VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. JANUÁR 9.



Az óév utolsó napján ünnepélyes keretek között adták át az újpesti vasúti híd gyaloqjáróját. Képünkön Kamuti Jenő elvtárs, vezérigazgatóhelyettes a szalag elvágásával megnyitja a gyaloqjárót a lakosság számára
(Németh Gyula felv.)

Előttünk a tél!

Enyhe december után napsütéssel köszöntött ránk az új év, s ha az éjszakai fagyok, a reggeli meg az esti ködök nem is engedik feledni, hogy benne vagyunk a télben, elégedettek lehetünk az időjárással: egyelőre nem tette próbára a vasútat. De régi igazság, hogy *a kutya nem eszi meg a telet.* A tapasztalt öreg vasutasok tudják: elég egy kis szélváltozás és már nyakunkon a hóesés meg a csikorgó hideg. Mikor e sorokat kopogja az írógép, még süt a nap, de lehet, hogy mire megjelennek, már hó lepi a vágányokat, kemény hideg nehezíti a munkát. *A vasút nagy erőpróbája, a tél, tehát még előttünk van!*

A felkészülés idejében megtörtént, szolgálati helyeink mindent megtettek a zord idő fogadására. Az elmúlt nyáron és az ősz folyamán számos hóveszélyes szakaszon épült állandó jellegű védőgát, a hordozható sövénytáblákat is készenlétbe helyezték. A pályafenntartási szakaszokat felszerelték elegendő szerszámmal, lapáttal, csákánnyal. Megszervezték a hójelentő szolgálatot, megteremtették a kapcsolatot a községi tanácsokkal. A fűtőházakban elkészítették a hókotrómenetek tervét, üzemképessé tették a hókéket, többé-kevésbé jókarba helyezték a mozdonyparkot. A műhelyi szolgálat és a műszaki kocsiszolgálat dolgozói a kocsiállományt hozták rendbe és a többi szolgálati ág is minden eshetőségre készen várja a telet.

De ez nem elég! Az szükséges most már, hogy lelkes, harcos, odaadó, hidegben és hófúvásban keményen helytálló dolgozók bizonyítsák, hogy a felkészülés nem volt hiábavaló. A feltételek nagy része ehhez adva van: az időjárás viszontagságainak leginkább kitett dolgozók megkapták a megfelelő téliruhát, lábbelit. Most rajtuk a sor, hogy *a hiányzó feltételeket erejük latbavetésével, szaktudásuk kihasználásával, áldozatkészséggel pótolják.*

Gondolunk itt elsősorban *a vontatási dolgozókra,* akiknek az idei téli forgalomban is meg kell küzdeniük a szén okozta nehézségekkel. Tisztában kell lenni ugyanis azzal, hogy *szénben nem dúskálkodhatunk, különösen jóminőségű szénben nem.* A szén nemcsak kevés, hanem gyenge is. Különösen hijával vagyunk a darabos szénnek. A feladat ilyen körülmények között *a legmesszebbmenő takarékosság.* De ne csak a szénnel takarékoskodjanak vontatási dolgozóink, hanem *vigyázzanak minden csepp vízre és gőzre is.*

A műhelyi szolgálat dolgozói azzal segítsék a nagy feladat megoldása előtt álló vontatási személyzetet, hogy teljes erővel végezzék a gépek javítását és pótolják az elmaradt kocsijavításokat. A forgalmi szolgálat *ne rendeljen tartalékot nyomós ok nélkül.* Manapság szinte járványszerű jelenség, hogy az állomások egyre-másra rendelik a tartalékokat, vagy kell, vagy nem. Ki kell gyógyulni ebből a betegségből és a forgalmi szolgálatnak is állandóan szem előtt kell tartania a szénnel való okos gazdálkodást. Ez azt is kötelezően írja elő, hogy a lehető legkisebbre csökkentsük a jelzőnél való feltartóztatások számát.

Ha már a forgalmi szolgálatnál tartunk, fel kell hívnunk a figyelmet *az 1956. évi rakodási tervek jelentős növekedésére.* A forgalmi szolgálat dolga, hogy a növekvő rakodás ellenére, a tél okozta nehézségek közepette is vasutas becsülettel biztosítsa a szállítások folyamatosságát. Ez azt a követelményt támasztja elsősorban, hogy *a guritódombos pályaudvarok ne engedjék lassulni a guritás ütemét.* Ennek érdekében különös figyelmet kell szentelni a technológiai előírások betartására.

A személyszállításnál fokozottan előtérbe kerül a következő hetekben *az utazás jobbátételének kívánalma.* A vontatás, a műszaki kocsiszolgálat és a forgalmi szolgálat együttes feladata ez. Legelső tennivaló a személykocsik gőzfűtési berendezéseinek biztosítása az elfagyás ellen, mert csak így válik lehetővé a gondos előfűtés.

A téli időjárás okozta nehézségek leküzdésében a vontatás mellett kétségtelenül *a pályafenntartási szakszolgálatra hárul a legfőbb feladat.* Különösen akkor, ha rendkívüli időjárási viszonyok, hóviharok, hófúvások következnek be. Ilyenkor tűnik ki, jó volt-e az előkészítés, pontosan működik-e a figyelő és hójelentő szolgálat, hatékonyak-e a veszély elhárítására foganatosított intézkedések, lehet-e használni minden körülmények között a váltókat, keresztezéseket, nem utolsó sorban az útátjárókat.

Ilyenkor látszik meg, megbízható-e a rendezőpályaudvarok, gurítódombok, a különösen veszélyeztetett vonalszakaszok hó elleni védelme. Számos ilyen vonal van még, annak ellenére, hogy az állandó jellegű hóvédművek szaporodtak. Ezen a télen is különösen nagy figyelmet kell fordítani a miskolci igazgatóság viharsarkára, az Emőd—Mezőkeresztes között levő *Csincsetanyára,* a szombathelyi igazgatóság területén a *zirci,* az *alsóőrs—veszprémi, a kisbér—pápai* szakaszra, a pécsi területen pedig a *bátaszéki* vonalra. Ezeken a helyeken el kell készülniök a pályafenntartási főnökségeknek és a pályamesteri szakaszoknak arra, hogy ha a szükség úgy kívánja, a földből készült állandó hóvédőket rőzsefonatú táblákkal magasítsák.

Szólni kell még *a tárközlő és biztosítóberendezési szolgálat feladatairól,* amelyek között sok más mellett legfontosabb az automatikus berendezések biztonságos működéséről való gondoskodás, a szigetelt sínhálózat épségének megőrzése, az elektromos berendezések működésének biztosítása.

Sokrétű, nehéz munkát kíván a vasutasok nagy erőpróbája, a téli forgalom. Pillanatra se feledjük, hogy az idei téli forgalom egyben második ötéves tervünk első esztendejének kezdete is s nagyrészt a jó kezdés — amelyben a vasúti szállításoknak nagy része van — határozza meg, milyen lesz az életünk az új évben, hogyan sikerül folytatnunk nagy művünket, a szocializmus építését, ezzel jólétünk fokozását. Semmi kétségünk, hogy vasutas dolgozóink, akik annyi nehéz téli forgalmat hősiesen végigharcoltak már, sikeresen állják meg helyüket az idei télen is és ezzel megalapozzák a második ötéves terv első esztendejének sikerét.

EGYETLEN PERC SE VESSZEN EL A VÁLTÁSNÁL

Ha a riporter a *Lenin Kohászati Művek* főcsarnokán keresztül közelíti meg *Diósgyőr-Vasgyár állomást,* mire a vadul füstölgő kohók és óriáskémények árnyékában, az egymásra zsúfolt zajos műhelycsarnokok között, vasércről pirosló rakodóterek labirintusán, vágányhálózatok tömkelegén át eljut a felvételi épülethez, reménytelenül tűnik ezt hiszi: lehetetlen képet adnia arról a szerteágazó, rendkívül bonyolult, első pillantásra szinte emberfelettinek tűnő munkáról, amelyet a vasút végez ennek a behemót üzemnek a kiszolgálásával.

De amint végigjárja az állomást, a rendezőpályaudvarokat, a Rákosi-rendezőt, a Kertész-alsót, a Martin-üzemet, a nagykovács-műhelyt, a kokszbunkerek kiszolgáló vágányait, szót vált a dolgozókkal, hallgatja magabiztos beszédjüket, látja gyakorlott mozdulataikat, amelyekkel kocsik százait mozgatják, biztonságos, megnyugtató érzés váltja fel benne a zűrzavart. Látja, hogy a vasutas dolgozók szorosan összeforrtak a hatalmas kiterjedésű kohászati üzemmel, kiszolgálása jó kézben van náluk s mindaz, ami az idegennek első pillantásra zűrzavarosnak tűnik, nem más, mint kitűnően megszervezett rend, vasszigorú következetességű, jól beidegzett munka.

Akik a jó terveljesítés mögött állnak

S hogy ez így volt az egész 1955-ös esztendőben, arról ékesen tanúskodik az éves terv teljesítése, amelyet az átlagos termelés kivételével minden tényezőnél előzményszint fölött fejezett be az állomás december 20-án. Erről beszélnek azok a 115—120 százalék körüli teljesítmények is, amelyekkel *Bárdos László, Tóth II. József, Papp Lajos, Richter János* tolatásvezetők és brigádjuk, meg a többiek kiszolgálták az üzemeket. A külső állomásról *Balázs Alfonz* és *Bíró Sándor* forgalmi szolgálattevők, *Bajnok István* és *Szatmári István* kocsimesterek, *Szombati Gyula* váltóőr, a Ládi-rakodóról *Kovács Sándor* forgalmi szolgálattevő, a belsőforgalomnál *Molnár András* irányító, *Viktor József* külső forgalmi szolgálattevő, *Kovács Ferenc, Szűcs II. József, Rudolf József, Budai János* kocsimesterek egytől egyig kitűnő harcosai a terveljesítésnek.

Minden rendben?

De vajon ők és a többiek, akik egész évben jól dolgoztak, *elégedettek-e minden tekintetben az állomás munkájával,* vajon az-e a véleményük, hogy most már megpihenhetnek babéraikon és összetett kézzel kezdhetik az 1956-os évet? *Korántsem!* Az idejében megtartott tervismertető értekezlet jóvoltából mindnyájan tudják, hogy a Lenin Kohászati Művek második ötéves terve első évében *10—12 százalékkal felemelt* előirányzattal dolgozik és *ez több, jobb munkát követel tőlük is.* Amint mondják, tisztában vannak azzal például, hogy *a jövőben még több figyelmet kell fordítaniok a vonatok terhelésére és csak jól kiterhelt vonatokat szabad közlekedtetniök.* Huszonnégy óránként általában 6—7 tehervonatot indítanak *Miskolc-rendező* irányába, s ha ezek közül csupán egyet fél terheléssel közlekedtetnek, az aznapi terhelési tervet már nem tudják teljesíteni. A szolgálattevőkre, kocsimesterekre, vonatkísérőkre tehát az a feladat hárul, hogy a vonatok maximális terheléssel induljanak.

Tudják azt is: *mindent el kell követniök, hogy a kocsik mozgását az üzem területén meggyorsítsák.* A jövőben nem lehet megtűrni, ami a helyzetjelentések szerint manapság még előfordul, hogy 70—80 üres kocsi, 40—50 rakott kocsi vár kihúzásra. Meg kell javítani a *„kocsit-kocsiért"* elszámolási rendszer munkáját is, és *nem szabad megfeledkezni a balesetek csökkentéséről, mert a baleseti statisztika most elég rossz képet mutat.*

Minden percért kár!

Másik nagyon fontos dolog, amire az élenjáró dolgozók nyomatékosan felhívják a figyelmet az, hogy *a munkaidő minden percét ki kell használni.* Bizony, itt nagyon sok a javítani való! Gyakran előfordul, hogy a munkás- és személyvonatok késése miatt a dolgozók nem jelenhetnek meg pontosan a váltás idejére szolgálati helyükön. Ugyanakkor azonban *a hazatérő személyzet a szolgálat letelte előtt hagyja el munkahelyét.* Ha ez tovább is így megy, az 1956-os felemelt tervek mellett alighatják a diósgyőriek megőrizni jó hírűket.

Fontos tennivaló még az újesztendőben, hogy *gyorsítsák az elegymozgást az állomások és a Rákosi-rendező között.* Ma még ismételten előfordul, hogy a behúzás lassúsága miatt 3—4 vonat is várakozik az állomáson. Megtörténik, hogy 24 órába telik, amíg egy-egy vonat az állomásról bejut a Rákosi-rendezőbe. De a Rákosi-rendezőből a lemeztérre és a Kertész-alsóra is lassan történik az elegy továbbítása.

A Lenin Kohászati Művek anyagmozgatási csoportjának vezetője, *Gaganecz Aurél* elvtárs elégedett az állomás munkájával, az együttműködéssel, de a váltásnál előforduló félórás munkaidő kieséseket ő is élénken kifogásolja. Érthető, hiszen ha például a váltás időpontjában a Martinból a durvahengerműbe kell szállítani az öntecseket és leáll a munka, a megmunkálásra váró forró öntecsek lehűlnek és tönkremegy az egész szállítmány.

A tervismertető értekezleten a dolgozók megfogadták, hogy kiküszöbölik ezeket a hibákat és a nagyobb teljesítményeket kívánó új esztendőben még jobb munkát végeznek, mint eddig.

Hogyan hajtottuk végre a 100000 tonna szén megtakarítását

A szakszervezet központi vezetősége a múlt évben 100 000 tonna szén megtakarításáért hívta harcba a vasutas dolgozókat. A szénmegtakarításról kiadott határozat végrehajtását a közelmúltban bizottság vizsgálta felül.

A bizottság a vizsgálat során megállapította, hogy *jelentős szénmegtakarítást sikerült elérni.* Az előirányzott 100 000 tonna szén megtakarítását 1955. *december 1-ig teljesítette a vasút.* A budapesti igazgatóság kivételével valamennyi igazgatóság túlteljesítette a kiszabott mennyiséget.

Az új munkamódszerek alkalmazásáért

Az eredményekhez jelentősen hozzájárult a szakszervezeti szervek és aktívák jó munkája. A területi bizottságok közül a pécsi, a budapesti, a miskolci, a debreceni rendszeresen foglalkozott a határozat végrehajtásával, többször ankétot tartottak a szakszolgálatokkal a helyes tüzeléstechnikáról, az összekapcsolt mozgalomról, valamint a síktolatásról, s eredményesen közreműködtek a széntakarékosságot elősegítő új munkamódszerek terjesztésében.

Az üzemi bizottságok munkáját értékelve megállapította a bizottság, hogy a legjobb eredmények ott születtek, ahol az üzemi bizottságok a határozatot megtárgyalták és ismertették a bizalmiakkal is. Az állomások közül ki kell emelni *Pécs állomást,* ahol *minden termelési és bizalmi értekezleten ismertették az állomás által elért szénmegtakarítást* forint értékben is.

A szakszolgálati ágak — elsősorban a vontatás — is derekasan kivették részüket a széntakarékossági mozgalomból. A 7. szakosztály még 1954 decemberében felülvizsgálta a szénnormatívákat, s megállapította a helyes kiszabásokat.

Nemcsak a vontatás mozgalma...

Az igazgatóságok IV. osztályai a különböző módszerek oktatásával és terjesztésével járultak hozzá a szénmegtakarításhoz. Követésre méltó az a módszer, ahogyan a pécsi igazgatóság foglalkozik a széntakarékossággal. Két brosúrát adott ki, amelyekben részletesen ismertette, hogy az egyes szolgálati ágak — tehát nemcsak a vontatás — hogyan járulhatnak hozzá legeredményesebben a széntakarékossághoz.

A vizsgálat azt is megállapította azonban, hogy nem minden üzemi bizottság foglalkozott a határozat következetes, folyamatos végrehajtásával. Az állomási üzemi bizottságok nagy része nem tárgyalta a határozatot, a pályafenntartási üzemi bizottságok legtöbbjénél pedig nem is hallottak róla.

A széntakarékossági mozgalom legtöbb helyen a vontatás mozgalmává szűkült. Ezért elsősorban a területi bizottságok hibáztathatók, mert nem ellenőrizték eléggé a mozgalom alakulását, nem adtak segítséget az üzemi bizottságoknak a munka megjavításához. A legnagyobb felelősség a szegedi területi bizottságot terheli, amely elhanyagolta a mozgalom ismertetését.

Gyenge volt az ellenőrzés

A gyenge ellenőrző munkáért felelős a szakszervezet termelési osztálya, amely a többi osztálytól sem kapott segítséget a határozat külső végrehajtásának ellenőrzéséhez, holott az ilyen fontos, a vasút egészére kiható határozat ellenőrzése valamennyi osztály feladata.

A pártszervezetek a párt Központi Vezetőségének márciusi határozata óta foglalkoztak súlyához mérten a széntakarékossági mozgalommal.

Nem volt megfelelő az együttműködés a vontatási és a forgalmi szakszolgálat között, ami megmutatkozott abban is, hogy emelkedtek a gép- és vonatvárások, a gőztartási idők, visszaesés következett be a vonatok átlagos terhelésében, különösen a C és a D vonatoknál.

A bizottsági vizsgálat végül leszögezte, hogy *az eredmények kedvezőbben alakultak volna, ha a mozgalmat valamennyi szolgálati ág magáévá teszi, s a szakszervezet osztályai, valamint a területi bizottságok következetesebb munkával harcolnak a többi szolgálati ág dolgozóinak mozgósításáért is.* Mindezeket a szempontokat, tapasztalatokat — miután a széntakarékosság nemcsak egy évre szóló feladat — a következőkben sokkal alaposabban figyelembe kell venni.

ÚJÍTÓK MUNKÁBAN



Kolonics Károly és Miskó Vilmos, a Landler Járóműjavító újítói, a tolattyúvezeték fúratának esztergálásához centrikus felfogókészüléket szerkesztettek. Évi megtakarításuk 10 000 forint
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Jól sikerült vezetőségválasztó taggyűlés Hatvanban

A hatvani fűtőház II. alapszervezetéhez tartozó párttagok alaposan felkészülve fogadták január 4-ét, a vezetőség újraválasztásának napját. Ünnepi nap ünnepi hangulata leng a munkahelyeken, s a cselekedetek sem hétköznapiak: *Virág József* DISZ-brigádja másfél nappal előbb adja át a taggyűlés tiszteletére az egyik fővizsgás mozdonyt. Virág József, a fiatalok példaképe, hálás azért a megtiszteltetésért, hogy néhány nappal ezelőtt felvették a párt tagjainak sorába.

Érdemes jól dolgozni

Délután, a szépen feldíszített kultúrteremben barátságosan mosolygó emberek beszélgetnek a két év eredményeiről, hibáiról, de sok szó esik a jövőről is. *Nagy* László, *Major* Sarolta, *Virág* József és *Gulyás* elvtársak. Az alapszervezet vezetősége a pártszervezet és a kommunisták munkáját igyekezett a beszámolóban mindenekelőtt a termelési eredmények tükrében, a párt- és kormányhatározatok végrehajtása szempontjából értékelni. És bár a pártvezetőség tájékoztatta a párttagokat a termelési és gazdasági feladatokról, kisebb hiányossága az volt, hogy ezeket a feladatokat nem konkrétizálta eléggé. Igaz viszont, hogy a beszámoló és a határozati javaslat feletti parázs vita pótolta a beszámoló hiányosságát.

Termékeny vita

A beszámoló a termelési és gazdasági feladatok elemzése után behatóan foglalkozott a



Kiss János elvtárs hozzászól a vezetőség beszámolójához (Kovács Géza felv.)

a mozdonyműhely művezetője *Borsos József* újítási előadóval és a *Virág-brigád* fiataljaival arról beszél, hogy az új vezetőség milyen nagyszerű időszakban veszi át a vezetést. A második ötéves terv olyan fűtőházat, munkahelyeket, új gépeket, s többszáz személyes mosdót és öltözőt ad számukra, mint a szomszédban most épülő gyönyörű új felvételi épület. — *Öröm lesz itt dolgozni fiúk!* — mondja és magabiztosan teszi hozzá: — *és még nagyobb öröm érte dolgoznunk.* Látni az arcokon, hogy hamarosan harcos, a párt célkitűzéseiért újabb harcra induló elvtársak megbeszélése kezdődik.

A pártvezetőség beszámolóját *Kékesi* Károly elvtárs, az alapszervezet titkára mondotta el. Ennek a kiváló westinglakatosnak határozott, nyugodt hangsúlyozással elmondott beszéde, annak bizonyítéka, hogy amit mond, állít, az nem Kékesi Károly véleménye csupán, hanem a pártbizalmiak, a pártcsoport, a legaktívabb párttagok megállapítása is.

A beszámoló büszkén emlékezett meg arról, hogy november 7-re az alapszervezethez tartozó munkahelyek dolgozói befejezték évi tervüket, hogy a mozdonyjavítóműhely kommunistáit és pártonkívüli dolgozóit sikeresen mozgósították az őszi forgalom lebonyolításához szükséges mozdonyok minőségi javítására. Az alapszervezet vezetősége meg tudta magyarázni minden esetben, hogy mit kell tenni és miért fontos a mozdonyjavítások időben való elvégzése, a hibák kiküszöbölése. Sikerült megszüntetni például a visszatérő javításokat.

Tovább gazdagodunk

A vezetőség munkáját nagyban segítette pártunk márciusi és novemberi határozata. A fiókműhelyben armaturacsoportot létesítettek, amelynek következtében a fűtőház javítási állaga 11-ről 4 százalékra csökkent. Megépítették az acetilén gázfejlesztő készülék tárolóhelyét és még ebben az esztendőben armatura javítóműhelyt létesítenek, ezzel megrövidül a mozdonyok javítási ideje. A beszámoló egész sor új létesítményről számolt be, amelyet látható lelkesedéssel hallgattak a dolgozók.

A vezetőségi beszámoló megbecsüléssel emlékezett meg azokról az elvtársakról, akik fáradhatatlanul, példát mutatva járnak élen a termelésben, a termelékenység emelésében, mint *Kiss József, Eördögh* kollektív vezetés, a tömegek között végzett politikai munka, a kommunisták nevelése, a tagjelöltfelvétel, a pártfegyelem, a kommunista példamutatás eredményeivel és hiányosságaival. Őszintén feltárta, hogy nem tudták megvalósítani megfelelően a kollektív vezetést. Sok esetben előfordult, hogy a munka nagyrésze a párttitkár és egy-két vezetőségi tag vállára nehezedett.

A beszámoló bizakodó légkört teremtett a párttagok körében, mert érezték, hogy nemcsak az eredményekre — ezt nagyon szerényen tette, — hanem a hibákra is önkritikusan mutatott rá. Elmondotta Kékesi elvtárs, hogy a kommunista példamutatás nem minden vezetőségi tagnál mutatkozott meg. Bírálta a tagok közül Bedő Istvánt, Csaszli Ferencet, Gyurovics Józsefet, Benga Istvánt és Sisa Andrást, akik két év alatt egyetlen taggyűlésen sem vettek részt.

Jelentősen segítette a beszámoló a műhely nagyszámú fiataljával való foglalkozás, nevelés, szakmai képzés, a termelésben való aktívabb részvétel ügyét. Ez igen fontos pontja lett a határozati javaslatnak is. A beszámoló dicsérettel emlékezett meg a pártbizottság és a miskolci politikai osztály által nyújtott segítségről.

A beszámoló jó alapot adott a vitához. Az elvtársak éltek is a lehetőségekkel, jogaikkal, kötelességeikkel. *Komáromi* Károly elvtárs javasolta, hogy az új vezetőség teremtsen aktívabb életet a taggyűléseken. Követelte a szervezőmunka megjavítását, a beszámolók kollektív elkészítését, hozzátéve, hogy csak így lesz anyagi erővé a párttal való kapcsolat, így lesz előrehaladás a munkában. *Kiss* János elvtárs az őt ért bírálatra, 56 évét megcsúfoló friss-séggel és a párt szeretetétől áthatott szavakkal azt magyarázta, hogy szakszervezeti funkciójában végzett lelkes és eredményes munkájával is a pártot segíti, annak célkitűzéséért harcol. A beszámoló egészséges megállapításaira helyesen reflektált. Utána a felszólalók egész sora behatóan vitatta, helyesen bírálta a pártszervezet munkáját, hasznos határozatot hozott a jövő feladataira.

A gondos, lelkiismeretesen elkészített beszámoló, a vitában kialakult helyes álláspont a tennivalókról, a hozott határozat az új vezetőség munkájának kiindulópontja, a harcos hozzászólás a jövendő sikereinek záloga lett a hatvani fűtőház II-es alapszervezet példát mutató vezetőségválasztó taggyűlésén. **Szelecsényi István** *József, Major* Sarolta, *Virág* József és *Gulyás* elvtársak. Az alapszervezet vezetősége a pártszervezet és a kommunisták munkáját igyekezett a beszámolóban mindenekelőtt a termelési eredmények tükrében, a párt- és kormányhatározatok végrehajtása szempontjából értékelni. És bár a pártvezetőség tájékoztatta a párttagokat a termelési és gazdasági feladatokról, kisebb hiányossága az volt, hogy ezeket a feladatokat nem konkrétizálta eléggé. Igaz viszont, hogy a beszámoló és a határozati javaslat feletti parázs vita pótolta a beszámoló hiányosságát.

Termékeny vita

A beszámoló a termelési és gazdasági feladatok elemzése után behatóan foglalkozott a

Kiss János elvtárs hozzászól a vezetőség beszámolójához (Kovács Géza felv.)

a mozdonyműhely művezetője *Borsos József* újítási előadóval és a *Virág-brigád* fiataljaival arról beszél, hogy az új vezetőség milyen nagyszerű időszakban veszi át a vezetést. A második ötéves terv olyan fűtőházat, munkahelyeket, új gépeket, s többszáz személyes mosdót és öltözőt ad számukra, mint a szomszédban most épülő gyönyörű új felvételi épület. — *Öröm lesz itt dolgozni fiúk!* — mondja és magabiztosan teszi hozzá: — *és még nagyobb öröm érte dolgoznunk.* Látni az arcokon, hogy hamarosan harcos, a párt célkitűzéseiért újabb harcra induló elvtársak megbeszélése kezdődik.

A pártvezetőség beszámolóját *Kékesi* Károly elvtárs, az alapszervezet titkára mondotta el. Ennek a kiváló westinglakatosnak határozott, nyugodt hangsúlyozással elmondott beszéde, annak bizonyítéka, hogy amit mond, állít, az nem Kékesi Károly véleménye csupán, hanem a pártbizalmiak, a pártcsoport, a legaktívabb párttagok megállapítása is.

A beszámoló büszkén emlékezett meg arról, hogy november 7-re az alapszervezethez tartozó munkahelyek dolgozói befejezték évi tervüket, hogy a mozdonyjavítóműhely kommunistáit és pártonkívüli dolgozóit sikeresen mozgósították az őszi forgalom lebonyolításához szükséges mozdonyok minőségi javítására. Az alapszervezet vezetősége meg tudta magyarázni minden esetben, hogy mit kell tenni és miért fontos a mozdonyjavítások időben való elvégzése, a hibák kiküszöbölése. Sikerült megszüntetni például a visszatérő javításokat.

Tovább gazdagodunk

A vezetőség munkáját nagyban segítette pártunk márciusi és novemberi határozata. A fiókműhelyben armaturacsoportot létesítettek, amelynek következtében a fűtőház javítási állaga 11-ről 4 százalékra csökkent. Megépítették az acetilén gázfejlesztő készülék tárolóhelyét és még ebben az esztendőben armatura javítóműhelyt létesítenek, ezzel megrövidül a mozdonyok javítási ideje. A beszámoló egész sor új létesítményről számolt be, amelyet látható lelkesedéssel hallgattak a dolgozók.

A vezetőségi beszámoló megbecsüléssel emlékezett meg azokról az elvtársakról, akik fáradhatatlanul, példát mutatva járnak élen a termelésben, a termelékenység emelésében, mint *Kiss József, Eördögh* kollektív vezetés, a tömegek között végzett politikai munka, a kommunisták nevelése, a tagjelöltfelvétel, a pártfegyelem, a kommunista példamutatás eredményeivel és hiányosságaival. Őszintén feltárta, hogy nem tudták megvalósítani megfelelően a kollektív vezetést. Sok esetben előfordult, hogy a munka nagyrésze a párttitkár és egy-két vezetőségi tag vállára nehezedett.

A beszámoló bizakodó légkört teremtett a párttagok körében, mert érezték, hogy nemcsak az eredményekre — ezt nagyon szerényen tette, — hanem a hibákra is önkritikusan mutatott rá. Elmondotta Kékesi elvtárs, hogy a kommunista példamutatás nem minden vezetőségi tagnál mutatkozott meg. Bírálta a tagok közül Bedő Istvánt, Csaszli Ferencet, Gyurovics Józsefet, Benga Istvánt és Sisa Andrást, akik két év alatt egyetlen taggyűlésen sem vettek részt.

Jelentősen segítette a beszámoló a műhely nagyszámú fiataljával való foglalkozás, nevelés, szakmai képzés, a termelésben való aktívabb részvétel ügyét. Ez igen fontos pontja lett a határozati javaslatnak is. A beszámoló dicsérettel emlékezett meg a pártbizottság és a miskolci politikai osztály által nyújtott segítségről.

A beszámoló jó alapot adott a vitához. Az elvtársak éltek is a lehetőségekkel, jogaikkal, kötelességeikkel. *Komáromi* Károly elvtárs javasolta, hogy az új vezetőség teremtsen aktívabb életet a taggyűléseken. Követelte a szervezőmunka megjavítását, a beszámolók kollektív elkészítését, hozzátéve, hogy csak így lesz anyagi erővé a párttal való kapcsolat, így lesz előrehaladás a munkában. *Kiss* János elvtárs az őt ért bírálatra, 56 évét megcsúfoló friss-séggel és a párt szeretetétől áthatott szavakkal azt magyarázta, hogy szakszervezeti funkciójában végzett lelkes és eredményes munkájával is a pártot segíti, annak célkitűzéséért harcol. A beszámoló egészséges megállapításaira helyesen reflektált. Utána a felszólalók egész sora behatóan vitatta, helyesen bírálta a pártszervezet munkáját, hasznos határozatot hozott a jövő feladataira.

A gondos, lelkiismeretesen elkészített beszámoló, a vitában kialakult helyes álláspont a tennivalókról, a hozott határozat az új vezetőség munkájának kiindulópontja, a harcos hozzászólás a jövendő sikereinek záloga lett a hatvani fűtőház II-es alapszervezet példát mutató vezetőségválasztó taggyűlésén. **Szelecsényi István**

A legjobb kommunistákat a pártszervezetek vezetőségeibe

Írta: Maczkó István, a budapesti politikai osztály megbízott vezetője

Pártunk Központi Vezetőségének 1955. november 3-i határozata értelmében 1956. január 1-én megkezdődött az alapszervezetek vezetőségeinek az üzemi, a községi, a hivatali és az intézményi pártbizottságok újjáválasztása.

A pártvezetőségeket újjáválasztó taggyűléseken és pártértekezleteken a vezetőség beszámol két év alatt végzett munkájáról. A jó beszámoló elsősorban arról ad számot, hogyan harcolt a pártszervezet a Központi Vezetőség határozatainak végrehajtásáért. Különösen fontos a beszámolóban a tagság elé tárni, hogy a Központi Vezetőség 1955 márciusi határozatának végrehajtása során

miképpen erősödött a párt egysége, vezetőszerepe, hogyan érvényesült a pártdemokrácia.

Bőven térjen ki a beszámoló arra, hogyan nevelte és mozgósította a pártvezetőség a kommunistákat, a vasutas dolgozókat a tervek teljesítésére, a vasúti feladatok végrehajtására, hogyan harcolt a vezetőség a jobboldali elhajlás megnyilvánulásai és a baloldali túlzók tevékenysége ellen.

Dolgozó népünk eddigi győzelmeit pártunk vezetésével vívta ki. Ebben a sikeres harcban élenjártak a párt-alapszervezetek, amelyek napról napra mozgósították a tervek egyenletes és minden részleteiben való teljesítésére és túlteljesítésére, állandóan törődtek a dolgozók problémáival, elősegítették öntudatuk növekedését, képességeik kibontakozását, az újért való küzdelmüket.

A pártszervezetek vezetőségeinek újjáválasztása már megkezdődött. Az első tapasztalatok arról beszélnek, hogy a párt tagjai következetesen harcolnak a pártszervezetek megerősítéséért, a pártdemokrácia érvényesítéséért, a párt tömegkapcsolatának elmélyítéséért. Tudatában vannak, hogy a pártszervezetek fontos

feladatukat csak akkor tudják megoldani, ha a vezetőségek kipróbált, élenjáró kommunistákból állanak.

Az egyik legfontosabb feladata éppen ezért a vezetőségválasztó taggyűlésnek azt biztosítani, hogy a pártvezetőségekbe megfelelő párttagok kerüljenek. Olyanok, akik eddig is jól látták el megtisztelő pártmegbízatásukat és olyan új elvtársak, akiknek eddigi tevékenysége biztosíték arra, hogy tevékeny, eredményes munkát tudnak végezni. A pártvezetőségeket az alapszervezet tagsága választja meg. Ezt a jogát nem lehet és nem is szabad csorbítani. De a felsőbb szervek javaslatot tehetnek egyes személyekkel kapcsolatban a párttagságnak, e javaslatok felett azonban végsősoron szintén a tagság dönt.

Tatabánya-felső állomáson *Kóródi Sándor* elvtárs már hét éve párttitkár. A dolgozók között népszerű, szeretik, mert erőskezű, harcos kommunista, aki a termelés feladatai mellett segíti a dolgozók ügyes-bajos dolgainak elintézését. Kóródi elvtárs szakvonali munkájában is becsületes, jó munkát végez és már nemegyszer adta bizonyságát annak, hogy lelkes harcosa a párt politikájának. Helyesen dönt a párttagság, amikor az ilyen elvtársat beválasszа az új vezetőségbe.

De helyesen döntött a tagság akkor is, amikor megvonta a bizalmat az olyan párttagoktól, mint Kozik István elvtárs Filatorigát állomás volt párttitkára. Kozik elvtársat nem választották be az új pártvezetőségbe, mert szakvonali munkáját elhanyagolja, rosszul dolgozik, népszerűtlen a dolgozók között. Kozik elvtárs nem törődött a kollektív vezetéssel, mindent egymaga akart végezni. Magatartása miatt eddig még bírálni sem merték.

Az új pártvezetőségekbe olyan elvtársakat kell választani, akik tiszteletben tartják a párttagok jogait, akik fejlesztik a pártdemokráciát, akik betartják a kollektív vezetés elvét és

nem parancsolgatással, hanem meggyőző munkával vezetik a pártszervezet tagságát.

Azokat, akik munkájukkal bizonyították párthűségüket, becsületességüket, akik méltók a dolgozók bizalmára és szeretetére.

A vezetőségeket hosszú időre, két esztendőre választják. Éppen ezért alaposan meg kell fontolni, kik alkalmasak arra, hogy a második ötéves terv feladatainak végrehajtására eredményesen vezessék, mozgósítsák a szolgálati hely kommunistáit és valamennyi dolgozóját. Helyes, ha a szolgálati hely sajátosságainak megfelelően a pártvezetőségekbe a legjobb műszaki értelmiségi, ifi- és nődolgozók is bekerülnek, ha azok alkalmasak e megtisztelő pártmegbízatás végzésére.

Olyan elvtársak kerüljenek az alapszervezetek élére, akik a párt politikájáért harcolva, a dolgozókkal összeforrva vezetik új sikerekre, úgy győzelmekre a szolgálati hely valamennyi dolgozóját.

WILHELM PIECK ELVTÁRS 80 ÉVES

KIS ÉLMÉNY 1928-BÓL

Írta: Otto Nagel

(Wilhelm Pieck elvtárs, a Német Demokratikus Köztársaság köztársasági elnökének 80 születésnapja alkalmából közöljük az alábbi visszaemlékezést.)

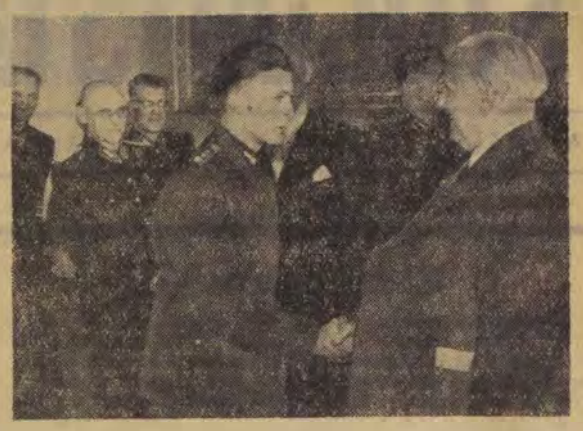
★

Ámikor 1928-ban a visszatérő militarizmus az első páncélos cirkáló megépítését igyekezett kikényszeríteni, a Reichstag egyik üléstermében együtt voltak a haladó pártok és szervezetek képviselői, hogy megbeszéljék, miként lehetne a reakció szándékát a nép segítségével megbuktatni. Bizottságot választottak, amelynek tagjai Wilhelm Pieck, Georg Ladebour és én voltam. A bizottság titkáraul Schulzot, a Landtag képviselőjét választottuk.

Az ellenfél mindent megtett, hogy a nép véleményét agyonhallgassák. Egyetlen polgári lap sem hozott erről egy sort sem. A rádió nem állott rendelkezésünkre. Akkor tanultam meg ismerni a mi Wilhelm Pieckünk nagyságát, aki egy napon a bizottság ülésén kijelentette: „Agyon akarnak bennünket hallgatni. Itt valami alapvető dolgot kell vállalnunk.“ Ő volt a kezdeményezője az elkövetkezendőknek.

A rádióban be volt jelentve a Vorwärts szerkesztőjének, Schwartznak előadása, amelynek tárgya „Németország tengeri jogai“ lett volna. — Schwartzot a rádió egyik gépkocsija hazulról elvitte, de nem a studióba, hanem „sétakocsikázásra“. — Ugyanakkor a studióban megjelent Schulz, akit mint „Schwartz szerkesztőt“ a mikrofonhoz vezettek és aki negyedórán át a nép megkérdezéséről beszélt harcra és a páncélos cirkáló elleni szavazat leadására búzdította a hallgatókat. Mire a studió személyzete ráeszmélt a történtekre, Schulz már befejezte előadását és elhagyta a studiót, hogy a Reichstagba jöjjön. Ott a bizottság összegyűlt tagjait röviden tájékoztatta: „Éppen most beszéltem az emberek milliójához!“

Még ma is szemem előtt van Wilhelm Pieck arca, akit jelent meg: „Kommunista huszárcsíny“, míg aztán a többi lapok is kényszerültek az üggyel foglalkozni.



Wilhelm Pieck elvtárs vasutasokkal beszélget a német vasutasnapon

a vállalkozás és annak sikere megelégedéssel töltött el. — A polgári újságok másnap reggel nem közölték a történteket. Végül a „Berliner Morgenpost“ ezzel a vezércímmel

Wilhelm Pieck kívánsága, hogy áttörjük az elhallgatás frontját, teljesült. Az ő kezdeményezésén keresztül érte el a népmozgalom nagy győzelmét a páncéloscirkáló-gyártás ellen.

Nemzetközi ÉLET

„A szél sebessége másodpercenkint 20 méter“

A szovjet vasutasok a hatalmas ország jelentős részén zord időjárásban, sűrű ködben és nem egy helyütt mínusz 20—35 fokos hidegben viszik vonataikat, tartják fenn a forgalmat. *A dél-urali* körzetben rendkívül nehéz helyzetben vannak a pályamunkások, mert a területen állandó erős hóviharok dúlnak. A szél sebessége eléri másodpercenkint a 20 métert is. Különösen megfeszített munkával dolgoznak a *kartalini*, valamint a *jermovi* körzet pályafenntartási főnökségének dolgozói. A dühöngő hóvihar ellenére a veszélyeztetett szakaszokat sikerült mentesíteni a hótorlaszoktól. A pályamunkások, a forgalom és a vontatás dolgozóinak együttes hősies helytállása eredményezte például, hogy *a Gorkij-körzet* mozdonyvezetői túlsúlyos vonatokkal 70 millió tonna árut szállítottak el a legutóbbi dekádban.

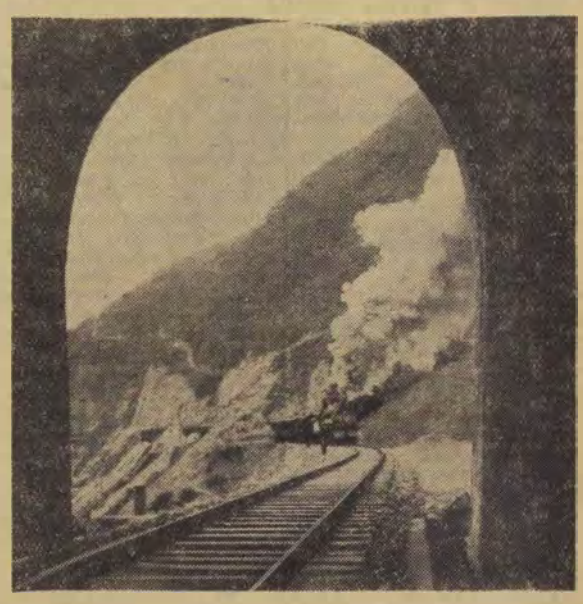
Átadták a forgalomnak a szovjet–mongol határt a kínai–mongol határral összekötő új vasútvonalat

Ulan-Bator, január 1. (Uj-Kina)

Ulan-Batorban ünnepélyes külsőségek között adták át a forgalomnak azt a 713 kilométer hosszú új vasútvonalat, amely csatlakozást teremt Mongólia déli határán végződő kínai vasútvonal és az északi határán végződő szovjet vasútvonal között. Az új nemzetközi vasútvonal több mint ezer kilométerrel megrövidíti a Moszkva—Peking közötti vasúti összeköttetést.

A megnyitó ünnepségen a mongol kormány nevében *Cedenbal*, a Mongol Népköztársaság Miniszertanácsának elnöke mondott beszédet. Üdvözölte a Szovjetunió és Kína jelenlévő kormányküldöttségének tagjait, majd kitüntetéseket nyújtott át a vasútépítésnél kiváló munkát végzett szovjet és mongol dolgozóknak.

Az ünnepség végén a jelenlevő 25 000 főnyi tömeg lelkes éljenzése közepette kigördült az első vonat az ünnepélyesen feldíszített ulan-batori pályaudvarról.



Már az új vasútvonalon robog a vonat.

India csehszlovákiai rendelése

Az *Indiai Köztársaság* és a *Csehszlovák Népköztársaság* között létrejött kereskedelmi szerződés alapján a *pilseni* Skoda-művek 50 gőzmozdonyt szállít, az európai normál nyomszélességnél keskenyebb indiai vasutak számára. Ezenkívül 2050 személy- és teherkocsi futószalagon való gyártását kezdték meg a csehszlovák járóműgyárak India számára.

ÚJ ESZTENDŐ — ÚJ, MEGNÖVEKEDETT FELADATOK

ÚJ ÉV — ÚJ TERVEK — ÚJ MÓDSZEREK

Elmondta: Pék István, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség vezetője

Az év első napjai meghozták a telet. Bár nagyobb havazás még nem volt, a hidegebbre fordult idő arra figyelmeztet, hogy a legalaposabban készüljünk fel a téli forgalom zavartalan biztosítására, a hóakadályok elhárítására. Az első negyedévben ez a legfontosabb feladatunk. Éjjel-nappal 400 dolgozónk áll készenlétben, hogy azonnal eltakarítsa a havat, különösen a guritódombokon, a dinamikus váltóállító berendezéseknél, ahol a legkisebb havazás is zavarokat okozhat. Idén először „vetjük be" a tél elleni harcba az ifjúsági külön-brigádokat, amelyeknek tagjai nagyhatású, láncsóvákat kibocsátó benzinlámpákkal azonnal megolvasztják a havat, a jeget a váltóknál.

Főnökségünk egyébként nagy tervekkel indul az évnek. Nagyarányú javítási munkák várnak ránk: 1650 darab vasbeton aljat, 25 600 talpfát kell beépítenünk, nagyarányú vágányszabályozást kell végrehajtanunk. Ezt a nagy munkát csak az új munkamódszerek szélesebbkörű alkalmazásával, fokozottabb gépesítéssel tudjuk elvégezni. A tervek szerint 23 000 talpfát gépi aláveréssel építünk be, 21 000 darabot pedig az új alázúzalékolási módszerrel. Ez nagy fejlődés, ha figyelembe vesszük, hogy 1955-ben csak 8000 talpfánál alkalmaztuk a gépeket, illetve az új módszereket. Előreláthatólag az év folyamán újabb gépeket kapunk, s akkor a tervezettnél több munkafolyamatot tudunk gépesíteni.

A fenntartási munkáknál szintén továbbfejlesztjük az új módszereket. A kunszentmiklósi és a pusztaszabolcsi vonalon bevezetjük a futószalagszerű kisbrigádos fenntartási módszert. Ezen a két vonalon további újítás, hogy felállítjuk a vonali magasépítményi szakaszt, ami azt jelenti, hogy tervszerű, folyamatos karbantartási munkát tudunk végezni. Tovább folytatódik Ferencváros-pályaudvar átépítése, itt az építési főnökséggel együttműködve arra törekszünk, hogy a forgalom az átépítés alatt is zavartalanul, korlátozás nélkül bonyolódjon le.

1956-ra százezer forint megtakarítást irányoztunk elő, ami azt jelenti, hogy a tavalyihoz képest négy százalékkal csökkentjük az önköltséget.

Nagy súlyt helyezünk a munkaverseny kiszélesítésére. Erre igen jó módszer a II. szakaszon kísérletképpen bevezetett szakosított brigádrendszer. A kis brigádokon belül egy-egy munkafolyamatot végző brigádok dolgoznak, önálló tervekkel, így meg lehet oldani az eddigi legnehezebb problémát, a tervek részletes felbontását. A részletes tervek pedig biztosítják a munkaverseny műszaki előfeltételeit. Ezt a módszert ebben az évben a főnökség valamennyi szakaszánál bevezetjük.

Ujabb ifjúsági brigádokat szervezünk. Különösen az új módszerek elterjesztésénél, a munkafolyamatok gépesítésénél kívánjuk gyümölcsöztetni az ifibrigádok lendületét.

A nagy feladatok megoldásához még fokozottabban kívánjuk igénybevenni a mozgalmi szervek segítségét. A kisebb szakaszok pártéletének egységes irányítására vonali pártszervezetek alakulnak, a nagyobb pályamesteri szakaszokon pedig a vezetőségválasztások során ott is megalakulnak a pártszervezetek, ahol eddig nem voltak, a meglévőket pedig megerősíti a pártbizottság.

Ebben az évben még lelkiismeretesebben kívánunk gondoskodni a tervek végrehajtóiról, a dolgozó emberekről. A napokban adták át rendeltetésének a korszerű soroksári laktanyát, az év folyamán hasonló kényelmes laktanyát kap a III., valamint a kelenföldi szakasz. Megoldatlan még a II. szakasz és a Déli-pályaudvaron dolgozók laktanyai elhelyezése, mert az ottani laktanyák ideiglenes jellegű építmények. De itt is, valamint többi laktanyánkban igyekszünk a legjobb elhelyezési körülményeket biztosítani, a munkavédelmi szemléken felmerült panaszokat azonnal orvosoljuk. A munka- és védőruhaellátásnál még fokozottabban kérjük az igazgatóság segítségét, hogy a még fennálló kisebb hiányosságokat is pótolni tudjuk.

Végül, de nem utolsó sorban kérjük dolgozóinkat, hogy javaslataikkal, a termelési értekezletek színvonalának további javításával segítsék a főnökség és a vasút munkáját, hogy második ötéves tervünk első éve a ferencvárosi pályafenntartási szakszolgálatnak is szép eredményeket hozzon.

IFJ. BARTÓK BÉLA:

Szívvel-lélekkel szeretnék hozzájárulni az új évben a vasút munkasikereihez

A *Vasúttervező Vállalat* épületének harmadik emeletén az egyik ajtón a következő felirat ötlik a látogató szemébe:

16. osztály, osztályvezető: Bartók Béla.

A szobában öt mérnöki asztal sorakozik. Mindegyik fölé fehérköpenyes tervezőmérnökök hajolnak, mégis mindjárt megismerjük *ifjabb Bartók Bélát:* mintha a nagy zeneköltő fiatalabbkori arcképe elevenedne meg az éles fénynyel megvilágított asztal felett.

★

Második ötéves tervünk első napjaiban itt az osztályon is igen élénk az élet. Lényegében az itt dolgozó tervező mérnökök vetik meg az alapját a vasút korszerűsítésének: vágánycseréket, pályaátépítéseket terveznek, a megnövekedett forgalom követelményeinek megfelelően elsőrangúsított vonalak átalakítását készítik elő, pályaudvar- és állomásépítések, átalakítások előzetes felvételeinél működnek közre, végzik a kisajátításokkal kapcsolatos munkát.

— Az osztály dolgozói behatóan tanulmányozták pártunk Központi Vezetőségének novemberi határozatát, amelyet iránymutatónak tartanak munkájukban — mondja *Bartók* elvtárs.

— A pontos tervezés, a tervek határidőre való elkészítése, a fontossági sorrend helyes megállapítása az alapja annak, hogy a kivitelező vállalatok is tervszerűen, határidőre tudjanak dolgozni. Az elmúlt években is erre törekedtünk, a vállalat fennállása óta az osztályt még nem kötelezték kötbér fizetésére, elkésett tervezés miatt. Pedig

sok fontos, sürgős munkánk volt,

hogy közülük csak a Gödöllő—Aszód közötti pályaátalakítást, a mór—pusztavámi vonal elsőrangúsítását, a csepeli gyorsvasút becsatlakozásának korszerűsítését, a győri, szolnoki, debreceni állomásépítkezésekkel kapcsolatos előzetes felvételeket említsem. Az elmúlt évben mintegy 300 munkán dolgoztunk, az osztályra megállapított élüzemszintet mindig túlteljesítettük, most is ahhoz igyekezünk hozzájárulni, hogy a vasúttervező hatodszor is elnyerje az élüzem címet.

— 1956-ra eddig másfélmillió forint értékű tervezési munka van lekötve az osztálynál, ezenkívül az évközben jelentkező igényeket is ki kell elégítenünk, tehát

sok szép, de nem könnyű feladattal kezdjük az évet.

Ahhoz, hogy minél pontosabb terveket adjunk a vasút dolgozóinak a kezébe, még szorosabb kapcsolatban kell lennünk a külszolgálati dolgozókkal.

— *Szeretnénk hallani egyéni terveiről, munkájáról is* — vetjük közbe.

— Az osztály terveiből adódnak természetesen egyéni terveim is. Elvem az, hogy

minél több időt töltsek a dolgozók között,

s a tervezőasztalnál végzett munkámban minél jobban hasznosítsam tapasztalataikat, útmutatásaikat. Ezt a kutatóösztönt úgylátszik édesapámtól örököltem, aki már gyermekkoromban többször magával vitt népdalgyűjtő útjaira. Ahogyan ő gyűjtötte a kis falvakban, a parasztok között a



Ifj. Bartók Béla irodasztalánál (Kovács G. felv.)

már-már feledésbe merült magyar dalkincset, úgy igyekszem én gazdagítani tapasztalataimat a vasutas dolgozók között járomban. Ugyanakkor mint műegyetemi tanársegéd igyekszem a magam 21 éves vasútmérnöki tapasztalatait átadni a fiatal mérnök-generációnak. A geodéziai tanszak esti tanfolyama hallgatóinak és a vasúttervező kezdő, fiatal mérnökeinek szintén igyekszem segítségükre lenni tanulmányaikban, munkájukban.

— Örülök, hogy 1935-ben — miután több mint két évig állástalanul sétáltam diplomámmal a zsebemben — a vasúthoz kerültem, mert

már gyermekkoromban megszerettem a vasutat.

Érdekes elmondani, hogyan. Édesapám szoros barátságot tartott *Kodály Zoltánnal*, gyakori vendégek voltunk a Kodály-családnál s Kodály Zoltán többször beszélt édesapámról, aki állomásfőnök volt, ha jól tudom, utóljára Kecskeméten. Kodály Zoltán öccse, *dr. Kodály Pál* szintén a vasútnál dolgozott, mint jogász, mindketten a vasút közvetlen közelében töltötték gyermekkorukat és mindig szeretettel beszéltek a vasúti munkáról, a vasutas dolgozókról. Mint kezdő vasútmérnök több osztálymérnökségen dolgoztam, közelről megismertem a pályamunkások akkori nehéz életét s megszerettem ezeket az egyszerű, nyílt, becsületes embereket. Boldog vagyok, hogy az ő életük is megváltozott, hogy különösen az új évben — a fejlődés minden eddiginél nagyobb arányai nyíltak meg vasútunk előtt. Sok siker vár a vasútra ebben az évben is s ezekhez szeretnék szívvel-lélekkel hozzájárulni a magam munkaterületén.

Újévi villámbeszélgetés Csáki Sándor ifjúmunkással

— *Halló, Északi? Kérem a XV. osztályról Csáki Sándor elvtársat.*

— *Kapcsolom.*

— *Itt Csáki Sándor.*

— *Csáki elvtárs, az őszi forgalmi verseny legjobb fiatal dolgozói között szerepel. Mondja el, hogy folytatja eredménysorozatát az új évben.*

— A múlt év második felében mindig teljesítettem a sztahanovista szintet, most terjesztettek fel jelvényre. Különösen december hozott szép eredményt, 168 százalékos átlagot. Természetesen ezt szeretném nemcsak megtartani, hanem emelni is az új évben. Az első héten, ha még nem is emelkedett, de nem is csökkent a teljesítményem.

— *Milyen munkán dolgozik most?*

— Az osztály tervében 40 pályamesteri motoros hajtóka készítése szerepel. Ezeknek a motorszerelési munkáit végzem *Lehóczki* elvtárssal. A munka nem olyan könnyű, mert az alkatrészekről is nagyrészt magunknak kell gondoskodni. A legnagyobb körültekintéssel kell előkészíteni a munkát, hogy a szerelésnél már semmi fennakadás ne legyen. Használt alkatrészeket talán mi használunk fel a legnagyobb mértékben, kár, hogy nincs, aki számontartaná a megtakarításunkat. Visszatérő javításunk még nem volt, mióta az osztályon dolgozom, pedig ennek már kilencedik éve. Úgy akarunk dolgozni, hogy ezután se legyen. Mint pártcsoportbizalmi majdnem minden nap beszélek a csoporttagokkal a közelgő pártvezetőség-választásról, a vezetőségválasztás tiszteletére tett vállalásunkról. A motorszerelőbrigádok egy főjavításos vágánygépkocsi elkészítését vállalták terven felül. Egyébként második újításomat éppen az új év első munkanapján adtam be elbírálásra. Remélem, ebben az évben sem ez lesz az utolsó javaslatom, főként a színesfémek megtakarításával kapcsolatban töröm a fejem valami új megoldáson.

— *Egyéni tervei az új esztendőben?*

— Egy szenvedélyem van: a motor. Itt, az üzemben is talán annak köszönhetem eredményeimet, hogy szeretem a motort, az új technikát. Van egy új motorkerékpárom, alig várom a tavaszt, hogy feleségemmel együtt bebarangoljuk az országot. És készülünk a tavaszi üdülésre. A beutalás már biztos, csak még nem tudjuk, hová. De hát nem gyönyörű tavasszal akár a Mátra, akár a Balaton?

— *Búcsúzóul még egy kérdés: mit kíván az új évtől?*

— Erőt a munkához, egészséget és békességet. És... és nagyon remélem, hogy az új évben a mi részünkre is épül lakás...

Megkezdték Debrecen állomás új felvételi épületének építését

Január 5-én megkezdték *Debrecen állomás* új felvételi épületének építését. A nevezetes alkalommal megjelent az állomáson *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint *Szijártó Lajos* építésügyi miniszter. Az építkezés megkezdését rövid ünnepség vezette be.

Ménes János, a debreceni városi tanács végrehajtó bizottságának elnöke megnyitó beszédében rámutatott, hogy *az amerikai vezetőköröknek belügyeinkbe való durva beavatkozására mi ilyen és ehhez hasonló üzenetekkel válaszolunk, mint a háborúban elpusztult debreceni állomás felépítése.*

Bebrits elvtárs hangoztatta: a korszerű vasútállomás felépítésével eltűnnek a 11 esztendő előtti pusztítás maradványai. Felhívta az építőket, hogy *gyors, jó minőségű munkával igyekezzenek felépíteni Debrecen és az egész Tiszántúl legszebb, legnagyobb vasútállomását.*

Szijártó Lajos építésügyi miniszter is arra kérte az építőket, hogy nagy szeretettel és gonddal rakjanak le minden téglát és arra törekedjenek, hogy *határidő előtt fejezzék be az építkezést.*

Az ünnepség végén Bebrits elvtárs megtette az első kapavágást.

Több mozgókonyhát a hídépítőknek!

A *Hídépítési Főnökség* központi műhelyébe nagy örömet hozott az új év: megkezdték az előkészületeket annak a 25 köbméteres új kompresszornak a beszereléséhez, amely a vasszerkezet-gyártás levegőellátását *kétszeresére növeli* s ezzel lényegesen fokozza az üzem teljesítőképességét. Az öröm érthető: a dolgozók három éve kérik az új kompresszort, most végre teljesül a kívánságuk. Január 2-án hozzáfogtak a kompresszorház építéséhez s májusban már működik az új gép. *Pataki László* üzemvezető lelkesen mondja:

— *Igérjük, hogy az eddigi havi 40—50 tonnáról 100 tonnára tornásszuk fel a vasszerkezetek gyártását az új kompresszor segítségével.*

Aradi József elvtárs, hídépítési főnök is csupa derű, ha visszatekint az óévre és csupa bizakodás, ha előrenéz az új esztendőbe:

— Éves tervünket december 10-én befejeztük, terven felüli nyereségünk eddig az időpontig 1 607 000 forint — mondja — Háromszor értük el az élüzem szintet, jelenleg is jól haladnak a munkáink. Legnagyobb munkahelyünkön, a *Béke úti aluljárónál* ütemterv szerint folyik az építés. Május 1-re mind a 12 forgalmi vágányt és a rakodó csonkavágányt is lefektetjük. Ősz elejére pedig teljesen elkészül az aluljáró. Befejezés előtt áll a *szászbereki Zagyva-híd* középső vasszerkezetének szerelése is, február 28-ra pedig elkészül az egész híd. *Debrecen állomáson* teljes erővel folytatjuk a tégláskerti gyalog-aluljáró munkálatait és *rövidesen hozzáfogunk a Kőbánya-felső pályaudvar gyalog-aluljárójának építéséhez*, ott, ahol jelenleg a vasszerkezetű felüljáró van. Ez a szűk felüljáró ma már nem elég a nagy gyalogos forgalom lebonyolításához, ezért kell aluljárót építeni a kőbányai dolgozók régi kívánságára. Ha az anyagellátásunk az idén is úgy javul, amilyen szépen javult az elmúlt évben, még jobb munkát végezhetnek építésvezetőségeink, — fejezte be Aradi elvtárs.

Miller János elvtárs ÜB-elnök hozzáteszi, hogy nem elég azonban csak az anyagellátást javítani, *fokozni kell a dolgozókról való gondoskodást is.* A legteljesebb mértékben megoldatlan a távoli munkahelyeken dolgozó hídépítők meleg étellel való ellátása. Harminc építésvezetőség közül csak négynél van mozgókonyha, *és legalább húszra lenne szükség, de megoldaná a problémát tizenöt is.* Rendezésre vár a külső építésvezetőségeknél dolgozó adminisztratív dolgozók bérezése is. Teljesen méltányos lenne, ha ők is megkapnák a napi 10 forint különélési pótlékot, miként a fizikai dolgozók.

Terven felüli mozdonyjavítás a vezetőségválasztás tiszteletére

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* dolgozói a pártvezetőség-választások tiszteletére január 2-től 31-ig választási műszakot tartanak. A különböző osztályok dolgozói nagy lelkesedéssel jelentették be részvételüket. A mozdonyosztály dolgozói vállalták, hogy január 31-ig terven felül elvégzik egy gőzmozdony futójavítását. A kocsiosztály és a megmunkáló osztályok dolgozói olyan vállalásokat tettek, amelyek végrehajtásával jelentősen megrövidül a javításra beküldött kocsik átfutási ideje.

A pécsi igazgatóság legjobb szolgálati helye

A *pécsi igazgatóság* területén a legjobb szolgálati hely az ötszörös élüzem címet elért távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat.

A pécsi TBKE dolgozói az elmúlt évben 1238 kilométeres egyvezetékes vonalat áramkörösítettek. Az új évben a még hátralevő 500 kilométeres vonalat is átépítik. A menetirányító vonalaknál 25 000 darab régi kormos szigetelőt cseréltek ki, ezzel a hibák lehetőségét körülbelül 75 százalékkal csökkentették. Üzembehelyezték Sztálinvárosban az üzemirányító berendezést, ezenkívül négy új távbeszélő központot szereltek fel. Tizennégyről 38-ra emelték az utastájékoztató és utasítást adó berendezések számát.

Az új évben *Kaposváron* és *Nagykanizsán* egy-egy 100-as önkapcsoló távbeszélő-központ építését tervezik. Az új évben beruházásra 1 690 000, felújításra 1 433 000 forintot fordítanak, az elmúlt évi 1 080 000, illetve 1 350 000 forinttal szemben. Biztosítóberendezéseknél beruházásra 1 600 000, felújításra 2 200 000 forintot költöttek. Nagyobb berendezési munkák voltak *Szigetvár, Murakeresztúr, Bakóca—Godisa, Tamási* állomások biztosítása, 64 váltónak a biztosítóberendezésbe való bekötése.

Az új évben felújítják az elavult állító készülékeket, a második ötéves terv végrehajtása során pedig több elavult berendezést lecserélnek. Tizenkét fővonali állomáson áthaladó jelzőt kell felállítani, ebből négy már 1956-ban elkészül. A korszerűtlen villamos védőjelzőket, amelyből az igazgatóság területén még 56 darab van, 1960-ig kicserélik. Ezek közül 12-őt már az idén üzembehelyeznek.

Várnai László
Pécs igazgatóság

Az idei első csúcseredmény

Budapest-Ferencváros állomás dolgozói lendületes munkával kezdték az új esztendőt. A január 4—5-i műszakban megszületett *az új esztendő első csúcsteljesítménye:* a keleti-gurítón az A-túr dolgozói *Juhász János* tolatásvezető és *Tolnai* József kocsimester irányításával *1052 kocsit gurítottak* le. Volt már ennél sokkal jobb teljesítmény is a keleti gurítón, az elmúlt évben a legurított kocsik száma egy ízben az 1200-at is meghaladta, de a mostani nyálkás, hideg időben, a rossz látási viszonyok mellett az 1052 kocsi is kiemelkedő eredménynek számít.

Végig a Duna mentén, Esztergomtól Almásfüzitőig II.

Nyergesújfalu feladatai növekedtek meg a legnagyobb arányban az utóbbi időben, mert az állomásnak lépést kellett tartania az ország egyetlen műselyem gyárának növekedésével. A Viscosagyár növekedése azonban még nem fejeződött be. Jövőre itt épül fel az első magyar perlon-üzem, s ez tovább növeli a most is erős forgalmú középállomás feladatait. A feladatok között pedig első:

jól gazdálkodni az idegen kocsikkal.

A gyár részére cellulozét és ipari sót szállító lengyel, csehszlovák és román kocsikat a grafikon szerinti kiszolgálástól függetlenül, külön állítják be és húzzák ki.

★

Nyergesújfalu után közvetlenül a Duna mellett fut a vonat, s feltűnnek az Eternitgyár és a Lábatlani Cementgyár kéményei. Valóságos vasbetonalj-hegyek mellett robog el a vonat — innen küldik az ország minden részébe a vasúti betonaljakat. Az Eternitgyárat és a Cementgyár telepeit

Lábatlan állomás

szolgálja ki, annál meglepőbb, hogy *hiába érdeklődünk a tervhivatalnoknál és a teljesítményértékelőnél a komplexbrigád szerződések után.* Lehet, hogy az állomásfőnök fiókjában ott lapul a szerződés —, vele nem volt alkalmunk találkozni —, de az ilyen nagy kapacitású, nagy kocsiforgalmú ipartelepeket kiszolgáló állomáson a dolgozók túlnyomó többségének ismernie kellene a komplexbrigád szerződést. Az állomás gyenge teljesítményei a kocsitartózkodásnál és a leadási kocsik rakodási idejénél világosan mutatják pedig, hogy *a komplexbrigád-mozgalom felfrissítésre és szélesebbkörű ismertetésre szorul.*

A vonalon egyébként Lábatlan állomás fejlődött a legtöbbet. A kicsiny állomásból a felszabadulás óta nagy befogadóképességű állomás vált, s különösen a komáromi Barátság-híd megnyitása óta igen megnőtt az exportforgalma is. Az exportkocsikkal egyébként igen jól gazdálkodik az állomás: a küldemények nagyrészét hazatérő idegen kocsikkal továbbítják.

☆

Süttő állomás arról nevezetes, hogy minden nagyobb arányú építkezéshez, így Győr és Hatvan állomás felvételi épületéhez is az itteni kőfejtőtelep szállítja a hatalmas, több mázsás terméskő-tömböket. Terméskőből, kemencekőből napi 10—12 kocsit raknak meg

Süttő állomáson,

amelynek hovatovább mind nagyobb szüksége lenne egy harmadik vonatfogadó vágányra, annyival is inkább, mert csaknem minden vonatgép az állomáson kezel. A kezelési idő pedig, különösen a dorogi gépeknél, igen hosszú, nemritkán 80 percig is tart.

Régóta megígérték az állomásnak, hogy a jelzők kezelésének könnyebbé és biztonságosabbá tételére a jelzőállító berendezést a forgalmi irodából átszerelik az őrhelyekre. Az átszereléshez szükséges alkatrészek még a nyár folyamán megérkeztek, azóta is ott porosodnak, de a TBKE nem siet a felszereléssel.

★

Almásfüzitőn Szabó Benő állomásfőnökkel és *Sipos* elvtárs, vonalbiztossal együtt összegezzük a vonalon szerzett tapasztalatainkat. Almásfüzitőnek nincs különösebb panasza a vonal állomásaira. Főként az a kívánsága: vegyék figyelembe a vonali állomások, hogy Almásfüzitőtől 15 ezrelékes emelkedőkkel „tarkított" pályán haladnak tovább a vonatok, tehát *a szerelvényekbe iktassanak megfelelő számú fékes kocsit.* A komáromi, de főként a dorogi fűtőház mozdonyvezetőitől azt kérik, hogy az új évben

kevesebb gépreváréssal

és több túlsúly vállalásával segítsék a forgalmat.

Végső megállapításként azt szögezhetjük le, hogyha a két fűtőház és a vonal állomásai között olyan kedvező együttműködést sikerül megteremteni, mint amilyent az állomások építettek ki a nagy bányaüzemekkel és ipartelepekkel, sokkal kevesebb probléma merül majd fel. S ha még ehhez járulna a II. osztály és a pályafenntartás magasépítési és épületfenntartó részlegének nagyobb megértése, gyorsabb, határozottabb munkája *(gondolunk itt az almásfüzitői egészségügyi épületekre, az esztergomi oktatóteremre, a nyergesújfalui felüljáró híd és kerítés építésére)* még elégedettebben, kedvezőbb körülmények között dolgoznának a vonal vasutasai.



A szempontok embere és a „hallgatói".

Készüljünk fel a szakszervezeti aktivák oktatására

A szakszervezeti vezetőségválasztások során számos olyan új aktivistát választott meg a tagság, akik nem rendelkeznek elegendő tapasztalattal a szakszervezeti munka terén. Az alsóbb szervek újonnan megválasztott vezetőinek — de a régieknek is — segítségre, támogatásra van szükségük, hogy megoldhassák azokat a nagy feladatokat, amelyeket pártunk 1955 márciusi és novemberi, valamint a SZOT VII. teljes ülésének határozata állított eléjük. A szakszervezet legfőbb feladata nyilvánvalóan a dolgozók törvényben biztosított jogainak védelme, anyagi és kulturális színvonalának szakadatlan emelése, elsősorban a szocialista termelés állandó fejlesztése révén, az új technika alapján.

Ezek a feladatok arra figyelmeztetik a szakszervezetet, hogy *a legnagyobb figyelmet az önkéntes társadalmi munka felé kell fordítani.* A szakszervezeti aktivisták eredményes tevékenységének legfontosabb előfeltétele, hogy *növekedjen eszmei, politikai és szakmai képzettségük.* Ezt szolgálják a szakszervezeti aktivisták esti és továbbképző tanfolyamai, amelyek a szakszervezeti munka gyakorlati részével foglalkoznak.

Az idei oktatási évben is meg kell rendezni az esti és továbbképző tanfolyamokat, mégpedig — az előző évekhez hasonlóan — a SZOT titkárságának 1954. július 22-i határozata alapján. Ezeken az oktatásokon a szakszervezeti munka legfontosabb alapelveit kell megismertetni a hallgatókkal. Ehhez fel kell használni a rendelkezésre álló szemléltető anyagokat, brosúrákat, a Népszavában, valamint a „Szocialista vasútért"-ban megjelenő ezzel kapcsolatos cikkeket.

Az idei oktatás megszervezésénél *figyelembe kell venni az előző évek tapasztalatait.* Az üzemi bizottságok mérjék fel, hogy üzemükben hány tanfolyamot akarnak indítani, menynyi legyen a hallgatók létszáma. Gondosan készítsék el az oktatási tervet, s ennek alapján kezdjék el a hallgatók, valamint az előadók és az ellenőrök kiválasztását. Az előző évben hiba volt, hogy nem vonták be teljes számban az oktatásban még nem részesült új aktívákat, ugyanakkor régebbi aktívákat még egyszer ugyanarra a tanfolyamra küldtek, amelyiken már részt vettek. Az idén *az üzemi bizottságok gondoskodjanak alaposabban arról, hogy valamennyi újonnan megválasztott aktivista oktatásban részesüljön.*

Az üzemi bizottságok a tanfolyamok szervezéséhez, a hallgatók kiválasztásához *kérjék a pártszervezetek és a DISZ segítségét.* A pártszervezettel és a gazdasági vezetőkkel beszéljék meg *az oktatások legalkalmasabb időpontját.* Ügyelni kell arra, hogy különböző rendezvények és egyéb oktatások, értekezletek ne zavarják az esti tanfolyamok megtartását. Az oktatás népszerűsítésére az egyéni agitáció mellett használják fel az üzemi sajtót, a faliújságot is. Gondoskodjanak arról, hogy megfelelő, meleg helyiségben tartsák az oktatást. Az oktatás egész tartama alatt kísérjék figyelemmel az üzemi bizottságok a tanfolyamok munkáját, a felmerült problémákhoz adjanak azonnali segítséget.

Az oktatással el kell érni, hogy a színvonal az előző évihez képest emelkedjék. Az üzemi bizottságok adjanak módot ahhoz, hogy az aktivisták az elméletben tanultakat a gyakorlati munkában hasznosítsák, s ezzel segítsék elő a szakszervezeti tömegmunka fokozását. A társadalmi aktivistákat a tanfolyamok befejezése után is rendszeresen feladatokkal kell megbízni. Az üzemi bizottságok a jövőben még bátrabban és szilárdabban támaszkodjanak az aktivisták sokezeres táborára.

Levelezőink írják

Nagylelkűség...

A következő levelet kaptam a budapesti igazgatóságtól: *„Beadott kérelmére a Budapest—Törökőr teherpályaudvar állomáson megállapított térítést a felhozott indokok alapján elengedjük."*

Én ezúton szeretném megköszönni a B. 4. osztályon dolgozó Madarász és a III. 10. osztályon dolgozó Kovács elvtársaknak, hogy a részemre indokolatlanul és hanyag, felületes munka következtében kivetett 636 forint kártérítési összeget elengedték. Ilyen összegű kárt a vállalatnak soha nem okoztam. Mégis előzetes meghallgatás nélkül értesítettek, hogy a fenti összeggel tartozom és azt fizetésemből levonják.

Panaszt tettem az igazgatóságon és tényekkel bizonyítottam igazamat. Az említett elvtársak ahelyett, hogy beismerték volna az elkövetett és nekem sok bosszúságot okozó hibát, panaszomat átkeresztelték „kérelemnek", az általam és Bp.—Törökőr-tpu. állomásfőnöke által megállapított tényeket „indokoknak" és a végén nagylelkűen „elengedték" nemlétező tartozásomat.

Az én válaszom a következő: mint állomásfőnök a nép vagyonát becsületesen kezeltem. Lehet, hogy az anyagkezelés bürokráciájában nem ismerem ki magam, de hiányom sosem volt. A hibák elkövetésének bátor beismerése, s kijavítása nem csorbítja senki tekintélyét, de eltulosása igen.

Keresztúri Sándor párttitkár,
Buda-Császárfürdő állomás

Jobb munkaeszközöket

Az oktatáson mindig azt hallom, hogy balesetmentesen tolassunk. Ennek egyik fontos feltétele, hogy jó lámpánk legyen. Sajnos a lámpa sok bosszúságot okoz nekem és társaimnak is. Kis szél is könnyen elfújja, sokszor egyáltalán nem lehet használni. A fénye sem kielégítő, pedig tele van olajjal, a bél is elég hosszú benne. Valószínűnek tartom, hogy az olaj minősége a rossz. Szeretnénk, ha az olyan fontos vonatkíséretet korszerű lámpákkal szerelnék fel.

Kiss László I.
vonatfékező, Veszprém áll.

A benyújtott újítási javaslatok között találkozunk akkumulátor-töltésű lámpákkal is. Reméljük, hogy ezeket az újításokat siker fogja koronázni és teljesül Kiss elvtárs kívánsága. Hadd írjuk meg azt is, hogy a jelenlegi lámpákat sokszor azért nem lehet használni, mert a dolgozók dobálják, nem vigyáznak rájuk. Gondozzák jobban ezt a fontos munkaeszközt. (Szerk.)

Köszönet a vasúti rendőrségnek

A Hatvan állomáson szolgálatot teljesítő rendőr elvtársak nagy igyekezettel segítik munkánkat. Egy kiragadott példa:

December 14-én a 323 sz. vonaton teljesítettem szolgálatot. A kocsimban egy kétüléses padot összetörtek. Nagyon megdöbbentett az eset, hiszen a fülkében csak pályamunkások utaztak. Nem voltak hajlandók bevallani, hogy ki okozta a kárt. Hiába magyaráztam, hogy elsősorban nekünk, vasutasoknak kell vigyázni a kocsik épségére. Hatvan-állomáson Hajnal István szakaszvezető elvtárs erélyes közbelépésére mondták csak meg, hogy egy Lakatos nevű ittas pályamunkás követte el a szégyenletes tettet, aki később meg is fizette a büntetést.

Szücs Ferenc
Hatvan-állomás

Nem elég meghallgatni a panaszt

Több mint fél éve járnak vonatkísérőink tranzitálni a Román Népköztársaságba. Ez idő alatt Lökösházán annyi helyet sem biztosítottak számukra, hogy táskájukat megfelelően elhelyezzék, nem is szólva arról, hogy esetleg pihenőhelyet kapjanak. Ha kéznélkül van vannak vonatkísérőink, s esetleg három-négy órás vonatmentes idő van, a vonatkísérő laktanya ebédlője van kijelölve számukra, ami körülbelül 900 méterre van a forgalmi irodától, de hely sokszor az ebédlőben sincs.

Sokan felírták panaszunkat, még többen megígérték elintézését, de javulás nem történt. Több megértést várunk Pintér állomásfőnök elvtárstól is, mert jóakarattal, a helyi viszonyok figyelembevételével is enyhíteni lehet a nehézségeken.

Richweiss Ferenc,
a vonatkísérő műhelybizottság elnöke, Békéscsaba

A társadalombiztosítási aktívák tanfolyama

II. A társadalombiztosítás kötelező és általános jellege

Pártunk javaslatára Népköztársaságunk Elnöki Tanácsa nagy jelentőségű határozatában — már több mint hat éve — megszüntette a társadalombiztosítás szervezeti széttagoltságát és a társadalombiztosítási feladatok ellátását közvetlenül a dolgozókra, irányítását pedig az őket képviselő szakszervezetekre bízta. Ennek nyomán felszámoltuk a MÁV BBI-t és megteremtettük az egységes, szocialista társadalombiztosítás alapfeltételeit, a szakszervezeti társadalombiztosítást.

A társadalombiztosítási tanácsok szerepe

Az eltelt évek alatt jelentős fejlődésen ment keresztül az újjászervezett társadalombiztosítás minden területen. Nagymértékben megnövekedett a társadalombiztosításba bevontak száma, javult a betegellátás, gyorsabb lett az ügyintézés. Az eddig elért eredmények kivívásában fontos szerepe volt az üzemi társadalombiztosítási tanácsoknak. A társadalombiztosítási tanácson keresztül a dolgozók legszélesebb rétegeinek bevonásával tudtunk eredményes harcot vívni a bürokratikus ügykezelés ellen és állandóan javítani a vasutasdolgozók egészségügyi ellátását.

Az állami társadalombiztosítási kötelezettség mindenkire kiterjed, aki a Munka Törvénykönyvben meghatározott munkaviszonyban áll. Ez a kötelezettség két irányú:

a) A munkáltató kötelezettsége; a bejelentés, nyilvántartás és járulékfizetés.

b) A társadalombiztosítás szerveinek a kötelezettsége, a jogszabályokban meghatározott szolgáltatások teljesítése.

A kötelező társadalombiztosítás mellőzésére sem a munkáltató, sem a munkavállaló megállapodást nem köthet.

A betegségi biztosítási járulékot a törvényesen megszabott járulékkulcs alapján a *munkáltató tartozik minden dolgozó után fizetni.*

A társadalombiztosítás szocialista elv alapján nemre, korra, állampolgárságra, egészségi állapotra való tekintet nélkül, *minden egyes dolgozóra kiterjed,* ami azt jelenti, hogy az állam betegség, öregség, rokkantság esetén minden dolgozóról és családtagjáról gondoskodik. Szocialista társadalombiztosításunkban kialakított egységes irányelvek és feltételek egyáltalán nem jelentenek egyenlősdit, mert a munkabérhez igazodó készpénzszolgáltatások mértéke sem lehet egyenlő, mivel az attól függ, hogy a dolgozó milyen mértékben és hogyan vette ki részét a munkából.

Befolyásoló tényező az egyes szolgáltatásoknál a munkában eltöltött szolgálati idő, illetőleg a társadalombiztosítási viszony igazolása, számos tényező mellett. A dolgozó munkaviszonya alapján szerzi meg az igényjogát bármely szolgáltatásra. *Az igényjogosultság kezdete a munkaviszony,* illetőleg a munkábaállás napjával kezdődik és általában *a munkaviszony megszűnéséig tart.* A vasutas társadalombiztosításban részesülő dolgozók igényjogosultságukat a VSZT tagsági igazolványukkal tartoznak igazolni, melyet évente a dolgozó illetékes szolgálati főnöksége érvényesít. A tagsági igazolvány alapján igényelheti a dolgozó családtagja is a megillető szolgáltatásokat.

A táppénzsegély

A társadalombiztosítási szolgáltatások között a legfontosabbak egyike a keresőképtelenség folytán elvesztett munkabér helyett folyósított segély, a táppénz. A táppénzsegély pótolja a betegség miatt keresőképtelenné vált dolgozó munkabérét és ez időtartam alatt biztosítja a létfenntartását.

A dolgozó táppénzt nemcsak keresőképtelenséget okozó betegség esetén kaphat, hanem bizonyos esetekben akkor is, ha a gyermeke, vagy a környezetében élő személy beteg és emiatt éri keresetveszteség.

A táppénzsegély folyósításához az ellenőrző orvos által kiállított *7-es számú orvosi jelentés* szükséges.

Ha a dolgozó az ellenőrző orvos utasításait nem tartja be, szabálytalanságot követ el, a *Vitásügyeket Intéző Bizottság* táppénzét megvonhatja. Megvonható a táppénz akkor is, ha a beteg az orvos utasításait megszegi, a gyógyulás lehetőségét nem veszi igénybe, vagy betegségét szándékosan idézi elő. Nem vehető táppénzes állományba az a dolgozó sem, aki ittasság miatt vált keresőképtelenné. Ilyen esetben a keresőképtelenség első három napjára segélyezés nem adható, illetőleg a felmerült költségek teljes egészében a dolgozót terhelik.

Terhesség esetében a dolgozó nőt 12 hét szülési szabadság illeti meg. Ezen idő alatt a dolgozó nő terhességi, illetve gyermekágyi segélyt kap, szülésnél pedig anyasági segélyre tarthat igényt. Ugyszintén a dolgozó férfi feleségének, vagy élettársának szülés esetén anyasági segélyt kell folyósítani.

A TT aktívák

A társadalombiztosítási tanács aktíváinak fontos szerepe van a társadalombiztosítási szolgáltatások tudatosítása terén. Jól megszervezett propagáló munkával elérhető, hogy a dolgozók megismerjék a szocialista társadalombiztosítás elvét. Igen fontos, hogy a megbetegedett dolgozók legrövidebb időn belül munkatársaiktól segítséget kapjanak. Minden beteg dolgozó jóérzéssel veszi a figyelmességet, érzi ezáltal is, hogy munkatársai megbecsülik és szükség esetén segítségére sietnek. Emellett azonban nem szabad eltűrni, hogy a lazaságra hajló, a közösség rovására spekuláló elemek kihasználják a társadalombiztosítási szolgáltatásokat és jogtalanul vegyék fel a táppénzt. Ezek felfedése és megakadályozása elsősorban a beteglátogató aktívákra hárul. A beteglátogató aktívák jó munkája jelentékenyen hozzájárul a vasútüzem tervének teljesítéséhez. A liberalizmus e téren a fegyelmezetlenkedőket, a lógósokat, lényegében fejlődésünk gátlóit segíti, visszahat a társadalombiztosítási szolgáltatások fejlesztésére, mivel a dolgozókról való fokozott gondoskodás szoros függvénye a termelés, a termelékenység, az önköltségcsökkentés kedvező alakulásának

Csabai Barna

Választási műszak Békéscsaba állomáson

Békéscsaba állomás dolgozói a pártvezetőségi választás tiszteletére január 1-től 31-ig *választási műszakot* tartanak. A műszakot arra használják fel, hogy lendületes munkával indítsák el az 1956. évi tervteljesítést. Ennek érdekében a dolgozók a röpgyűléseken több szép vállalást tettek. *Szendrei János* forgalmi szolgálattevő és brigádja a műszak alatt az üzemszintet három százalékkal túlteljesíti, a menetrend szerinti vonatindításra megállapított tervet pedig mind a személy-, mind pedig a tehervonatoknál két százalékkal múlja felül. *Ladányi István* tolatásvezető és brigádja a kocsimozgatási egységidő 110 százalékos teljesítését vállalta. *Kiszely András* tolatásvezető és brigádja pedig a tehervonatok terhelését 102 százalékra emeli.

Követésreméltó az a vállalás is, amelyet *Gábor Lajos* és *Pusztai Mátyás* szolgálatvezető váltóőrök tettek brigádjuk tagjaival együtt. Megfogadták, hogy az ő hibájukból vonatot a jelzőnél nem kell feltartóztatni.

Vajda János,
Békéscsaba állomás.

AZ ÉN MUNKAMÓDSZEREM

Bátaszék állomás nemrégen még utolsó előtti volt az igazgatósági versenyben. Most büszkén számolhatunk be arról, hogy az elsők közé kerültünk.

A sikerben nagy része van pártszervezetünknek, amely lelkes munkára mozgósította a kommunistákat és pártonkívülieket egyaránt. A pártszervezet adta ki a jelszót, amely végsősoron az eredményekhez vezetett: *Ki az irodából a vágányok közé!*

A termelés pártellenőrzése segített

A szervezeti intézkedések azonban nem lettek volna elégségesek az eredmények eléréséhez. Pártszervezetünk fokozta a termelés pártellenőrzését. Az állomás vezetői minden idejüket kint töltötték a dolgozók között, kutatták a munka hiányosságait, bíráltak, dicsértek.

Minden tur arra törekedett, hogy „üres" állomást adjon át a következő szolgálatosoknak. Ez a törekvés sikerrel járt. Ma már nem ritka az olyan eset, mint november 4-én és 5-én, pénteken és szombaton történt. Váltásnál mindössze két tárolt személyszerelvény állt az állomáson. Az ember önkéntelenül is felnézett a névtáblára, mert hinni sem akarta, hogy Bátaszéken van az őszi forgalom kellős közepén.

Ami elengedhetetlen módszer

A jó ellenőrzés alapja a jó munkának. Az ellenőrzést minden esetben a helyszínen végezzük és úgy szerveztük meg, ahogy a munkakörök összefonódása azt megköveteli. Kiindulópontunk a forgalmi napló. Összehasonlítjuk a közlekedett vonatokkal az azokról adott elemzéseket az induló és érkező naplók alapján — a távirászoknál. A rögzített érkezési és indulási adatokat pedig a forgalmi szolgálattevők fejrovatos naplóival azonosítjuk. Így ellenőrzést nyer a szabályszerű engedélykérés és a visszajelentés. A forgalmi naplóból a gépek jelentkezési ideje alapján kísérjük figyelemmel a vonatravárásokat és gépácsorgásokat.

Én a távirászok és forgalmi szolgálattevők naplóinak egyeztetéséből időrendi sorrendben ellenőrzöm az áthelyezett keresztezéseket és a forgalomadást. A távirásszal egy papírra kiíratom a keresztezéseket és segítségükkel a váltókezelői őrhelyeken meg tudom állapítani, hogy a szolgálattevő bemondta-e a keresztezéseket, valamint ellenőrizhetem azt is: egyezik-e a valóságos forgalom a jelentéssel.

A kocsifelírók könyvét egyeztetem a forgalmi naplóba beírt vonatokkal és ebből megállapítom, hogy a valóságnak megfelelően jegyezték-e be az induló és érkező vonatokat, a tengelyszám alapján meggyőződöm arról is, hogy felírtak-e minden kocsit. Az átmenesztők átmeneti elegysúlynaplóinak adatait az előjelentőkönyvvel egyeztetem, így ellenőrzöm az előjelentő szolgálat jó vagy rossz munkáját.

Mindennap sorra veszem az összes naplókat, könyveket, egyeztetem egyiket a másikkal, hogy meggyőződjem a munka pontos menetéről. Ha valamilyen más feladat miatt az egyeztetéseket nem tudom elvégezni, akkor nem írom alá a naplót, de felületes munkát nem végzek és így a dolgozók is tudják, hogy munkájukat visszamenőleg felül fogom vizsgálni.

A dolgozók is örömmel veszik

Kezdetben úgy gondoltam, hogy ez az alapos ellenőrzés sokaknak nem fog tetszeni. Csalódtam. Az ellenőrzést helyeslik a dolgozók, szívesen veszik és azt tapasztalom, hogy sokat tanulnak az ellenőrzés során.

Sok időt töltök a vágányok és a kocsik között. Azt lehet mondani: állandóan úton vagyok. Ha kell, egy nap ötvenszer is bejárom az állomást, természetesen nem a „beírás" végett, hanem azért, hogy ellenőrizzek minden munkafolyamatot. Megnézem a tolatási tervet, meggyőződöm arról, hogy helyesen készítették-e el a vonatösszeállítási és szétrendezési tervet. Meghallgatom a dolgozók javaslatait és igyekszem azokat megvalósítani. Mindez a kocsik gyors továbbítását eredményezi. Ma már sikerült elérni, hogy beosztottaim is harcolnak — ha kell a felsőbb szerveknél is — a jó javaslatok megvalósításáért.

Sajnos, nemegyszer előfordul, hogy a felettesek merev álláspontot foglalnak el egy-egy kérdésben, mint tette azt nemrégiben *Császár József* intéző, menetirányító elvtárs. Azt gondolta, ha helytelen rendelkezését megváltoztatja, akkor a szolgálati felsőbbség tekintélye szenved csorbát. *Rózsa Ferenc* ifi tolatásvezető gabonával rakott kocsikat akart állomásunkról az 5251-es vonattal továbbítani. A menetirányító nem engedte, vissza akarta tartani az elegyet, mert a sárbogárdi vonal középállomásain 37 kocsi élőt jelentettek. Rózsa Ferenc arra kérte a menetirányítót, hogy hívja sorra az állomásokat, győződjön meg arról, felhajtották-e a 37 kocsi élőt. Császár elvtárs ezt nem tette meg.

— *Papíron megvan a rendelés, ez a mérvadó és kész!* — mondotta. Rózsa elvtárs nem nyugodott meg. Sorra hívta az állomásokat és kiderült, hogy *Szedresen* a bejelentett tíz kocsiból csak a fele lesz meg és a többi állomásokon is nyolc kocsival kevesebbet raknak. A gabonáskocsik tehát beleférték a vonatba és lehetett azokat továbbítani. Fontos, hogy a menetirányító az elegyet féltse és ne a tekintélyét, annál is inkább, mert a jó javaslatok elfogadása nem csorbítja, hanem növeli a tekintélyt.

Ha összefoglalom a tapasztaltakat, megállapíthatom: sikert csak úgy érhetünk el, ha valamennyi dolgozó szívvel-lélekkel harcol, ha minden embert a megfelelő helyre állítunk, tervszerűen irányítjuk a munkát és gondosan, körültekintően ellenőrizzük, segítjük a munka végrehajtását. Munkaközben ne feledkezzünk meg gondoskodni azokról, akik fáradságot nem ismerve végzik a munkát, mert akkor a pártszervezet segítségével győzelemre vihetjük a legnehezebb feladatokat is.

Vajda Gyula állomásfőnök
Bátaszék

Elindult második útjára a gördülő atomkiállítás

Lelkes ünnepség után futott ki a múlt év október 21-én a Nyugati-pályaudvarról az *Országos Béketanács*, a *Vasút Politikai Főosztály* és a TTIT közös munkájával berendezett „atomvonat". Közel két és fél hónapig járta az országot s útjának első részét december 30-án *Sztálinvárosban* befejezve, az év utolsó napján visszaérkezett Budapestre, majd január 7-én országjáró útjának második szakaszára indult *Aszód, Hatvan, Salgótarján, Vác* irányba.

34 állomás, kétszázezer látogató

A két szakasz között érdemes visszapillantani az atomvonat útjának első részére, amely azzal a figyelemre méltó tanulsággal zárult, hogy népünk tudásvággyal, szomjas érdeklődéssel fordul napjaink nagy kérdései, az atomprobléma és a világpolitikai helyzet felé. Ötvenkét szemléltető tabló, színes grafikonok, maketek és egyéb érdekes dokumentumanyag mutatja be a gördülő kiállításon mindazt, amit az atommal kapcsolatban ma mindenkinek tudnia kell. A kiállítás meggyőzően mutatja a látogatóknak, hogy a világpolitika egyetlen járható útja, amely az emberiség boldogulásához, szép jövőjéhez vezet, az, amelyen a *Szovjetunió* vezetésével hazánk is jár, a béke útja, a tárgyalások, a kölcsönös megértés, a békés egymás mellett élés politikája.

A két és félhónapos út sikerét mi sem jellemzi jobban, mint az, hogy ezen idő alatt harmincnégy állomáson közel kétszázezer látogató kereste fel a kiállítást.

Lobogódísz, diadalkapu, ünnepségek

A rendezésben, előkészítésben és szervezésben a városi és vasúti békebizottságok kevés kivételtől eltekintve példamutató munkát végeztek. *Ózdon* diadalkapu, zászlódísz, zenekar várta a vonatot. *Zalaegerszegen* és *Nagykanizsán* napokkal előbb plakátok hirdették a vonat érkezését, s a megnyitó ünnepségre meghívók százait bocsátották ki.

Kaposvárra nagy hidegben, havazás közben érkezett a vonat, mégis egyike volt a legsikeresebb helyeknek. *Orosháza* tanyavilágának távoli területeiről sok száz szövetkezeti és egyénileg dolgozó parasztment csoportosan megnézni a kiállítást. *Diósgyőrött* a Lenin Kohászati Művek dolgozói felajánlották, hogy ideiglenes vágányt fektetnek le, amelyen bevihetik az üzem udvarára a vonatot. Ez meg is történt. *Szombathelyen* a TTIT munkatársai kiállításvezető szolgálatot szerveztek, s a látogatók szakszerű tudományos és politikai magyarázatot kaptak.

A vasút dolgozói az út egész vonalán a békebizottságokkal példás együttműködésben segítették a kiállítás sikerét, de például *Mezőhegyesen* hiányos volt a fogadás előkészítése. A község lakói nem tudtak a vonat érkezéséről, s mindössze 680-an tekintették meg a kiállítást. Mire híre terjedt az atomvonatnak, az már *Makón* volt.

A kiállítás látogatói valósággal szétkapkodták az Országos Béketanácsnak az atomkérdést és a külpolitikai helyzetet ismertető kiadványait. Az út első szakaszán közel 20 000 példány fogyott el ezekből a kiadványokból.

Új formában indult útjára a kiállítás

A vonat kiállítási anyaga a hosszú út során kissé megkopott. Az új esztendő első hetében a budapesti tartózkodást arra használták fel, hogy kívül-belül felfrissítsék, „megfiatalítsák" a vonatot. Január 7-én, útjának második szakaszára már így indult a kiállítás.

Azt tervezik, hogy a második szakaszról visszatérve, újabb útra indítják a kiállítást. Sok olyan kívánság érkezett az Országos Béketanácshoz és a vasúti békebizottságokhoz, hogy az országnak azokon a területein is szeretnék látni a kiállítást, ahova a vonat nem mehetett el: tanyaközpontokon, gépállomásokon, állami gazdaságokban, a vasúttól távollevő falvakban. Hogy ez megvalósítható legyen, az anyagból összeállítanak egy szétszedhető és bárhol felállítható kiállítást.

Az atomvonat január 10—12-én Salgótarjánban tartózkodik, majd január 14—15-én Vácott fejezi be nagysikerű országjárását.

Meddig várjon Csics Mária?

Felsőgödön nyugodt, csendes helyen, egyszobakonyhás lakás volt otthona Csics Máriának. Nem is lett volna semmi baj, csak a hosszú utazás — Budapesten dolgozik — kikezdte gyenge fizikumát. Úgy gondolta, hogy lakását felajánlja a MÁV-nak és cserébe kap érte egy szobát Budapesten.

A gondolat nem volt rossz, tetszett a MÁV-nak is. A felsőgödi lakást megkapta egy vasutas-család és Csics Máriát bedugták egy pesti társbérleti lakás kis szobájába, amelyet csak a fürdőszobán keresztül lehet megközelíteni.

És itt kezdődött a bonyodalom. Mert ugye mégis csak kellemetlen dolog, ha például az egyik társbérlő, aki a fürdőszobát használja, elfelejti kinyitni a Csics Mária felé vezető ajtót és szegény társbérlő kollégájának egész nap a szobájában kell ülnie, mert el van zárva — a fürdőszobán át — az élet felé vezető úttól.

De nemsokára remény költözött Csics elvtársnő szívébe, mert az egyik társbérlő, akinek különbejáratú lakrésze volt, elköltözött. Azt hitte, hogy megoldódik problémája. Csalódott. A lakrészt Szabadkainének utalták ki. Igen ám, de az egyik szobát Csics Máriának is kiutalták. Ezután jött csak az igazi haddelhadd (mert akadnak emberek, akik tehetségüket arra használják fel, hogy a dolgokat összekuszálják).

Csics Mária április hónapban három levelet is kapott — a budapesti igazgatóságtól kettőt, a 3. szakosztálytól egyet —, amely bizonyítja, hogy övé az egyik szoba, hogy ne kelljen a fürdőszobán át közlekednie. Még az új lakbért is megállapították. Igen ám, de ilyen levele Szabadkainénak is van és ő jogosan lakja a szobát. Ezt tudták jól a hivatalos szervek és mégis továbbra is hitegették Csics Máriát. Áprilistól október 10-ig nyolc biztató levelet kapott különböző helyekről. Foglalkozott az ügyével a budapesti igazgatóság, a 3. szakosztály, a vezérigazgatóság titkársága, a VI. kerületi Tanács, a *Szabad Nép* és még ki tudná felsorolni, hogy ki mindenki. Születtek a levelek, az akták, az ígéretek és közben az érdekelt felek idegileg tönkrementek. A koronát egy december 9-én kelt levél tette fel az ügyre, mely visszavonja Csics Máriának tett minden eddigi ígéretét és elutasítja kérését.

Kit terhel a felelősség ezért a bürokratikus, embertelen ügyintézésért? Vajon meddig várjon még Csics Mária egy megérdemelt különbejáratú szobára?

— **4000 lóerős Diesel-mozdonyt** próbáltak ki a Szovjetunióban. Az újfajta mozdony még emelkedőn is 4000 tonna teher vontatására alkalmas. A mozdony két összekapcsolt egységből áll, melyeknek egyenként egy-egy tízhengeres, 2000 lóerős Diesel-motorjuk van. Mindkét egység önállóan is működhet.

Emlékezés Kandó Kálmánra

halálának 25. évfordulóján

Huszonöt esztendővel ezelőtt, 1951. január 13-án, élete delét alig meghaladva elhunyt a magyar műszaki tudományok egyik büszkesége, Kandó Kálmán. A magyar vasutak villamosítása az ő tervei alapján kezdődött meg. A győri vonalon ma is az ő mozdonyai járnak. A nagy tudós és kiváló szervező, vezetőmérnök már nem érte meg évtizedes harcainak győzelmét s még mielőtt elképzeléseit megvalósultak volna, elhunyt.

Negyedszázad múltán a Kandó-féle vasútvillamosítási elvek újabb térhódításának vagyunk tanúi: Franciaországban mintegy másfélezer kilométer hosszan az ő rendszere alapján villamosítják az egyébként erősen elavult francia vasutat. Kandó emléke nem halványodik, nevét egyre többen ismerik meg. Egykori munkahelyén, a Klement Gottwald Villamossági Gyárban is sok szeretettel emlékeznek rá volt munkatársai. A vasúti osztály mai vezetője, Sztrókay Pál 1926-tól dolgozott mellette.

— A Kandó-mozdony első prototípusa már 1923-ban elkészült — mondja. — A tapasztalatok alapján 1928-ban készült el a végleges forma. Ekkor már megépült a Bánhidai Erőmű, amely hivatva volt a bécsi vonal villamosítását szolgálni. Az állam külföldi kölcsönnel tudott csak ekkora beruházást vállalni, ezért angol cégekkel tárgyaltak. Az angolok elginte nem fogadták el Kandó elveit és saját műszaki elgondolásaikat akarták ránkkényszeríteni. Évekig tartott a huzavona. Kandó rendkívül kitartóan védte álláspontját, amelynek lényege, hogy a vasúti vontatáshoz ugyanazt az áramot kell felhasználni, amit az ipar, a közfogyasztás használ. Ez igen merésznek tűnt akkoriban. Kandó elvei alapján sokkal kevesebb beruházás kell, hogy csak egy példát mondjak: kilométerenként kb. három tonna rezet lehet megtakaritani egy kétvágányú vonalon. A hosszú tárgyalások végén mégiscsak az új, a korszerű győzött és ez döntő mértékben Kandó kitartásának, állhatatosságának volt köszönhető.

A gyár vasúti osztályán dolgozik Kandó egyik igen régi munkatársa, Manndorf Béla, aki 1920-tól közvetlen munkatársa volt. Igy emlékezik Kandó Kálmánra:

— Rendkívül nagy tudású ember volt. Vérbeli műszaki szakember, gondolkodásában, egész magatartásában a tehetség, a nagyság és ugyanekkor a hallatlan szerénység jellemezte. Vezérigazgató lett még az első világháború alatt a Ganz Villamossági Gyárban és a Tanácsköztársaság idején a munkásság kifejezett kívánságára is az maradt. Különszobáját alig használta. Rajzasztala egy közös teremben állt, ahol munkatársaival együtt dolgozott. Nagymultú szakemberként került hozzánk, hiszen az ő nevéhez fűződött a legjelentősebb olasz vasútvonalak villamosítása is, még a háború előtti időkben. Amikor 1917-ben ide került, már foglalkoztatta a gondolat: hogyan lehetne villamosmozdonyt 50 periódusú ipari árammal hajtani. Ezen dolgozott haláláig, a megvalósitás küszöbéig, de minden műszaki kérdés érdekelte. Dolgozott bányagépesítésen, vitorláshajójára különleges hajlított árbócot, vízbemártott sebességmérőt is készített. A technika volt mindene. Halála után a gyári kollektíva vette át és valósította meg munkáját. Ma is az ő szellemében dolgozunk tovább a magyar vasutak villamosításáért.

A január 13-i évfordulón a Klement Gottwald-gyárban ünnepséget rendeznek s ezen Verebély László műegyetemi tanár, Kandó egyik legközelebbi munkatársa mond emlékbeszédet. A vasút dolgozói is ápolják emlékét és küldöttséggel vesznek részt az ünnepségen.

M. P.

Felavatták az első távközlő- és biztosítóberendezési műszaki tiszteket

Huszonnyolcan vannak

és mégis mindannyian elsők. Elsők a magyar vasút történetében, akiket távközlő- és biztosítóberendezési műszaki tisztekké avatnak.

A vasúti főosztály kultúrtermében meleg, ünnepi a hangulat. A széksorokban ott ülnek az avatásra váró tisztek hozzátartozói.

— *Másfél évig volt tanfolyamon a férjem* — mondja szomszédjának egy barna kis asszonyka. — *Bizony kevés ideje volt ezalatt a családra, de én csak biztattam, hogy tanuljon, a jó műszaki szakemberekre nagy jövő vár.*

És mintha csak a fiatalasszony szavait folytatná ünnepi beszédében *Kmetty Imre* elvtárs, a 9. szakosztály vezetője, amikor arról beszél, mi tette szükségessé, hogy a távközlő- és biztosítóberendezések építési és fenntartási munkáira technikumi szintet elérő műszaki tiszteket képezzenek.

— *Ez volt az első ilyen tanfolyam, de nem az utolsó* — mondja. — *Ezt követi a többi, mert a műszaki, a technikai fejlődés hatalmas arányait csak a műszaki személyzet párhuzamos arányú fejlődésével tudjuk egyensúlyban tartani. A technikai fejlődés olyan rohamos, hogy ami ma élenjáró technika, azt holnap felülmúlhatja egy újabb műszaki megoldás.*

Az új műszaki tisztek

és a hallgatók is élénk figyelemmel kísérik szavait, amikor néhány képet vetít elénk ebből a fejlődésből: televíziós berendezés, ultrahanggal működő ködeloszlató berendezés a gurítódombokon, ultrarövidhullámú rádiótelefonok, rádióösszeköttetés a vonatvezető és az állomások között, automatikus időbemondó készülékek.

— *A Szovjetuniót kivéve a szocializmust építő országok között az első helyen haladunk a vasútbiztosító-berendezések automatizálásában* — mondja befejezésül, majd az új tisztekhez fordul: *Önöktől is függ elvtársak, hogy ezt az első helyet megtarthassuk.*

Kun Dezső elvtárs, a vasút politikai főosztály propaganda alosztályának vezetője szól ezután az új tisztekhez, hangsúlyozva, hogy a második ötéves terv küszöbén, a pártvezetőségválasztások idején veszik át új, jelentős munkakörüket. Kérte, hogy szaktudásukkal segítsék a második ötéves terv sikerét megalapozó technikai fejlődést és egy pillanatra se feledkezzenek meg arról, hogy a fejlődés mozgatóereje a párt.

Végül az új műszaki tisztek nevében a tanfolyam legkiválóbb hallgatója, *Pecsenye Béla* elvtárs, a debreceni TBKE dolgozója mond köszönetet.

A huszonnyolc fiatal vasutas már mint műszaki tiszt, főtiszt, intéző, főintéző hagyja el a termet s indul az új év új, szép feladatai felé.

A FÉRFIAKKAL EGYSORBAN



Rákos állomáson példamutatóan látja el feladatát Havai Vilmosné, iparvágány-számlakezelő

(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

A legjobb brigád — a legjobb DISZ-csoport

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV DISZ-szervezetében munkacsoportonként, műhelyrészenként már hónapok óta dolgoznak a DISZ-csoportok. A DISZ-csoportok tevékenysége legjobban az alapszervezet munkájának javulásán mérhető le. Jobb lett a kapcsolat a fiatalok és a DISZ-szervezett között, nőtt az ifjúsági szövetség tömegbefolyása, az ifjúmunkások aktivitása, és főleg a termelési eredmények javultak meg.

A DISZ alapszervezet legjobban dolgozó DISZ-csoportja a *„Petőfi"* lakatos DISZ-brigádnál működik. Az ifjúsági brigád 15 tagjából 12-en tagjai a DISZ-csoportnak. Az üzem büszke az ifjúsági *„Petőfi"* brigádra, amelynek teljesítménye magasan túlszárnyalja a többi brigád eredményeit. A versenytáblán első helyen áll a „Petőfi" ifjúsági brigád neve s alatta a büszke hír: *havi teljesítményük rendszeresen 180—200 százalék. A „Petőfi" brigád két tagja „a szakma kiváló dolgozója" és a többiek eredménye is arra ígéret, hogy szintén elnyerik ezt a kitüntető címet.*

Ahány értekezlet — annyi téma

Aki a brigád tagjaival beszélget, önkéntelenül is arra kíváncsi, hogyan érték el ezeket a kiváló eredményeket? A válasz ez: *a DISZ-szervezet segítése és a DISZ-csoport jó munkájának gyümölcse a fiatalok példamutató teljesítménye.*

A DISZ-tagok a „Petőfi" brigádon belül *Kerék János* elvtársat választották meg csoportbizalminak. Az ifjúmunkások jól választottak, mert Kerék elvtárs kiváló szakember és magaviseletében is példás. A csoport rendszeresen megtartja a DISZ-értekezleteket és ezeken majdcsak kivétel nélkül résztvesznek a brigád tagjai. Az értekezletek témája rendkívül változatos. *Megbeszélik a termelési feladatokat, foglalkoznak a termelékenység növelésének lehetőségeivel, az új módszerek bevezetésével, egy-egy fiatal magatartásával, munkájával, bírálják azokat a diszeseket, akik nem nyújtják tudásuk legjavát.* Az értekezleten elhangzó javaslatokat a csoportbizalmi megbeszéli a DISZ-vezetőséggel, a brigádvezetővel és a művezető elvtárssal is, aki szintén sok támogatást nyújt a fiataloknak.

Kerék elvtárs gyakran beszélget külön-külön is csoportja tagjaival. Legutóbb *Tabányi Ferenc* elvtárssal beszélgetett, mert a fiatal DISZ-tag munkáját lassan végezte és emiatt a brigád többi tagja sem tudta tökéletesen kihasználni munkaidejét. Az egyéni beszélgetés eredménye az lett, hogy *Tabányi elvtárs a csoport segítségével ma már gyorsabban és odaadóbban végzi munkáját.*

A DISZ-csoporton belül jó kollektív szellem alakult ki. A fiatalok nemcsak a munkában vannak együtt, hanem együttjárnak az üzemben megtartott értekezletekre is. Közösen vesznek részt az üzemi sport- és kultúrrendezvényeken és egyszer-egyszer eljárnak színházba, moziba is. A DISZ-csoport munkája nem gátolja meg azt, hogy a tehetségesebbek, például Kurali Sándor és Muzsik Vilmos az üzemi kultúrcsoportban is szerepeljen, Győr Benő elvtárs pedig a labdarúgócsapatban is játsszon.

Két új tagjelölt

A DISZ-csoport legtöbb tagját ellátták DISZ-megbizatással és a fiatalok ezt a feladatukat is igen jól ellátják. *Kurali* elvtárs a kultúrmunkában való részvételre szervezi a diszeseket, *Győr* elvtárs pedig a sport terén fejt ki agitációt. A DISZ-csoport tehát nem zárkózik el az alapszervezet, az egész üzem életétől, tevékenysége azonban mégis legjobban a csoporton belül érvényesül. A csoport nevelőmunkájának hatékonyságát a legjobban az bizonyítja, hogy *az utóbbi két hónapban a DISZ-csoport két tagját, felvették a párt tagjelöltjei sorába.* Velük együtt most már hat párttag és tagjelölt dolgozik a DISZ-csoportban. *A fiatalok közül kilencen vesznek részt a szervezett párt- és DISZ-oktatásban.* Valamennyien pontosan és progresszíven fizetik tagdíjukat, tagdíjelmaradás a csoporton belül nem fordul elő.

A DISZ-csoport munkájáról csak csupa jót soroltunk fel, azt azonban mégsem mondhatjuk, hogy munkájuk nem lehetne még eredményesebb. *A DISZ-megbizatások egyszer-egyszer nem elég konkrétak és a DISZ-szervezet ellenőrzése és segítése is hagy kívánnivalót maga után.* Elmélyítené jobban a kollektív szellemet, növelné a fiatalok műveltségét, ha többet járnának közösen színházba, moziba. *Kerék elvtárs sem harcol még elég következetesen a fiatalok jogos panaszainak kivizsgálásáért, jogos igényeinek kielégítéséért.* Ezeken a hibákon az segítene a legtöbbet, ha az alapszervezet vezetősége az eddiginél több segítséget és főleg hatékonyabb ellenőrzést nyújtana a DISZ-csoport munkájához annál is inkább, mert a DISZ-csoport ereje az alapszervezet munkájának mércéje.

Slezák István
a vasút politikai főosztály munkatársa

A komszomolisták ajándékaiért és a DISZ Központi Vezetőség zászlajáért folyó verseny

A hazánkban járt szovjet vasutas komszomolisták ajándékaiért folyó verseny során novemberben a következő helyezési sorrend alakult ki az ifibrigádok között:

A JÁRÓMŰJAVÍTÓ VÁLLALATOK ifibrigádjai közül a legjobb eredményt, 180,1 százalékos teljesítményt *Pákai István* tűzikovács brigádja (Északi) érte el. Második *Leszák Vilmos* tűzikovács brigádja (Landler) 167 százalékkal, harmadik *Szalai Ferenc* alvázlakatos brigádja (Szombathelyi JJ) 149 százalékos teljesítménnyel.

A FORGALMI DISZ-BRIGÁDOK közül első *Szanyi Gyula* tolatásvezető és brigádja (Záhony állomás) 114 százalékos átlagteljesítménnyel. Közvetlenül utánuk következik 113 százalékkal *Várpalota állomás Petőfi* brigádja, míg a harmadik helyen *Tőke Dezső* zalaegerszegi DISZ-brigádja áll 107 százalékkal.

A FŰTŐHÁZI UTAZÓ DISZ-BRIGÁDOK versenyében első lett *Horváth Sándor* brigádja (Dombóvár fth) 154 százalékos átlagteljesítménnyel, második a miskolci fűtőháznál *Túróczi Géza* brigádja 131 százalékkal, harmadik *Duna István* brigádja (Veszprém-külső fth) 114 százalékkal.

A PÁLYAFENNTARTÁSNÁL a sátoraljaújhelyi DISZ-brigád érte el a legjobb helyezést 146 százalékos teljesítménnyel. Második *Rétszilas-alsó XVIII. pm. szakaszának* DISZ-brigádja 131 százalékkal.

*

A DISZ KÖZPONTI VEZETŐSÉGÉNEK VÁNDORZÁSZLAJÁÉRT folyó verseny 1955. évi végeredményét a decemberi eredmények összegezése után, hat hónap göngyölített eredményeinek értékelése alapján állapítják meg, s azután ítélik oda a zászlót a győztes DISZ-szervezetnek.

A novemberi eredmények alapján a BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG területén első az *Északi Járműjavító*, második a *Vasanyagjavító ÜV*, harmadik *Rákosrendező* állomás. A MISKOLCI IGAZGATÓSÁG területén első a *sátoraljaújhelyi pft*, második *Miskolc fth*, harmadik *Miskolc személypályaudvar*. SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG: 1. *Járműjavító*, 2. *Várpalota* állomás, 3. *Veszprém-külső* fth. DEBRECENI IGAZGATÓSÁG: 1. *Járműjavító*, 2. *Záhony* forgalom, 3. *Debrecen* fth. PÉCSI IGAZGATÓSÁG: 1. *Dombóvár fth*, 2. *Kaposvár fth*, 3. *Mecsekjános pft*. SZEGEDI IGAZGATÓSÁG: 1. *Kiskúnhalas fth*, 2. *Kecskemét* állomás.

AZ ORSZÁGOS VERSENYBEN a következő a novemberi sorrend: 1. Sátoraljaújhely pft, 2. Dombóvár fth, 3. Szombathelyi Járműjavító, 4. Északi Járműjavító, 5. Kiskúnhalas fth, 6. Debreceni Járműjavító.

A verseny tapasztalatai alapján követésre méltó a miskolci igazgatóság DISZ-szervezeteinek munkája. A fiatalok igazgatósági szinten is keményen, jó mozgósító munkával, az élenjárók népszerűsítésével, a verseny rendszeres értékelésével küzdenek, hogy minél jobb helyezéseket érjenek el. Az igazgatóság vezetője, méltányolva a fiatalok lelkesedését, 10 000 forint jutalmat tűzött ki a legjobb eredményeket elérő DISZ-szervezetek jutalmazására.

EGY ÓRA ALATT 15 MÁZSÁT MOZGATNAK



A kaposvári kereskedelmi főnökség kiváló dolgozója, Mizeczky Viktor brigádja egy óra alatt átlagosan 14,5 mázsa árut mozgat

(Kovács Géza felv.)

Ütközés

Művészet

Tiszaszederkény állomás egyik váltócsőre nem jelentkezett szolgálattételre. Lehet, hogy sűrű, áthatolhatatlan köd ülte meg az állomást, mert az állomásfőnök



„nem vette észre", hogy 24 órán át egy váltókezelő „pendlizett" a két őrhely között. Még csoda, hogy két szék között nem esett a pad alá az a szegény helyettesítő váltóőr. Az ellenőrzés gyenge lábon állhat itt, hiszen „művészet" kell ahhoz, hogy ilyesmit észre ne vegyen az állomásvezető. Bezzeg nem kell hozzá művészet, hogy az ilyen pendlizésből baleset származzon.

Szilveszteri hangulat

A 759-es vonat mozdonyszemélyzete december 30-án szilveszteri hangulatban érkezett meg Kiskunfélegyházára, ahol le kellett őket váltani. Több mint három órát késett miattuk a vonat.



Helyenkedésüknek még a vízdaru sem tudott ellenállni. Kidöntötték. Pedig ehhez nem elég a virtusság. A daru vastag vízsugárral „köszöntötte" a duhajokat, akik nyilván csodálkoztak, hogy a csapból nem pálinka folyik.

Köd

December 23-án sűrű köd borult a kiskunhalasi állomásra. Két méternyire sem lehetett látni. Ennek ellenére a 7377-es zárlámpáját nem gyújtották meg.



A zárfékezőnek — mint kiderült — még vizsgája sem volt. Nem tudta, milyen baleseti veszélyt rejt a mulasztása. De nemcsak az övé, hanem azé is, aki vizsga nélkül zárfékre engedte.

HÍREK

— **A Vasút Politikai Főosztály**, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöksége és a Szocialista Vasútért szerkesztőbizottsága ezúton mond köszönetet az újesztendő alkalmával kapott jókívánságokért.

— **Vasutas jogászértekezletet** tartottak január 4-én és 5-én a vasúti főosztály tanácstermében.

— **Tapasztalatcserén vettek részt** a közelmúltban a járműjavító vállalatok műszaki vezetői a Szolnoki Járműjavítóban. Megtekintették azokat az újításokat és gépi berendezéseket, melyek segítségével meggyorsultak az egyes munkafolyamatok.

— **A budapesti közlekedési bíróság** a napokban tárgyalta a ceglédi vasútállomáson sorozatosan elkövetett lopások ügyét. A bandában körülbelül 30 személy volt és mintegy 80—100 000 forint felderíthető kárt okoztak. A bíróság a banda vezetőjét, Görög Ambrust 7 évi, Sági Pált, és Jónás Sándort 6—6 évi, Szabó Istvánt 5 év és 6 hónapi, Pál Ferencet, Zsilka Pált, Városi Józsefet és Licsák Mihályt egyenként 4 évi, a többi fosztogatót egy évtől három évig terjedő börtönbüntetésre ítélte.

— **Az IBUSZ tárgyalást folytatott** a „Putnik" jugoszláv utazási irodával a két ország közötti idegenforgalom fejlesztéséről. A baráti légkörben lefolyt tárgyalások alapján idegenforgalmi megállapodást írtak alá.

— **Sikerrel szervezi** az ismeretterjesztő előadásokat a budapesti területi bizottság a TIT segítségével. Ezideig Budapesten 70 helyen tartottak előadást.

— **A Budapesti Törekvés** úszószakosztálya január 12-én, 18 órakor, a Postás szakszervezet székházában tartja az 1955. évi évzáró ünnepségét.

— **60 000 új művészi fényképet** helyeztek el a vasúti kocsikban 1955-ben.

— **A pártvezetőségválasztások tiszteletére,** ünnepélyes keretek közt indították útnak január 5-én a zalaegerszegi vasutasok a négyezredik irányvonatot.

— **Kiváló dolgozó jelvénnyel** tüntették ki a hatvani MÜHOSZ vonatkísérő-brigád tagjait. A brigád vezetője Gulyás László sztahanovista vonatvezető.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Budapest, Kossuth Lajos utca 3. földszint 3. szám alatti egy szoba-konyhás főbérleti lakásomat, kétszoba összkomfortosra. Érdeklődni lehet a fenti címen, este 6—8 óra között Matolcsi Lászlónénál.

— **Pesterzsébet,** Csarnok tér A/1. épület, III. lépcső, földszint 1. szám alatt lévő modern kétszoba összkomfortos lakásomat elcserélném hasonlóra, esetleg nagyobb méretűre, Pesten vagy Budán. Érdeklődni lehet: Oláh Imre, 31—36 telefonon 7—16 óráig.

— **Pécsi** egyszoba összkomfortos lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Érdeklődni: Lakatos János, Budapest, VIII., Szigetvári utca 18. II. 4., vagy 16—43. telefonon.

— **Elcserélném** egyszoba komfortos, modern budai, napos, utcai, földszinti MÁV lakásomat kétszoba komfortos lakásra. A lakás lehet pesti is. Érdeklődni lehet Fülzér Ferenc, 426—960, vagy 38—95 telefonon, 9—17 óráig és este 153—300 telefonon.

Rendőrségi hírek

— **Bűnvádi** eljárás indult Kovács József MÁV főjegyvizsgáló, a ferencvárosi pályaudvar vonatvezetője ellen, mert 1953 őszétől folyamatosan dézsmálta a szállított árukat. A megállapítás szerint körülbelül 10 000 forint értékű kárt okozott.

— **A vasúti rendőrség** eljárást indított Havasi János MÁV vonatkísérő, kisujjomi lakos ellen. A nevezett dézsmálta az exportszállítmányokat, a személykocsifelszereléseket rongálva, párnákat, hamutartókat lopott el, melyeknek nagyrészét a házkutatás során lakásán megtalálták.

— **Huzamosabb időn** keresztül dézsmálta az állomáson berakott terményeket Horga Lajos kehidakustányi állomásvezető, feleségével együtt. A megtartott házkutatás során 12 mázsa cukorrépát és egyéb, a MÁV tulajdonát képező tárgyakat találtak lakásán. Az eljárás megindult ellenük.

Megkezdődött a téli kézilabda-torna

A Törekvés SE kézilabda bizottsága ebben az évben is megrendezi a lassan már hagyományossá váló téli teremkézilabda-tornáját. A népszerű kupaküzdelmeket nyolc női és nyolc férfi csapat részvételével vasárnap délben kezdték el a Ferencvárosi Törekvés Pécell úti tornacsarnokában.

A nők csoportjában a Debreceni Járműjavító Törekvés, a Győri Vörös Lobogó, a Váci Vörös Lobogó, a Győri Vasutas Törekvés, a Nagykanizsai Vasutas Törekvés, a Győri Vasas, a Hódmezővásárhelyi Vasutas Törekvés és a Békéscsabai Vasutas Törekvés csapata vesz részt.

A férfiak csoportjában a Nagykanizsai Vasutas Törekvés, a Tokodi Bányász, a Nagymarosi Vasas, a Debreceni Járműjavító Törekvés, a Békéscsabai Vasutas Törekvés, a Sztálinvárosi Vasas, a Győri Vasas és a Váci Vörös Lobogó nevezte csapatát.

A küzdelmeket január 8-án, vasárnap kezdték el és az utolsó fordulóra mindkét csoportban február 19-én kerül sor.

A Törekvés kézilabdások múlt évi szerepléséről

A Törekvés SE országos elnöksége mellett működő szakbizottságok elkészítették szakosztályaink évvégi beszámolóját. A kézilabdások az elsők között tették meg jelentésüket.

A három szakma sportja egyesítésének esztendejében a kézilabdások előtt is új lehetőségek, új feladatok nyíltak. A kézilabdázók növekedése mind számszerűleg, mind minőségileg számottevő volt 1955-ben. Míg az elmúlt években női vonalon nagyobbrészt csak kispályás csapatok működtek, addig 1955-ben már három nagypályás együttes is szerepelt az országos bajnokságban. A férfiak csoportjában is javult a helyzet. Az országos bajnokság első osztályában egy, a másodosztályban pedig két Törekvés-csapat küzdött a bajnoki pontokért.

Női csapataink közül az országos bajnokságban a Budapesti Törekvés a második, a Miskolci Vasutas Törekvés a harmadik, a Békéscsabai Vasutas Törekvés pedig a negyedik helyen végzett. Meglepetés volt, hogy a nyolc éve bajnok Budapesti Törekvés női csapata ez évben nem tudta megvédeni bajnoki címét. Az első hely elvesztésének oka részben a sok betegség és sérülés következménye volt. De a legnagyobb baj az utánpótlás hiányának tudható be. Igen örvendetes tény a miskolciak jó szereplése. A kispályás országos bajnokságban a második helyen végeztek. A csapat fiatal, tehetséges játékosokból áll. Kitűnően szerepeltek a nagypályás országos bajnokságon is és nagyszerű harmadik helyezésükkel kellemes meglepetést szereztek szurkolóinknak.

Békéscsaba hajdan a kézilabda-sport fellegvára volt. A kitűnő erőkből álló női együttes több játékosa az országos válogatottban is szerepelt. 1955-ben ez a nemrég még nagyszerű csapat a negyedik helyen végzett. A tapasztalatok azt mutatták, hogy a hanyatlásnak oka a sportolókban és a vezetőkben egyaránt keresendő. A játékosok nem jártak leiktismeretesen edzésre, könnyelműen vették a mérkőzéseket, nem egyszer lélek nélkül játszottak. A vezetőség nem állt feladatának magaslatán, közömbös maradt a csapatnál jelentkező hibák iránt, nem kereste az indítóokokat és így nem is küszöbölhette ki azokat.

A férfiak csoportjában gyengébb a színvonal. Az országos bajnokság első osztályában szerepelt Rákospalota kiesett, míg a másodosztályban szerepelt Békéscsaba a hajrában alul maradt az első helyért folyó küzdelemben. Szolnok közepes helyezést ért el, s eddig még pontosan ki nem derített okok miatt fel is oszlott a csapat.

Kispályás csapataink közül a Debreceni Járműjavító Törekvést illeti a legnagyobb dicséret: igen erős mezőnyben országos bajnokságot nyert. Első lett a megyei bajnokságok során a **Tatai Postás, Hódmezővásárhelyi Vasutas Törekvés** csapata.

A Törekvés SE bajnokságát Szegeden rendezte meg. A bajnoki mezőnyt nem csupán vasutas csapatok alkották. Az első helyet a férfiak csoportjában a Rákospalotai Törekvés nyerte el.

A tapasztalatok azt mutatták, hogy a kézilabda-sport népszerű sportegyesületünkben. Kitűnő hagyományai vannak, melyeket „illik" ápolnunk.

Eddigi eredményeink és az elkövetkezendő évben megrendezésre kerülő női világbajnokság arra kötelez minden edzőt és játékost, hogy még egyenletesebb és jobb munkát végezzenek.

Új ifjúsági brigádok Ferencvárosban

Az elmúlt hónapok alatt — különösen az ifjúság közötti munkáról szóló párthatározat óta — jelentősen megjavult a DISZ-élet Budapest-Ferencvárosban. A fiatalok két ifjúsági sarusbrigádot és hat ifi vonatkísérő szakaszt alakítottak. Az új brigádoknak az őszi forgalom idején alkalmuk volt megmutatni tudásukat, munkaszeretetüket. A keleti gurítón dolgozó fiatalok különösen kitűntek jó eredményeikkel. Az ifibrigád szolgálata alatt csökkent a balesetek, valamint a helytelen vágányra gurított kocsik száma. A DISZ-brigád a jó eredményeket elsősorban *Plahy István* saruelőmunkás módszerbeli segítségnyújtásának és a legfegyelmezettebb fiataloknak, *Kovács VIII. Ferenc, Varga Imre* és *Koncz Pál* sarusoknak köszönheti.

A hat vonatkísérő ifjúsági brigád is példás fegyelemmel, balesetmentesen végzi a munkáját. Közöttük *Horváth III. Ferenc* brigádja érte el a legjobb eredményt.

A DISZ-brigádok sikereinek láttán az állomás vezetői és a DISZ-szervezet újabb ifjúsági brigádokat szervez. Jelenleg három síktoló DISZ-brigád megalakulása van folyamatban.

Vida Ödön

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Lapfelelős: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—78, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 8. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. JANUÁR 16.



Csenteri Katalin, Aszód állomás jegypénztárosa udvariasan, szolgálatkészen látja el feladatát. (Kovács Géza felv.)

MINDENNAP TELJESÍTSÜK A TERVET

Beköszöntött az új esztendő, a második ötéves terv első éve. A terv feladatait megszabta pártunk III. kongresszusa, valamint a Központi Vezetőség márciusi határozata, amelyek mélyen elemezve népgazdaságunk helyzetét, világosan megjelölték a legfontosabb célkitűzéseket. Folytatjuk a szocialista iparosítást, a mezőgazdaság szocialista átszervezését, tovább emeljük a dolgozó nép életszínvonalát. 1956-ban hatalmas új építkezések kezdődnek és egy sor korábban megkezdett létesítmény építése fejeződik be. Megkezdjük a *Tiszamenti Vegyiművek* építését, *Szőnyben* modern krakküzem, *Sztálinvárosban* szalmacellulózeüzem építéséhez fogunk. Folytatjuk a *tiszapalkonyai* erőmű, befejezzük a *sztálinvárosi* kokszolómű építését. Csak néhány kiragadott adat ez 1956. évi tervünk lelkesítő lapjairól.

Menjünk egy lépéssel tovább. Nézzük meg, hogyan tükröződnek e számok a vasúti szállítás 1956-os tervében. Előreláthatólag félmillió tonnával több szenet, 120 000 tonnával több bauxitot, 200 000 tonnával több építőanyagot (tégla, cserép, mész, cement), 100 000 tonnával több követ, kavicsot, 50 000 tonnával több kenyérgabonát és 50 000 tonnával több cukorrépát kell elszállítani — csak a legjelentősebbeket említve — az elmúlt évhez képest.

A megnövekedett szállítási feladatok máris teljes súllyal állnak előttünk. Már az első negyedévben 1955. első negyedéhez hasonlítva például egyszerannyi műtrágyát, 400 000 tonnával több szenet, 80 000 tonnával több téglát és 50 000 tonnával több követ kell elszállítania a vasútnak. De a szállításnál nemcsak a mennyiségi végrehajtás játszik szerepet. A Központi Vezetőség határozatai feladatul szabják az önköltség csökkentését, a terv gazdaságos teljesítését is.

Mi a feladatunk, hogyan tudunk megbirkózni úgy a szállítással, hogy közben az önköltség csökkenjen és a munka minősége javuljon? Csak úgy, *ha minden körülmények között biztosítjuk a szállítás egyenletességét* napról napra, hétről hétre, hónapról hónapra. Sokan azt mondják erre, hogy „ez nem mirajtunk, vasutasokon múlik. Ha a szállíttató fél tervszerint adja fel az árut, akkor folyamatosan továbbítjuk". Ez azonban nem egészen így van! Ha jó a kapcsolat a szállíttató felekkel, ha az együttműködés tökéletes, akkor a vasút egyenletességre késztetheti a szállíttató feleket. Ez az elmúlt őszi forgalom tanulsága is. Különösen fontos a viszonylati tervezés pontossága, az áru áramlás irányának meghatározása. A jó viszonylati terv megkönnyíti a kocsiszükséglet kielégítését, elősegíti az irányvonatképzést, a vonatösszeállítást. A tervezés hibái ugyanakkor kocsihiányt, szállítási zavarokat okoznak.

Az egyenletes termelés biztosítása minden üzem feladata. Az egyenletesség a vasúton a szállítás egyenletességét jelenti, vagyis azt, hogy a hét minden napján megközelítően egyenletes legyen a berakás-kirakás és vasárnap se legyen lényeges visszaesés. Az egyenletes szállításnál jelentős sikert értünk el az őszi forgalom alatt. A cukorrépa-szállítások lebonyolítása óta azonban visszaesés mutatkozik. A hétközbeni egyenletesség nem tartja az őszi forgalom szintjét, a vasárnapi rakodás pedig egyenesen visszaesett, holott a körülmények most sokkal kedvezőbbek, mint az elmúlt hónapokban voltak. Jelenleg tartalékkocsikkal is rendelkezünk, melyek megkönnyítik az egyenletes rakodás biztosítását. A téli forgalom, az első negyedévi szállítás követelményei parancsolólag írják elő számunkra, hogy az őszi forgalomhoz hasonlóan biztosítsuk az egyenletes be- és kirakást, árutovábbítást.

Az egyenletesség szorosan összefügg a gazdaságossággal. Az őszi forgalom ideje alatt sikerrel teljesítettük a szállítási feladatokat. Most, az őszi forgalom után a gazdaságos szállítást jobban előtérbe kell helyeznünk. Az elkövetkezendő időkben *több figyelmet kell fordítanunk a gazdaságosság tényezőire*: a jó mozdonyfordulók biztosítására, a megfontolt, előrelátó géprendelésre, a túlsúlytovábbításra, a széntakarékosságra, a kocsifordulóidőre.

Amikor a kocsifordulóról beszélünk, nem a mindenáron való gyors kocsitovábbításra gondolunk. A rövid kocsifordulóidő csak akkor tölti be feladatát, ha gazdaságos is, vagyis a kocsik és vonatok jól kiterhelten közlekednek és a feladott áruk többségét irányvonatokkal továbbítjuk. A gyors beállítás, kihúzás, a be- és kirakási idő csökkentése szintén nemcsak a kocsifordulóidőnek, hanem a gazdaságos szállításnak is döntő tényezője. Mindennap teljesíteni a tervet egyet jelent számunkra azzal, hogy munkánk végzése közben egy pillanatra sem feledkezünk meg a gazdaságos szállításról.

Mindennap teljesíteni a tervet egyet jelent a menetrendszerinti közlekedés biztosításával. A menetrendszerűség a vasút tervteljesítésének az alapja, a gazdaságos szállítás döntő feltétele. És a menetrendszerűség mégis az utóbbi időben nemegyszer súlyos hiányt szenvedett. Kétségtelen, hogy ebben objektív körülmények is szerepet játszottak. De sok múlott a vasút dolgozóin is, akik — valljuk be — nemegyszer csökkenthették volna a vonatkésések számát. Az új esztendőben egyik legfontosabb feladatunk, hogy az adott lehetőségeken belül maximálisan biztosítsuk vonataink menetrendszerű közlekedését.

A szállítási terv lebonyolítása szorosan összefügg járműjavítóink, építési főnökségeink tervteljesítésével. Kétségtelen, hogy gyakran anyag- és munkaerőhiány nehezíti a terv mindennapos teljesítését. De nemegyszer a laza munkafegyelem, a rossz szervezés is oka a hétvégi és a hóvégi hajrának. Sokszor akadályozza a munkát, hogy késnek a tervek, vagy állandó tervmódosítások felborítják a korábbi szervezést. Mindezek kiküszöbölése a terveljesítés egyenletességét biztosítják és elősegítik a vasút egészén az egyenletességet.

Feladataink nagyok, de a tervek a lehetőségek figyelembevételével az elért eredmények alapján készültek el. Körültekintő tervezéssel és szervezéssel, jobban támaszkodva az üzemviteli mutatókra, a dolgozók javaslatainak figyelembevételével és a dolgozókról való gondoskodás szem előtt tartásával, a technikai színvonal állandó emelésével minden lehetőségünk megvan arra, hogy mindennap teljesítve a tervet, sikerrel fejezzük be második ötéves tervünk első esztendejét.

Széleskörű munkaverseny bontakozik ki a pártvezetőségválasztások tiszteletére

Párosverseny a Landler és az Északi Járóműjavító között

Röviden már jelentettük, hogy a *Landler Jenő Járműjavítóban* január 2-án *választási műszak* indult a pártvezetőségi választások tiszteletére. A kezdeményezés az elmúlt héten mind nagyobb arányokban bontakozott ki. Valamennyi osztályon röpgyűléseket tartottak és csatlakoztak a műszakhoz. A dolgozók együttes javaslata alapján az üzem *párosversenyre hívta az Északi Járóműjavítót*. Az Északi Járóműjavító dolgozói előtt a január 12-én és 13-án megtartott termelési értekezleten ismertették a versenyfelhívást. *A dolgozók nagy lelkesedéssel csatlakoztak a választási műszakra vonatkozó kezdeményezéshez és elfogadták a versenykihívást.* Nyomban szép vállalások is történtek. A XII. osztályon különböző munkák elvégzésének határidő előtti befejezésére körülbelül 150 000 forint értékben a XV. osztályon 20 000 forint, a XIV. osztályon a Lukács-brigád 15 000 forint értékben tett vállalást.

Külön is versenyre kelnek az osztályok

Két legnagyobb járóműjavítónk párosversenye keretében az egyes osztályok külön is versenyre kelnek. A Landler mozdonyosztálya az első havi terv számszerű teljesítésére, az önköltség félszázalékos csökkentésére, egy darab futójavításos mozdony tervenfelüli javítására stb. tett vállalást. Hasonló felajánlásokat tettek az északi mozdonyosztálynak dolgozói is. A Landler VIII/a osztály is külön versenyfelhívást bocsátott ki az északi VIII/a osztályához. A versenykihívás lelkes elfogadásra talált az Északiban. *Sós Sándor* műhelybizottsági elnök és brigádja vállalta: azt a panaszt, amely eddig állandóan felmerült a pneumatikus szerszámok minősége ellen, *kiküszöböli*, hogy a jövőben semmiféle kifogás ne merülhessen fel ezeknek a szerszámoknak javítása ellen. Az esztergályosok azt vállalták, hogy a mozdonyosztály és az egész üzem eszterga- és csiszolómunkáit végzik el hibátlan minőségben. Vállalták továbbá, hogy azokat a darabmunkákat, amelyeknek normaára kicsi, szintén vonakodás nélkül, határidőre elkészítik.

A Landler kocsiosztálynak az acélszekrényvazas-kocsik építésével megbízott dolgozói a szolnoki és a szombathelyi járóműjavító hasonló munkával folgalkozó dolgozói hívták versenyre. A versenyfeltételek a következők: az évi kiszabás november 7-re való befejezése, a kocsik időarányos kiadása az operatív terv szerint, 100 százalékos jó minőségű munka, 3 százalékos önköltségcsökkentés. 3 százalékos anyag- és elektródamegtakarítás.

Az első eredmények Miskolcon

Miskolc személypályaudvar és rendezőpályaudvar dolgozói együttesen tették meg vállalásukat a vezetőségválasztások tiszteletére. A dolgozók méltók akarnak lenni az elmúlt évi jó eredményeikhez, ezért az első negyedév tartamára vállalták a tehervonatok átlagos terhelési tervének 936 tonnáról 945 tonnára való emelését. A személyvonatok menetrendszerinti indítását 72 százalékról 74-re, a tehervonatokét 34-ről 36-ra emelik. A kocsikifutási tervet a negyedéves átlagról. 154 000 kocsiról 156 000 kocsira növelik.

Az elmúlt héten már meg is születtek az első jó eredmények: a tehervonatok terhelési tervét 105,8, a fajlagos kocsimozgatást 111, a kocsitartózkodást 108, a kocsikifutási tervet 111,3 százalékra teljesítették. Egyénileg az alábbi kimagasló teljesítményekről számolhatunk be: *Urbán László* forgalmi szolgálattevő a vonatok menetrendszerinti indítását 61,1 százalékra vállalta, 74 százalékra teljesítette. *Jablonka József* forgalmi szolgálattevő és brigádja a kocsikifutási terv teljesítésénél a 101 százalékos vállalással szemben 118 százalékot ért el. *Török József* és *Német László* kocsimesterek brigádjai 121 százalékos eredménnyel dolgoztak a fajlagos kocsimozgatási terv teljesítésénél. *(Ugtyai Sándor és Papp Tivadar leveléből.)*

Vállalások a negyedévi terv teljesítésére

A *Felépítményi Vasanyagjavító ÜV* budapesti telepén január 2-án kezdődött meg az alapszervezetek vezetőségeinek újjáválasztása. A dolgozók egyidejűleg lelkes vállalásokat tettek a vezetőségválasztás tiszteletére. A január 1-től február 15-ig tartó versenyműszak célja az, hogy a vállalat határidő előtt fejezze be első negyedévi tervét. Kiemelkedő vállalást tett a felépítményi műhelyben dolgozó *Nagy E. Zoltán* lakatos és csoportja. Megfogadták, hogy első negyedéves tervüket március 15-ig teljesítik. Ugyancsak a felépítményben dolgozó *Nagy László* lakatos és 16 főből álló csoportja március 20-ra vállalta terve teljesítését. A gépműhelyben *Midling Márton* csoportvezető vállalta, hogy munkamódszeráta dással úgy segíti a gyengébb dolgozókat, hogy a gépműhely március 25-re teljesíthesse negyedéves tervét. *(Jónap Béla leveléből.)*

A debreceniek versenyfelhívása

Debrecen állomás dolgozói messzemenő terveket szőttek azokon a termelési értekezleteken, röpgyűléseken, amelyeken a vezetőségválasztás tiszteletére tett vállalásaikat tárgyalták. Elhatározták, hogy a második ötéves terv *első évének* sikeres teljesítése érdekében versenyre hívják *Nyíregyháza* és *Mátészalka állomás* dolgozóit. A verseny feltételeként sok más között vállalták, hogy utasszállítási tervüket 102, áruszállítási tervüket 96 és 104 százalék között teljesítik, kocsikihasználási tervüket egy százalékkal az élüzem szint fölött fejezik be. *(Ceglédi Sándor leveléből.)*

Túlsúlyos vonatok, szénmegtakarítás

A vontatási dolgozók is kiveszik a részüket a vezetőségválasztások tiszteletére tett vállalásokból. Ezek — főként — a szénmegtakarításra és túlsúly vitelére irányulnak. A *Hámán Kató fűtőház* dolgozói közül a 424 163. számú gépen utazó *Szilvási János* mozdonyvezető fűtőivel, *Zelei Györgygyel* és *Szalai Gézával* három vonatnál 40 mázsa szenet takarított meg. *Valuska János* ifi-mozdonyvezető az összekapcsolt mozgalomban közlekedő 424 062. számú mozdonyon a 284. számú vonatnál 501 tonna túlsúlyt továbbított. *Bertalan István* ifi-mozdonyvezető ugyanezzel a mozdonnyal a 260. számú vonatnál 511 tonna túlsúlyt vitt el.

Szombathely fűtőház és állomás dolgozói január 6-án Szombathelyről Hegyeshalomba túlsúlyos irányvonatot indítottak a pártvezetőség-választás tiszteletére.

A pályafenntartásiak is jó munkával köszöntik a választást

Budapest-Józsefváros Pályafenntartási Főnökség IX. pályamesteri szakaszán *Kiss István* pályamunkás kitérő- és vágányszabályozásnál 136 százalékot ért el. Az első szakaszon, Budapest-Keleti-pályaudvaron *Rafael János* pályamunkás fúrókészítésnél átlag 194 százalékos teljesítéssel dolgozott. A XIX. pályamesteri szakasz dolgozói közül *Kalocsai János* elömunkás és brigádja vágányszabályozásnál átlagosan 138 százalékot ért el.

Az élüzem szint teljesítéséért

Törökszentmiklós állomáson január 10-én kezdődött a választási műszak, amely a hónap végéig tart. A dolgozók arra használják fel a pártvezetőség-választás által kiváltott lelkes versenyhangulatot, hogy jól megalapozzák éves tervük teljesítését. Ennek érdekében vállalták, hogy az első negyedévi tervüket 2 százalékkal túlteljesítik, hogy elnyerhessék az élüzem-címet. *(Zsiros Imre leveléből.)*

Megkezdték a szolnoki állomás építését

Január 21-én a szolnoki felvételi épület előtti térségen sok száz főnyi lelkes, ünneplő közönség jelenlétében végezte el *Bebrits Lajos* elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter és *Kilián József* elvtárs építésügyi miniszterhelyettes az új felvételi épület első kapavágását.

Az ünnepséget *Elek Lajos* elvtárs, Szolnok Városi Tanácsának helyettes elnöke nyitotta meg, majd Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter tartott ünnepi beszédet. A miniszter elvtárs a többi között hangoztatta:

— *Népi demokráciánk régi adósságát törleszti ezzel az új építkezéssel. Ez a nagy vasúti csomópont méltó felvételi épületet kap, mely az utazóközönség kényelmét és a szolgálat zavartalan ellátását egyaránt biztosítani fogja.*

Csáki István elvtárs, a Szolnok megyei párt-végrehajtóbizottság titkára a megye lakosságának, dolgozó népének örömét fejezte ki afelett, hogy a fejlődő, iparosodó város korszerű, minden igényt kielégítő állomásépületet kap.

Kilián József elvtárs, építésügyi miniszterhelyettes hangoztatta:

— *A legnagyobb örömmel látunk hozzá ehhez a nagy munkához, mely dolgozó népünk alkotó erejének újabb bizonyítéka lesz.*

Ezután került sor az ünnepélyes kapavágásra, melynek megtörténte után *Szöllősi Antal* elvtárs, a 22-es Építési Tröszt kubikos-brigádvezetője fogadalmat tett arra, hogy ezt a nagy munkát a kitűzött határidő előtt befejezik.

Az ünnepség az Internacionálé hangjaival ért véget.



Bebrits elvtárs megnyitóbeszédét mondja az építkezés megkezdésekor.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Kardos elvtárs az új vezetőség első tanácskozására készül

Az első tanácskozás minden új pártvezetőség életében fontos esemény. Ilyenkor vitatják meg a vezetőségválasztó taggyűlés tapasztalatait, tanulságait, ilyenkor határozzák meg, hogyan lássanak munkához, mit tegyenek a taggyűlés határozatának megvalósításáért. Az első vezetőségi ülés azonban csak akkor töltheti be feladatát, ha kellően felkészülnek rá a pártvezetőség tagjai.

Kardos László elvtárs, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség II-es alapszervezete újonnan megválasztott vezetőségének tagja már napok óta készül a vezetőségi ülésre. Tanulmányozza a taggyűlés jegyzőkönyvét, beszélget a kommunistákkal, szakvezetőkkel, pártonkívüliekkel. Kis noteszében már számos javaslat sorakozik egymás alatt. Ha elmondja majd a vezetőség ülésén, bizonyára sok hasznos határozat születik javaslatai alapján.

Már a taggyűlésen többen hangoztatták, hogy nem valami jó a kapcsolat a pályafenntartás, fűtőház és a forgalom között. Gyakran vannak nézeteltérések, a meglévő hibákért egymást okolják a szolgálati ágak. Az ilyen viták nemegyszer a munka rovására mennek. Előfordul, hogy a pályakocsi-menetekhez nem kapnak szabad utat, a vágányzárak elrendelése nincs mindig összehangolva a pályafenntartás kérésével, a fűtőházhoz kirendelt pályamunkások is gyakran panaszkodnak, hogy „kitolnak" velük.

Jobb lenne a munka, ha megjavulna az együttműködés

A taggyűlés óta Kardos elvtárs beszélgetett ezekről *Kővári Jenő* főpályamesterrel is. Így született meg javaslata: *a pártvezetőség kezdeményezzen közös értekezletet a társszolgálati ágak szakvonali és mozgalmi vezetőivel.* Beszéljék meg a problémákat, vitassák meg a szorosabb együttműködés feltételeit. Ha sikerül ezt megvalósítani, akkor bizonyára sok munkát gátló körülmény oldódik meg rövid idő alatt.

A vezetőség beszámolója feltárta az agitációs munka fogyatékosságait. A taggyűlésen többen hozzászóltak ehhez, bírálták a felvilágosító munka fogyatékosságait. Javaslat azonban nem hangzott el arról, hogyan lehetne megjavítani az agitációt. Kardos elvtárs azóta ezen is gondolkodott.

A népnevelők kipróbált, jó elvtársak, akik a békekölcsönjegyzés idején is megmutatták: képesek mozgósítani nemcsak a párttagokat, hanem a pártonkívülieket is. A népnevelő-értekezletek is rendszeresen megvoltak. Mégis, hol a hiba? A népnevelők felkészítésénél, ellenőrzésénél. A népnevelő-értekezletek tartalma nem volt kielégítő. Helyes lenne, ha a jövőben a szakmai feladatokról például a pályamester tájékoztatná a népnevelőket, ha egyszer-egyszer más szakaszokon dolgozó népnevelők is elmondanák agitációs módszereiket. Emelné a népnevelők pártmegbízatásának fontosságát, ha *időnként vezetőségi ülésen, taggyűlésen beszámoltatnának egy-egy népnevelőt munkájáról.*

Hasznos gondolatok, érdemes lesz rajta gondolkodni a vezetőségnek.

Tervszerűbb nevelő munkát

Kardos elvtárs nem felejtette el azt sem, hogy a taggyűlési beszámoló megemlítette: az elmúlt évben öt tagjelöltet akartak felvenni, de csak három elvtárssal erősítették alapszervezetüket. A pártonkívüliek tagjelöltté nevelése nem volt elég tervszerű a pártszervezetnél. Az idén ezt is másképpen kellene csinálni. Helyes volna, ha a vezetőség a pártbizalmiak meghallgatása után kiválasztana 8—10 olyan dolgozót, akik alkalmasak arra, hogy megfelelő nevelés után tagjelöltek lehessenek. Aztán bízzanak meg pártcsoportokat és idősebb kommunistákat, hogy személyszerint foglalkozzanak ezekkel az elvtársakkal, időnként számoljanak be fejlődésükről. Hasonló megbízatást adjanak a DISZ-szervezetnek is. Így eredményesebb lesz a nevelés és a 8—10 elvtársból 5—6 bizonyára alkalmassá válik a tagjelöltségre.

Kardos elvtárs tartogat még néhány javaslatot a DISZ-munka és a szakszervezet működésének megjavítására is. Amikor e sorokat írjuk, még tíz nap választja el Kardos elvtársat a vezetőség ülésétől. Úgy gondoljuk, ezek a napok sem telnek majd el anélkül, hogy ne kerülnének újabb javaslatok a kis notesz lapjaira. És ha minden vezetőségi tag ilyen lelkiismeretesen felkészül a tanácskozásra, akkor az első vezetőségi ülés kiinduló pontjává válik a pártszervezet friss, lendületes munkájának, amelyet leghívebben majd a termelési eredmények tükröznek.

Hogyan segíti a pártoktatást a Nyugati-pályaudvar pártbizottsága?

A Nyugati-pályaudvaron az oktatási év előkészítését kollektívan végezte a pártbizottság, együtt a pártvezetőségekkel, propagandistákkal. A pártbizottság az oktatási év előkészítése érdekében oktatási bizottságot hozott létre. Az oktatási bizottság és a pártbizottság közösen készítette elő az új oktatási évet, közösen válogatta ki az egyes szemináriumok hallgatóit. *Nagy figyelmet fordítottak arra, hogy az éveken át összeszokott kollektívák továbbra is együtt maradhassanak és továbbra is ugyanaz a propagandista vezesse foglalkozásaikat.* Azért törekedtek erre, mert azt tapasztalták, hogy az összeszokott kollektíváknál szilárdabb a tanulási fegyelem és magasabb az oktatás színvonala.

Színvonalas viták

Az oktatás kezdete óta eltelt idő igazolta e szervezés helyességét. Négy politikai gazdaságtan tanfolyam kezdődött és ebből két tanfolyam összeszokott kollektívából áll. *E két tanfolyamon 100 százalékos a megjelenés és minden hallgató jól felkészülten vesz részt a vitákban.* Köszönhető ez a két propagandista. *Nagy Barna* és *Csizmadia Ferenc* elvtársak lelkiismeretes munkájának is. A másik két tanfolyamon bár jól dolgoznak a propagandisták, mégis előfordul, hogy a hallgatóknak csak 70—80 százaléka jelenik meg.

A pártbizottság nem nyugszik bele a hiányzásokba. *Rendszeresen pótkonferenciát rendez azok számára, akik a rendes oktatáson valamilyen oknál fogva nem tudtak megjelenni.* Ha a hiányzás igazolatlan, akkor az alapszervezetek vezetősége beszélget a hiányzó elvtársakkal. De ha egy elvtárs két esetben nem jelenik meg a konferencián, akkor már a párt végrehajtó bizottsága beszélget a mulasztóval. Ez a módszer nagymértékben csökkentette a pártoktatásról mulasztók számát.

A tanulás megkönnyítése

A hallgatók felkészüléséhez is segítséget nyújt a pártbizottság. *A propagandisták és a hallgatók részére minden héten két napra tanulószobát biztosítanak és ugyanott pártmunkás könyvtárat is szerveztek, ahol minden oktatási formához megtalálható a szükséges irodalom.* Ugyanitt a politikai gazdaságtant tanulók részére különböző grafikonok is megkönnyítik az anyag megértését. A tanulószobában a végrehajtó bizottság egy tagja is megjelenik és ha szükséges, segítséget nyújt a tanuláshoz.

Minden konferencián a pártbizottság tagjai közül egy-egy elvtárs megjelenik. *Az egyes oktatási formákért egy-egy végrehajtó bizottsági tag felelős a pártbizottság előtt.* A konferenciák után a végrehajtó bizottság tagjai a propagandistákkal és a hallgatókkal együtt értékelik a konferencia munkáját. Mindez jelentősen hozzájárul ahhoz, hogy javul a Nyugati pályaudvaron a pártoktatás színvonala.

Bicskei Jenő,
a Nyugati pályaudvar párt-végrehajtóbizottságának titkára

Nemzetközi ÉLET

Nemzetközi szövetségünk üdvözlete

Az új esztendő alkalmából nemzetközi szövetségünk titkársága meleghangú levélben köszöntötte a Vasutas Dolgozók Szakszervezetét. A levél szövege a következő:

A Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeinek Nemzetközi Szövetsége — írják — sok siker kíván Önöknek az 1956-os esztendőben a szakszervezeti egység megvalósításáért, a szakszervezeti és demokratikus szabadságjogok megvédéséért, a világbéke megszilárdításáért és a jobb élet megteremtéséért kifejtett tevékenységükben.

Szorjet technikai-gazdasági bulletin

A Szovjetunió közlekedésügyi minisztériuma a Vasúti Tudományos Kutatóintézettel karöltve technikai-gazdasági tájékoztatót ad ki amelyben technikai jellegű újításokat, a hazai és külföldi vasúti újdonságokat ismertetik. A tájékoztató havonta jelenik meg.

A legutóbbi szám a vontatási formák fejlődéséről, a modern gázturbinás mozdonyok építéséről közöl szemelvényeket. Foglalkozik Nyugat-Európa és az Amerikai Egyesült Államok egyes vagontípusainak leírásával. Megemlíti, hogy az Egyesült Államokban csak négytengelyes kocsikat használnak, melyeknek 80 százaléka fémből készült. 1955. január 1-én 1 738 505 vagonnal dolgozott az USA, s 1951-es adatok szerint a kocsik átlagos teherbíró képessége 47,6 tonna volt.

A bulletin külön helyet szentel a vasbetonaljak készítésének, hivatkozik a magyarországi tapasztalatokra, amelyeket fel is használtak a Szovjetunióban. Érdekes cikkben foglalkozik a tájékoztató azokkal a szovjet és külföldi tapasztalatokkal, amelyeket az úgynevezett „végek nélküli" sínekről közöl, s amelyek a jövő vasútvonalait fogják jellemezni.

— **Teljesítette 1951-ben tett vállalását** Jan Paszko mozdonyvezető. Vállalása volt, hogy mozdonyával egymillió kilométert tesz meg főjavítás nélkül. Ezenfelül a kiváló mozdonyvezető brigádjával együtt 3100 tonna szenet takarított meg.

Gulyás János:

A PÁRTTITKÁR

A nap most bukott le a nyugati égen. Vérvörös sugarai bearanyozzák a lilaskékes színben játszó ég peremét.

— Vörösbe ment le a nap, szél lesz! — szólal meg Kovács Gazsi kocsimester.

— Ha Gazsi bátyám mondja, biztosan úgy lesz, mert nincs az a meteorológus, vagy mi a fene, aki úgy meg tudná jósolni az időt, mint a mi mesterünk — mondja kacagva a mindig vidám Szerdahelyi, akit úgy szeret az öreg Kovács, mintha saját fia lenne.

— Hát, Pista fiam, ha kihúzol harminckét telet, meg harminckét nyarat a vágányok közt, te is olyan ismerőse léssz az időjárásnak, mint a hortobágyi számadó juhász, aki a lábikrája sajgásából egy hétre megmondja a prognózist.

Így évődnek, így ütik el az időt, míg be nem jár az 52-es, mert aztán aligha lesz megállás reggelig. Még tovább folyna az eszmecsere az időjóslásról, de egyszercsak odatoppan Nyiri Imre, a párttitkár.

— Nagy jó estét, emberek!

— Szerencsés jó estét, Imre! Szabadság! Jó estét, elvtárs! — fogadja ki-ki a maga módján a szíves köszöntést.

— Kellő tisztességgel ifjoncok, itt a mi fiúnk — szinte kurjant az öreg Kovács. Mert hisz ebből a turból került Nyiri Imre a titkári székbe, amit ha ezután is annyit koptat, mint eddig tette, alighanem megéri a jó öreg bútordarab a tizedik ötéves tervet.

— No, no, már a párttitkárunkat is kisajátítják. Nem elég, hogy a vándorzászlót elvittékl? — állít a körbe Szerencsi térfőnök.

— Nem azért mondom, hogy hízelegjek, de azóta sem volt olyan gyorskezű emberem, mióta Nyiri elvtárs elment — tereli komolyra a szót Kovács elvtárs, Szerencsihez fordulva. — De hát addig csak a mi csapatunk eredményeit szépítgetted, most meg országos ügyekben jársz — ezt már Nyirinek mondja.

— Hát ez egy kicsit túlzás, Gazsi bácsi — szabadkozik a párttitkár.

— Ami igaz, az igaz. Mindenkit a legmegfelelőbb helyre, oszt te ott is vagy. Meg is nőtél az emberek szemében. De ez a szerénység, hát ez megmaradt. Ne félj, velünk sem vallassz szégyent. Hallottad az ellenfelet? — kacsint hamiskásan Szerencsi felé.

Közben befut a várt szerelvény és indul a csapat. Csak úgy menet közben szólnak vissza: El sem köszönünk, úgy sem sejti az ember, hogy mikor találkozik veled — mondják Nyirinek, aki a gurító felé veszi az útját. Csak Kiss Béla áll pár pillanatig tétován s aztán bátortalanul Nyiri után szól: Párttitkár elvtárs!

— No, mi van, Béla?

— Kiss szemlesütve áll, szinte keresi a szavakat: Egy nagy kérésem volna, párttitkár elvtárs. Merthogy tudja, én nem vagyok még párttag, ha meghallgatna.

— Hát tebeléd mi ütött, hogy egyszerre ilyen magázós kedved támadt. Nézze meg az ember. Míg együtt dolgoztunk, elég volt az Imre is.

— Illendőség is van a világon, meg hát mégiscsak a párttitkárral szemben egy pártonkívüli.

— No ki vele, hátha segíthetünk! A párttitkár a párt képviseli, a párt meg az egész nép érdekét, javát akarja. Hogy zárkózhatna el a párttitkár valaki kérése elől?

— Arról volna szó, tudod — enged fel Kiss —, hogy a nagyobbik fiam végzett már az iskolával, oszt valami szakmát szeretnék a kezébe adni. Hallottam, másoknak is segítettél, gondoltam az én szavam sem veted meg. Tudod, az a magas, szőke gyerek, amék a múltkor szerepelt a színpadon az áliomási fiatalokkal.

— Küldd csak el hozzám a legényt, majd elbeszélgetünk és választunk neki olyan szakmát, amelyikhez szíve van, meg kedve is. Mert tudod, szívkell a munkához. Szeretni kell, látni kell az értelmét annak, amit teszünk. S ha a gyerek kezdettől úgy tartja, hogy szíve szerint választott, akkor úgy érzi, hogy övé a legszebb foglalkozás, rosszul mondom, hivatás a világon: a szakmája szerelmesévé válik, boldog ember lesz belőle. Küldd csak el holnap a fiút.

Ezzel kezet szoritanak s továbbmennek.

★

Az állomáson egymásnak integetve, gyülnak ki az ivlám-



Egy nagy kérésem volna ...

pák. Kocsik gurulnak, mozdonyfütty száll elhalni a végtelenbe. Szinte fájdalmasan csikorog a sín, ahogy a saruval csúszik rajta a kocsi. A városban lassan nyugovóra térnek, de a vasút, a végnélküli staféta él, piheg, mozog. Lámpák imbolyognak, sárga fényük küszködik az egyre sűrűsödő ködöl. De nincs megállás. A toronyból kihajolva valaki utasítást ad. Hangja belevész a hatalmas vastenyerek, az ütközők tapsába.

Nyiri Imre a sínek között a gurító felé tart. A hét végén vezetőségi ülés lesz s az egyik napirendi pont a sarusok bizalmijának munkája. Már megbeszélte Pintérrel, hogy átnézi a beszámolóját. Ahogy szaladnak mellette a kocsik, azon gondolkozik, hogy milyen szép is ez a vasút, az örökös mozgás, az örökös futószalag.

Pintér Károllyal hamar végez, mert a bizalminak szinte csak annyi ideje van, hogy kezébe nyomja a leírt beszámolót s már fut is, mert végnélkül szaladnak a kocsik, s a hangszóró ugyancsak mondja, hogy „lassítsd meg!" Amikor a megzabolázott kocsi méltóságteljesen legurul az álló saruról, csak akkor kiált Nyiri felé: Titkár elvtárs! Majd holnap, kezdés előtt megbeszéljük!

Nyiri Imre szinte végigsimogatja szemével a gurítódombot. A sarusok ott állnak a vágányok mellett, mint a katonák. Ezek itt hatan egy raj, egy pártcsoport katonái. Kerekes, Mihályi, Lelkes meg a többiek. A parancsnok Pintér, a bizalmi. Amott, ha jól látom, az a kis tömzsi, Gémes, az újonc, a kis diszista, az örökmozgó. Jó vasutas lesz belőle. Még egy percig nézi a mozgást, jól esik fülének a megszokott csattogás s aztán elindul vissza a felvételi épület felé. Az állomásfőnök még az irodájában van. Ha már erre járok, ide is benézek — gondolja.

— Szabadság!

— Szabadság!

— Főnök elvtárs! Ha egyszer időd engedi, jó lenne megnéznünk a vezénylőtiszt munkáját. Horváth Feri csapata panaszkodik a vezénylés miatt. Sok a készenléti idő. Nem szabad az emberek szabadidejét elrabolnunk. Egyébként ezt már a termelési értekezleten is szóvátettük, s ahogy én Horváthot ismerem, számon is kéri, hogy mit végeztünk.

— Azt hiszem, holnap tudunk rá időt szakítani. Voltál fenn a dombon? Nincs semmi különös?

— Nincs. Sietnek az emberek. Szeretnék a nagyját elverni, mire még sűrűbb lesz a köd. Hogy nem talált már fel valaki olyan gépet, amellyel ezt az átkozott ködöt el lehetne oszlatni. Inkább hidegebb legyen, mint ez a nyálkás, latyakos idő. Node megyek is. Odahaza már biztosan vár a legényfiam. Jó éjszakát!

— A viszontlátásra, Nyiri elvtárs!

★

A Virág utca 2-ben már kész a vacsora. Pisti az asztal sarkán könyököl Andersen felett.

— Menj már aludni — kérleli az anyja.

— Megvárom aput — kardoskodik. Nem mondja, de az anyja jól tudja, mire ez a nagy várakozás.

Ági kis ágyacskájában már az igazak álmát alussza. Szőszke hajtincse, mint az aranyszál lebeg az arca előtt. A mély lélegzéstől hol az arcára esik, hol felemelkedik. Ahogy hamvas arcocskájához ér, megbizsergeti s az édes szőkeség párnás kis kezével álmában hessegetni próbálja a hivatlan vendéget.

Végre nyílik az ajtó, s Pista máris az apja nyakán csüng.

— Jó estét! Szervusztok! Hát te még most sem alszol, te lurkó? Hogy akarasz te vasutas lenni, ha ilyen csöpp maradsz? Márpedig aki nem alszik, az nem is nő meg.

— Apu, meg anyu sem alszik, mégis a legnagyobb — tromfol a pöttöm emberke. Azzal kisomfordál, s egy pillanat múlva megáll az apja előtt: itt a félévi bizonyítványom.

Az apja kezébe veszi, nézi. — Hát amiért ilyen jól tanulsz, a nyáron felmegyünk Pestre. Elviszlek benneteket az Állatkertbe, meg a Bábszínházba.



A Györök Panni nem vállalja a szerepet

— Anyut is, meg Ágit is?

— Igen.

— De Áginak nincs bizonyítványa.

— Majd lesz, ha iskolába jár, még jobb is, mert ő biztosan megkapja számtanból is a jelest.

— Nemigen, mert úgy számol, hogy kettő, hét, öt, hájom. Ugye apu, pedig ez nem is jó így?

Az anya a konyhában szorgoskodik, de az egy szem lányát mégsem hagyhatja: Mikor te ilyen kicsi voltál, még úgy sem tudtad, te haszontalan. Hagyd már apádat vacsorázni.

— Hagyjál ám, mert még átmegyek a kultúrotthonba, megnézem, hogy haladnak a gyerekek a darabbal. Ki akarnak magukért tenni a seregszemlén.

— Jó, menj, de ne soká gyere.

★

A kultúrteremből kiszűrődő zsivaj már messziről elárulja, hogy vidáman vannak a fiatalok. Ugy gondolja, hogy észrevétlenül figyeli a fiatalságot, de alighogy belép a terembe, hárman is szaladnak feléje.

— Nyiri elvtárs, a Györök Panni nem vállalja a szerepet — mondja a kis Kószó Jancsi, a színjátszó csoport lelke.

— Miért nem, Jancsikám?

— Merthogy rövid.

— Panni, vagy a szerep? — De akkor már Panni is ott áll kipirult arccal.

— Igenis, én minden darabban játszom, mégis olyan kis szerepet kaptam.

— De, párttitkár elvtárs! Az van a szövegkönyvben, hogy nagyon szép lánynak kell ezt a szerepet játszani. Oszt... oszt... hát Pannika a legszebb lány az állomáson. Erre aztán fülig pirult Panni, de Jancsi is. A körülállók is ugyancsak villogtatják hófehér fogsorukat. Nyiri Imre sem állja meg mosolygás nélkül.

— Hát, Pannikám, ha valaki olyan szép, mint te, vállalni kell a következményeket is. Erre aztán kitör a kacagás. Panni szégyenében a földbe bújna.

— Majd kapsz te még főszerepet is, dehát nem bújtathatunk öregasszony szoknyába, a szemed úgyis elárulna. Na ugye, eljátszod a széplány szerepét?

— El. — Igaz, hogy ezt csak a szája mozgásából lehet sejteni. — De tessék mondani Kószó Jancsinak, hogy ne híresztelje, hogy ilyen szép, meg olyan szép. Olyan vagyok, amilyen vagyok.

— Menjetek csak, próbáljatok tovább!

A fiatalok, mint a verébsereg, szétrebbennek, s a következő percben már a színpadról száll Panni szava: Hív az erdő, a rét, nosza rajta cimborák!

Nyiri Imre elégedett mosollyal, észrevétlenül hagyja el a termet. Gondolatait már a közeljövő nagy feladata, a vezetőség választás foglalkoztatja.

A MI MUNKAMÓDSZERÜNK

Kétszáz százalékos átlagteljesítmény

„A szakma kiváló dolgozója" jelvénnyel kétszer kitüntetett *Varró János* esztergályost keresem a *Landler Jenő Járműjavítóban.* Zúgó esztergapadok, maró- és fúrógépek között járok a VI/g-osztályon, míg végül rábukkanok *Varró Jánosra.* A hatalmas csarnok legszélső gépsorán egy öreg, első látásra amolyan jobbsorsra, mondhatnám beolvasztásra megérett esztergapad mögött állt a fiatal munkás. Jöttömre megállítja gépét, ösztönös, megszokott mozdulattal lesöpri róla a vasforgácsot. Mozdulatában van valami lágyság, mint ahogy apa simítja a gyermeke haját.

A tanulás a jó munka alapja

— *Szereti ezt az öreg masinát?*

— Öt esztendeje dolgozom rajta — mondja, nem egyenesen a kérdésre válaszolva. — Kitűnő gép ez még ma is. Másképp nem is lehetne 200 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozni rajta.

Ha élne a gép, most bocsánatot kérnék tőle, hogy gondolatban már beolvasztásra ítéltem.

— *Azelőtt milyen gépen dolgozott?* — kérdezem.

— Öt éve vagyok esztergályos. Mint átképzős kezdtem, *Vilmányi* elvtárs, a jelenlegi művezetőm volt a tanítómesterem. Neki köszönhetem, hogy jó esztergályos vált belőlem.

— *Nehéz volt?*

— Tanulni kellett. Meg hallgatni az öreg szakmunkások tanácsaira. Én sohasem szégyeltem tanácsot kérni és átvenni mások munkatapasztalatait. Hat hónap után már 117 százalékot értem el. Ennél kevesebb azóta sem volt. Tavaly a felszabadulási versenyben értem el a legmagasabb teljesítményt, 211 százalékot. Ennyit szeretnék most is elérni a pártvezetőség választás tiszteletére.

Munkamódszere után kérdezősködöm.

— *Évek óta használom Bikov elvtárs, szovjet esztergályos munkamódszerét, a gyorsvágást. Alkalmazására Vilmányi elvtárs tanított meg. Kétszázas fordulatszámmal, háromtizedes előretolással dolgozom. Ehhez kisebb módosítást kellett a gépen alkalmazni. Uj, szélesebb tárcsát szereltünk fel, így jobb lett a gép meghajtása. A kést — szintén a Bikov-módszer szerint — negatívra köszörülöm. Ez növeli az él tartósságát.*

— Már huzamosabb idő óta én munkálom meg a mozdonyok himbaszerkezetét. Ezt a munkát azelőtt három ember végezte.

— És pusztán a gyorsvágás elegendő volt ahhoz, hogy most egymaga három ember helyett dolgozzon?

— *Nem. Ezenkívül több apró módosítást vezettem be és különösen nagy gondot fordítok a munka megszervezésére. A munkaidőmet teljesen kihasználom.*

Például egy himbaszerkezethez átlag 80 darab szelencét kell esztergályozni, meg több tucat csapszeget, rúgófeszítőt. Régen egyszerre egy himbaszerkezethez szükséges munkákat végezték el. *Én egyszerre két szerkezet alkatrészeit készítem.* Igy például 80 helyett 160 darab szelencét esztergályozok. *Megtakaritom az átállítás idejét.* Számos munkadarab befogását módosítottam. *Két-három fogás helyett egy fogással dolgozom.* Sok időt takarítok meg például azzal, hogy a himba talpas főcsapszegét síktárcsa helyett amerikánerbe fogom be. Igy kiküszöbölöm a hosszú időt igénylő centírozást. Már mondottam, hogy nem szégyelem mások jó módszereit átvenni. A szelencék megmunkálásánál például *Bartus* elvtárs újítását használom, amely ennél a munkánál szintén a centírozást teszi feleslegessé.

— Szóval, ez a titka a kétszáz százalékos átlagnak, az 1600—1700 forintos átlagkeresetnek?

— *Ez, meg még más is. Most is tanulok, tovább képezem magam. Jelenleg a technikai minimum vizsgákra készülök. Aztán van otthon egy jó vastag esztergályos szakkönyvem, azt böngészem esténkint ráérő időmben.*

Beszélgetés közben pillantásom a gép körül tornyosuló munkadarabokra, majd az álló esztergapadra téved... Elkösznök. Abban a pillanatban már zümmögni is kezd a gép, az éles vidia hosszú forgácsot harap ki a sebesen forgó szelencéből.

Távolabbról még figyelem egy ideig, hogyan dolgozik *Varró János.* Mozdulatai megfontoltak, kiszámítottak. A szerszámok, a megmunkálásra váró munkadarabok szépen elrendezve a keze ügyében. Bizonyára ennek is köszönheti, hogy öt esztendeje nem volt selejtje.

A legjobb rakodási irányító tapasztalatai

„Az őszi forgalom legjobb dolgozója" címért folytatott versenyben a legutóbbi értékelés szerint a rakodási irányítók között országos első lett *Szécsényi Ferenc* elvtárs a Budapest-Nyugati Rakodási Főnökség kétszeres kiváló dolgozója. Szécsényi elvtárs a munka jó irányításával és szervezésével a munkaterületén dolgozók átlagos foglalkoztatási fokának 80 százalékos tervszerinti szintjét 84, a hasznos teljesítmény 125 százalékos szintjét 144 százalékra teljesítette. Pontértéke 118.

Mielőtt azt vizsgálnánk, hogyan dolgozik az ország legjobb rakodási irányítója, lássuk, *mik a feladatok, mik a tennivalók ebben a munkakörben?*

Egy fiatal munkaterület

A rakodási főnökségeken 1951. szeptember 1-én szervezték meg a rakodási irányítói munkakört, azzal a céllal, hogy az irányító *gondoskodjék a kirakatlan kocsik mielőbbi kirakásáról.* Azokat a kocsikat, amelyeket a vállalatok munkaerőhiány következtében vagy bármi más okból nem tudnak határidőre kirakni, a kereskedelmi szolgálat rakodási felelősei, illetve a gócponti áruirányítók a rakodási irányítónak jelentik, hogy intézkedjék a kényszerkirakásról. A rakodási irányító aztán odaküldi embereit, ahol kényszerkirakásra van szükség. Maguk a vállalatok is sokszor fordulnak munkaerőért a rakodási irányítóhoz aki, ha nincs elegendő saját embere, alkalmi munkásokat vesz fel. El lehet képzelni, mennyire megtalálja a dolgát az irányító, ha figyelembe vesszük, hogy például a Nyugati Rakodási Főnökség területén havonta átlag 5500 kényszerkirakás fordul elő.

A vállalatok százaival, kirakási dolgozók ezreivel való foglalatoskodás, a munkautalványok kiállítása tehát azok a tennivalók, amelyekkel a rakodási irányítónak foglalkoznia kell. Ezenkívül az irányítói munkának rengeteg ága-boga, sok csínja-bínja van.

Gyors vezénylés

Szécsényi elvtárs így beszél erről:

— A mi szakmánkban a legfontosabb: a vezénylés a lehető legrövidebb idő alatt történjék meg, hogy az időbéres órák száma a lehető legkisebb legyen és ezzel a foglalkoztatási fok, a hasznos teljesítmény nőjjön. Különösen az átvezényléseknél kell ügyelni, hogy minél kisebb legyen az időveszteség. Ennek érdekében állandó szoros kapcsolatot kell tartani az állomásokkal, jóviszonyt a felekkel. Rendkívül fontos a munka soha nem szűnő, megbízható *ellenőrzése,* amit a hozzá beosztott két külsős irányító segítségével végez a rakodási irányító.

— A magam részéről már szolgálatátvétel előtt számbaveszem a rámváró munkát. Hol mennyi a kirakásra váró kocsi, hova hány embert, hány brigádot kell küldeni. Ha úgy látom, hogy a kirakási igényt saját munkaerőből nem tudom fedezni, nyomban intézkedem, hogy megfelelő létszámú alkalmi munkaerő álljon rendelkezésre. A felolvasás alkalmával a legpontosabb létszámellenőrzést tartom, mérlegelem a brigádok képességeit és aszerint végzem a vezénylést, melyik brigád milyen munkára legalkalmasabb. A *baleseti oktatást* minden felolvasáskor pontosan megtartom, mégpedig nemcsak abból a szempontból, hogy a dolgozók testi épsége ne legyen veszélyeztetve, hanem, hogy az áru se szenvedjen kárt.

Erély és nyugalom

— A gazdaságosság érdekeit tartom szem előtt annak eldöntésénél is, hogy a dolgozók gépkocsin, vagy vonaton utazzanak a munkahelyre. Tizenöthúsz kilométernyire levő kirendeléseknél még akkor is a gépkocsi-megoldást választom, ha jó a vonatközlekedés, mert a gépkocsi könnyebben mozgatható és egy műszak alatt 4—5 helyen megfordulhat ugyanaz a brigád. Általában gyors áttekintés és azonnali elhatározás kell a mi mesterségünkhöz. Ebbe gyakorolja bele magát az, aki mint rakodási irányító boldogulni akar. Ezenkívül jó adag *erély* és *nyugalom* is szükséges. Erélyt azokkal a vállalatokkal szemben kell mutatni, akik néha még erőszakkal is meg akarják gátolni a kényszerkirakást. Ilyen esetben gyorsan segítségül kell hívni a felettes hatóságokat, szükség esetén a minisztériumot is, és rendíthetetlen nyugalommal ragaszkodni kell a kirakáshoz, mert csak így jutunk hozzá minél több üres kocsihoz. Így tudjuk csökkenteni mi rakodási dolgozók a kocsiforduló-időt és hozzásegíteni a forgalmi szolgálatot a szállítási tervek jó lebonyolításához.

80 000 forint évi megtakarítás



Aradi Árpád és Kopcsó Béla a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV dolgozói a precízlós öntés elősegítésére kemencét készítettek. Igy lehetővé vált a gyorsacél-lapkák gyártása. Az újítás 80 000 forint évi megtakarítást jelent az üzemnek

(Kovács Géza felv.)

Az őszi forgalom legjobb távközlő szakasza

Amikor belépünk a kicsiny irodába, mindjárt a vándorzászló selymének fénye csillan a szemünkbe: *„Az őszi forgalom legjobb távirdamestere címért folyó verseny győztesének."* A zászló az idei őszi forgalomban már harmadszor maradt a helyén, a TBKE váci távközlőmesteri szakaszának az irodahelyiségében és ez azt jelenti, hogy mostmár végleg itt is marad.

Azt hisszük könnyű kérdést teszünk fel *Egedy József* elvtársnak, a szakasz vezetőjének, amikor azután érdeklődünk, hogyan érték el és őrizték meg az elsőséget. De hamar nyilvánvalóvá válik, hogy az eredmény itt is, mint a vasúti munka minden területén, sok tényezőből tevődik össze.

Hibajelző távirat nélkül...

A mintegy 150 kilométer hosszú távközlő szakasz sok száz berendezésének hibátlan működtetése nagyon körültekintő munkát követel, különösen, ha hozzászámítjuk, hogy mindehhez — a távirdamesteren kívül — öt dolgozója van a szakasznak. Igaz, a dolgozók összetétele szerencsés. *Egedy* elvtárs 25 éves és *Pahocsa Gyula* elvtárs 18 éves műszaki gyakorlatukkal nemcsak munkatársai, hanem tanítói is a szakasz két ifitagjának *Kovács II. József* és *Lucz Veronika* műszerészeknek s az ő kezük alatt vált lelkiismeretes műszerészé *Kuffert Ferenc* elvtárs, az egész szakasz hasznos segítőtársává *Sárközi József* betanított munkás.

— A mi munkánk bizonyítványa az, ha nem kapunk hibajelző táviratot, ha a mi hibánkból nem fordul elő baleset, vonatmegállítás — mondja Egedy elvtárs. — Ezt pedig rendszeres, alapos fenntartási munkával tudjuk elérni. Már évek óta *jól kigondolt fenntartási tervvel* dolgozunk, minden hónapra, sőt a hónap minden napjára be van osztva, mikor, melyik állomáson végzünk fenntartási munkát. A tervtől legfeljebb akkor térünk el, ha valahol gyors intézkedésre, javításra van szükség. Ilyenkor haladéktalanul odamegyünk, mert nem szabad megvárni, amíg valamelyik készülék felmondja a szolgálatot.

— Eredményeink másik feltétele, hogy *állandóan lépést tartsunk a műszaki fejlődéssel.* 25 éve teljesítek itt szolgálatot, de 20 év alatt nem volt olyan fejlődés a távközlő szolgálatban, mint az utolsó öt évben. A felszabadulás előtt például a balassagyarmati vonalon csak távíró volt, most már távbeszélőhálózat épült. A szobi vonalon háromszorosára emelkedett a távbeszélő vonalak száma. Itt Vácott 50 állomásos távbeszélőközpont épült. Szobon automataközpont létesült. Budapest—Szob között vivőfrekvenciás berendezést helyeztek üzembe. Az idén harangjelző vonallal szereljük fel a vác—balassagyarmati vonalat.

— A fenntartási munka, a vonalak száma tehát állandóan növekszik, és nekünk is újításokkal, ésszerűsítésekkel kell segítenünk magunkat, hogy lépést tartsunk a fejlődéssel. Nemrég kezdtük használni a blokkcséve-csavarkulcsot. Ez igen nagy időmegtakarítást jelent, mert a berendezésekből nem kell kiszedni, keresgélni a meglazult csavarokat, a kulccsal könnyen hozzáférünk és pillanatok alatt meg tudjuk húzni. Az önköltség csökkentéséhez járul hozzá másik újításunk, az egyszerű acélhuzalból készített rugóhajlító. Egyébként az önköltségcsökkentés is munkánk egyik fokmérője, mert egyrészt a jól karbantartott készülékek, vonalak, a megfelelően kezelt áramforrások lényegesen hosszabb élettartamúak, másrészt pedig a takarékossági mozgalomnak igen tág tere nyílik nálunk. Az elmúlt évben *mintegy 25 százalékos önköltségcsökkentést* sikerült elérnünk, ezt az idén még szeretnénk növelni. Persze ehhez a társszolgálatok segítségét is kérjük. Kíméletesen bánjanak a távközlő berendezésekkel, lehetőleg ne ejtsék le a kézibeszélőket. Például a forgalmi irodák — amelyek legnagyobb „fogyasztóink" — vegyenek példát az őrházak dolgozóiról, akiknél a legritkább esetben fordul elő készüléktörés.

— Az utóbbi évek fejlődését nemcsak műszaki, hanem szociális vonatkozásban is tapasztaljuk. Most kaptunk korszerű fürdőt és öltözőt, jól el vagyunk látva téli ruhával, bakancsal, csizmával, csak még két esőköpenyre lenne szükségünk. És azt szeretnénk kérni, hogy műhelyünk fejlesztésére is fordítson nagyobb gondot szakszolgálatunk, például hovatovább nélkülözhetetlen egy műszerész esztergapad.

— Számunkra a téli forgalom, a zord időjárás jelenti a legnagyobb erőpróbát — mondja búcsúzóul *Egedy* elvtárs. — Ilyenkor a legkisebb zavarnak sem szabad előfordulni a távközlő berendezések működésében és biztosítani kell a segélyvmenetek távbeszélő összeköttetését. A téli időszakra minden előkészületet megtettünk, bízunk benne, hogy a következő hónapokban sem kapunk hibajelző táviratot.

Hat fiatal mozdonyvezetőt patronál Fekete József

A tél fokozottabban veszi igénybe a mozdonyokat, de a mozdonyszemélyzetet is. A tapasztalat, a mozdonyok gondos ápolása az, ami elsősorban átsegít a zord időjárás nehézségein. Ha valahol szükség van az elvtársi segítségre, a tapasztalatok átadására, akkor ez elsősorban az első telet mozdonyon töltő fiatalok segítésénél, oktatásánál van. Jól tudja ezt *Fekete* József elvtárs is, a *hatvani fűtőház* tapasztalt mozdonyvezetője, aki hat elsőteles mozdonyvezető patronálását vállalta.

Neveljünk a szakma szeretetére

Mire tanítja, mire hívja fel a többségében átképzős mozdonyvezetők figyelmét Fekete elvtárs?

— Elsősorban az üzembiztos és gazdaságos utazásra. A mozdonyvezetőnek nemcsak a nehézségeket kell észrevenni, hanem látni kell ennek a munkának a szépségét, felelősségét is — mondja.

A mozdonyvezetőnek télen mindig gondolnia kell a légfővezeték elfagyásának veszélyére. Ezért a főléghartók gyakori víztelenítése elengedhetetlen. Amikor a mozdony a vonatról lejár, a gépkísérő a vonat légfővezetékét a végváltó megnyitásával kifúvatja. Ez kettős célt szolgál: a vonat befékeződik és a légfővezetékben sem marad víz, amely egyébként ott megfagyna és fékezési zavart okozna.

A Compound-rendszerű légsűrítőknél a tömszelencéház burkolva van. A burkolat eltávolítása rendkívül fontos, mert a burkolat fennhagyása körülményessé teszi a tömszelencék kopásának ellenőrzését. Annál is inkább, mert ha a fedél fenn van, a tömszelence kopásának következtében ez a tér gőzzel telik meg és a léghenger a kopott tömszelence mellett a gőzt beszívja és így nagy mennyiségű gőz kerülhet a főléghartóba és a főlégvezetékbe.

Mit tegyenek az újtelesek a vonatszakadások elkerülésére?

A mozdonyszemélyzet nem mindig vigyáz arra, hogy a légfővezeték az indulás előtt elég „tömör" legyen és így egy fékezésnél, amikor a mozdonyvezető a fékezőszelepen keresztül csak hét-nyolctizednyi atmoszféra levegőnyomást bocsát ki, a fékezőszelep semleges állásra való vitele után a fővezeték nyomása tömítetlenség következtében tovább csökken. Így a fővezeték nyomása igen gyakran két és fél atmoszférára esik, amiáltal az oldási idő túlzottan elhúzódik. Ennek következtében — főként a későn kezelt jelzőknél — oldás esetén, a vonat eleje felold, de a vége befékezve marad, s a vonat szétszakadhat. *Tanulság: a fővezeték tömörségére vigyázni kell és addig nem szabad indulni, amíg a fővezeték tömítetlenségét ki nem küszöbölték.* Egy befékezésnél ha a tehervonat sebessége kb. 10—15 kilométer óránkint, ne oldjuk fel a szerelvényt, csak teljes megállás után. Így a vonat szétszakadását elkerüljük.

Az eredmény nem marad el

Elismeréssel szól *Szabó* Ferenc átképzős ifi mozdonyvezetőről és brigádjáról, akik nagyszerűen tartják karban gépeiket, javítási feladásuk kevés, a szódázást, a lefúvatást lelkiismeretesen végzik, nem ismerik a csőfolyást. A 411—032-es gépet bárki megnézheti! Ugyancsak szeretettel emlékezik meg *Bukta* József és *Langó* János elvtársakról is. Mosolyogva jegyzi meg, hogy tanítványai nem tévesztik össze az agyoncicomázott gépet a jól karbantartott mozdonyokkal. Mindenből kellőképpen! — ez jelszó. Tiszta legyen a *jó gép!* — ez parancs.

Akár az időjárás, akár a rossz szén miatt szenved gőzhiányban a mozdonyvezető — mondja —, ez sose menjen a kazán biztonságának rovására, sose menjenek a megengedett legalacsonyabb vízállás alá. Harcoljanak a kedvezőtlen körülmények közepette is a menetrendszerinti közlekedésért!

Fekete elvtárs büszke arra, hogy első telesei valamennyien betartják a menetrendet.

Többet ésszel, mint erővel



Móczár Ferenc, a Győri fűtőház kocsivizsgálója a légfékek javítását azzal gyorsította meg, hogy a tárolóvágányokhoz légsűrítővezetékeket vezetett. Az évi megtakarítás 20 000 forint.

(Kovács Géza felv.)

Az új szakszervezeti tagdíjak bevezetéséről

A SZOT Elnökségének határozata bevezetőjében megállapítja, hogy a szakszervezetek egyre előnyösebben töltik be hivatásukat a szocializmus építésében. A társadalmi aktívák tizezrei dolgoznak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításán.

A szervezett dolgozók mind nagyobb mértékben járulnak hozzá népi demokráciánk erősödéséhez, ezért indokolt, hogy kellő megbecsülésben és előnyben részesüljenek. Az utóbbi években a szakszervezetek gazdaságilag megerősödtek, javult a pénzügyi fegyelem, csökkent az ügyviteli költség. Ezek alapján lehetőség nyílt a szervezett dolgozók azon kívánságának teljesítésére, hogy csökkentsék a szakszervezeti tagdíjakat.

A szakszervezeti tagsági díjak rendszere és mértéke

A SZOT elnöksége 1956. január 1-től leszállítja a szakszervezeti tagdíjak mértékét, és az osztályos tagdíjfizetési rendszert lépteti életbe. A tagdíjfizetési osztályokat és a tagdíj tételeket az alábbiak szerint állapítja meg:

Tagdíjfizetési osztály	A szakszervezeti tag keresete	A tagdíj összege:
I.	— 600	5,— Ft
II.	601— 900	7,— Ft
III.	901—1200	10,— Ft
IV.	1201—1500	14,— Ft
V.	1501—2000	18,— Ft
VI.	2001—3000	26,— Ft
VII.	3001—4000	38,— Ft
VIII.	4001—felett	50,— Ft

Az ipari tanulók, az egyetemi és főiskolai hallgatók havi 2 forint tagdíjat fizetnek.

Azok a dolgozók, akik jogfenntartás céljából (fizetés nélküli szabadság stb.) tagjai a szakszervezetnek, valamint a nyugdíjasok, havi 3 forint tagdíjat fizetnek.

Az osztályba soroláshoz a szakszervezeti tag féléves keresetének havi átlaga szolgál alapul, az alábbiak beszámításával:

a) alapfizetés,
b) prémiumok és pótlékok,
c) mellékfoglalkozásként rendszeresen végzett munkák díjazása.

A tagdíjosztályokba soroláshoz a bruttó keresetet kell alapul venni. Jutalom, újítási díj, nyeremény, napidíj és egyéb, nem munkabér jellegű jövedelem, valamint a családi pótlék nem vehető figyelembe. Ha a szakszervezeti tag másik állást is betölt, mindkét állás után kapott keresetét kell figyelembe venni.

A besorolást a bizalmi javaslatára az üzemi, illetve a műhelybizottság végzi minden év december és június havában. A besorolást év közben csak akkor lehet megváltoztatni, ha a tagot munkahely változása miatt más szakszervezeti alapszervezethez igazolják át.

Betegállományban levő szakszervezeti tag a táppénzes állományba helyezését követő hó 1-től a táppénzes állományba tartozás ideje alatt csak a táppénznek megfelelő tagdíjosztály szerint fizet tagdíjat.

A tényleges katonai szolgálati idő alatt nem kell tagdíjat fizetni. A tartalékos katonai szolgálati időre bevonuló tag a bevonulást követő hó 1-től — a katonai szolgálat ideje alatt — katonai illetményének megfelelő tagdíjosztály szerint fizet tagdíjat. A szakszervezetbe belépő dolgozót várható keresetének megfelelően kell besorolni tagdíjfizetési osztályba.

A szakszervezeti tagsági könyv 47. oldalára be kell jegyezni, hogy melyik tagdíjfizetési osztályba sorolták a szakszervezeti tagot. Ezt fel kell tüntetni a tagnyilvántartó kartonon is.

A tagdíj mindig a folyó hónapban esedékes. A szakszervezeti tagtól csak a besorolás szerinti tagdíjat szabad elfogadni.

„Még jobban megszerettük és megértettük a szakszervezeti munkát"

— A balatonboglári tanfolyam hallgatói között —

A tél kellős közepén benépesült a balatonboglári vasutas üdülő. Persze, nem a szokott nyári kép fogadja a látogatót. A Balaton partján, a köveken kis jéglapok zúzódnak széjjel és az étteremben két kályhában is pattog a tűz. Az asztalok fölé nyolcvan fej hajol, a ceruzák fürgén siklanak a jegyzetfüzetek lapjain, az előadóasztalnál *Rácz Kálmán* elvtárs, a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője beszél az üzemi bizottságok, illetve a társadalombiztosítási tanácsok feladatairól.

A szakszervezet öt héten keresztül tartja itt a balatoni üdülőben az üzemi bizottsági elnökök bentlakásos tanfolyamát. Minden héten 80 üzemi bizottsági elnök ismerkedik meg alaposan a szakszervezeti teendőkkel. A szakszervezet osztályvezetői és munkatársai tartanak előadásokat és szemináriumokat a munkavédelem, a munkásellátás, a termelés, a bérezés, a társadalombiztosítás, az üdültetés, a kulturális és sportmunka kérdéseiről. A tanfolyamokon túlnyomóan a most megválasztott ÜB-elnökök vesznek részt, de minden csoportba meghívnak néhány régi, tapasztalt szakszervezeti vezetőt is, hogy munkamódszerük, tapasztalataik átadásával segítsék az újonnan választott elvtársak munkáját.

Hasznos tapasztalatcsere

Ugyanazon a szemináriumon tanul például *Lengyel Józsefné, Tata állomás* most megválasztott ÜB-elnöke és *Vázsonyi József, Bicske állomás* ÜB-elnöke, aki már nyolc év óta tölt be szakszervezeti funkciót. Két állomás ugyanarról a vonalról és mégis két különböző világ. Tata állomáson még nagyon gyenge a szakszervezeti élet, a szervezettség, még *Krasznai* elvtárs, az állomás főnöke sem tagja a szakszervezetnek. Az üzemi bizottság semmi segítséget nem kap a szakvezetéstől, igaz, hogy az állomásfőnök sem igényli az ÜB segítségét, de még a napi problémákat sem beszéli meg a mozgalmi szervek vezetőivel. Bicskén viszont az üzemi bizottság és a szakvonali vezetés között igen jó az együttműködés.

Értékes segítséget kap a tanfolyamtól legújabb pályaudvarunk, *Berente szénpályaudvar* üzemi bizottsága is. *Rimóczy László* elvtárs, ÜB-elnök arról beszél, hogy a még fejlődő, mindig újabb feladatok előtt álló pályaudvaron a munka dandárja vár az üzemi bizottságra.

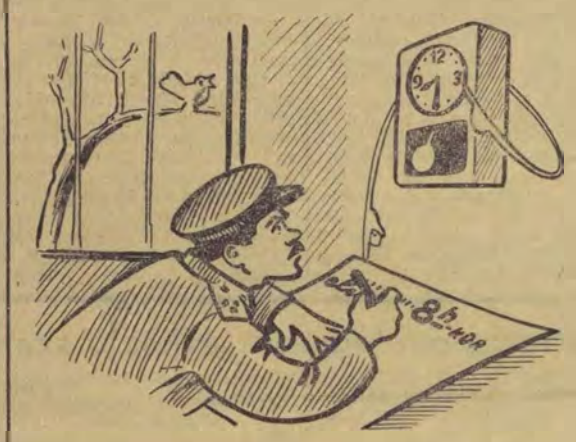
„Továbbadjuk az itt tanultakat"

Felsorolni is nehéz mindazt, amivel a gondosan és szakszerűen összeállított tanfolyam az új ÜB-elnököket segíti. De a régi ÜB-elnökök is kivétel nélkül úgy vélekednek, mint *Vilim József* elvtárs, *Mezőbánhegyes állomás* ÜB-elnöke.

— Annak ellenére, hogy már 1954 óta nap mint nap a gyakorlatban ismertem meg a szakszervezeti munkát, felbecsülhetetlen segítséget kaptam a tanfolyamtól. Még több felelősséget érzek a dolgozók érdekvédelméért, jogos igényeik teljesítéséért, és a jogtalan, vagy túlzott kívánságok elhárításáért, a felvilágosító munka alaposságáért. Mindehhez szilárdabb alapot kaptunk a tanfolyamtól, magabiztosabban tudjuk végezni felelősségteljes munkánkat. És mégegy: még jobban megszerettük és megértettük a szakszervezeti munkát, még odaadóbban tudjuk segíteni pártunk, kormányunk programját. Ha hazatérünk, első dolgunk lesz, hogy az itt tanultakat tovább adjuk a bizottságoknak, minden szakszervezeti funkcionáriusnak.

Vasutasaink önfeláldozóan segítették a forgalom felvételét a földrengés sújtotta területeken

Mint ismeretes, január 12-én reggel 6 óra 46 perckor hazánkban földrengés volt, amely különösen Dunaharaszti és Taksony községekben okozott nagyobb kárt. Dunaharasztiban a MÁV- és a BEV-állomás felvételi épületei lakhatatlanná váltak. Ugyanez a sors érte a taksonyi MÁV-állomás felvételi épületét. Ugyanitt három egyemeletes lakóépületet is ki kellett üríteni. Az állomási vágányok és egy vasúti híd elmozdultak a helyükről, s több kisebb-nagyobb műtárgy szenvedett sérülést.



Az óra: úgy látom, nem vagyunk egy véleményen!

Tusa Lajos szakosztályvezető helyettes, *Arató Károly* főigazgató, *Tóth János*, az igazgatóság vezetőjének helyettese és *Telek János*, a II. osztály főnökének vezetésével rövidesen megkezdődtek a mentési munkálatok, majd ezt követően a helyreállítás. 24 órát egyfolytában ott voltak a helyszínen *Kassai Farkas Sándor* mérnökkel, *Vincze Pál* BEV pályafenntartási főnökkel, *Gábor Gusztáv* pályamesterrel és *Papp M. Zoltán* elvtársakkal, akikhez csatlakozott *Mohai Cirill*, dunaharaszti pályamester, akinek lakása is lakhatatlanná vált. Ezek az elvtársak irányították, szervezték a munkálatokat, maguk is példával járva elől. Ennek köszönhető, hogy emberéletben nem esett kár, hogy a 12 fedél nélkül maradt vasutascsaládnak Soroksáron azonnal 8 szobát tudtak biztosítani. A MÁV Utasellátó élelemmel, kenyérrel látta el a hajléktalanokat.

A kollektív segítés szép példái születtek ezekben a munkákban. A ferencvárosi pályafenntartási főnökség, a BEV pályafenntartási főnökség, a BEV központi igazgatás, a ferencvárosi magasépítési főnökség, a BEV vágóhídi pályafenntartás magasépítési szakasza, s nem utolsósorban az érintett állomások dolgozói dicséretesen küzdöttek a károk mielőbbi felszámolásán.

A TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI AKTÍVÁK TANFOLYAMA

III. A szakszervezeti tagsággal járó előnyök

Hazánkban a szakszervezetek tevékenysége közvetlenül, vagy közvetve — az összes dolgozók érdekeit szolgálja, beleértve a szervezetlen dolgozókat is.

A szakszervezeti tagok a befizetett tagsági díjukkal és társadalmi munkájukkal is segítik közjólétünk felemelését. A befizetett tagsági díjak jelentékeny részét olyan célra használják fel a szakszervezetek, amelyekből nemcsak a szervezett, hanem a szervezetlen dolgozók is részesülnek (kulturális, sport, szociális célokra fordított kiadások). Éppen ezért a szervezett dolgozók jogosan vetették fel számtalan esetben, hogy helytelen és méltánytalan az, hogy egyformán bírálják el a szervezett és szervezetlen dolgozókat a társadalmi előnyök szempontjából.

Ezen változtat Népköztársaságunk Elnöki Tanácsának 1955. évi 39-es számú törvényerejű rendelete és a SZOT errevonatkozó szabályzata amennyiben jelentős anyagi előnyöket biztosít a szervezett dolgozóknak. E határozat megvalósítása hozzásegít ahhoz, hogy fokozottan emelkedjen a szervezett dolgozók nagy tábora, aminek eredményeként a szakszervezetek még többet tudnak majd kulturális, szociális, sport, stb. célokra fordítani. E határozat növeli a szakszervezeti dolgozók, társadalmi aktívák tevékenységét, munkakedvét, mely a szakszervezeti munka erősödését hozza magával.

A határozat azt is bebizonyítja hogy a társadalombiztosítás a szakszervezeti munkának egyre inkább szerves részévé válik. 1956. január 1-től az eddig két helyről — a szakszervezettől és a társadalombiztosítástól — folyósított, de azonos természetű segélyeket összevontan, *felemelt segélyként* a társadalombiztosítás keretében kapják a szervezett dolgozók.

Ez az intézkedés tehermentesíti az üzemi bizottságokat is, mert az adminisztratív munka helyett több időt tudnak fordítani a dolgozók nevelésére, ügyes-bajos dolgaik intézésére.

Azok a biztosítottak, akik tagjai a szakszervezetnek, a nem szakszervezeti tagokkal szemben az alábbiak szerint részesülnek előnyben:

Táppénz

A munkabér 75 százalékának megfelelő táppénzt 1956. január 1-től kezdve csak az a dolgozó kapja, aki 2 éven át megszakítás nélkül munkaviszonyban áll és legalább 1 éve tagja a szakszervezetnek.

A 75 százalékos táppénzre jogosultság szempontjából szakszervezeti tagsági időként azokat a hónapokat lehet figyelembevenni, amelyekre a bélyegberagasztás történt. Itt el kell fogadni a jogfenntartási bélyeget is. A tagsági időbe csak teljes naptári hónapokat lehet beszámítani mert a bélyegberagasztás teljes hónapokra történik.

Az a dolgozó, aki az itt közölt feltételekkel nem rendelkezik, a beszámítható javadalmazásnak csak a 65 százalékát fogja kapni táppénz címén megbetegedés esetén.

A 75 százalékos táppénzre csak az a szakszervezeti tag jogosult, aki tagdíját rendszeresen fizette, illetve 3 hónapnál több tagdíjhátraléka nincs. Átmenetileg 1956. VI. 30-ig 75 százalékos táppénz jár annak a szakszervezeti tagnak is, akinek a tagdíjhátraléka 3 hónapnál több, de az egy évet nem haladja meg.

Ha a dolgozó keresőképtelensége alatt szerzi meg a 75 százalékos táppénzre jogosító szakszervezeti tagsági időt, a felemelt összegű táppénzt minden esetben csak hónap elsejétől lehet folyósítani. *(Például a szakszervezeti tagság kezdete 1955. október 1. Ugyanerre a hónapra megtörténik a bélyegberagasztás. A megbetegedés napja 1956. szeptember 1. A 75 százalékos táppénz 1956. október 1-től adható.)*

Az a dolgozó, akinek 3 hónapnál nincs több tagdíjhátraléka — az egyéb feltételek fennállása esetén — akkor jogosult 75 százalékos táppénzre, ha a hátralékos hónapot közvetlenül megelőzően legalább 12 havi folyamatos bélyegberagasztással is igazolt szakszervezeti tagsága van. *(Például a dolgozó 75 százalékos táppénzért jelentkezik 1956. június 10-én. Szakszervezeti tagsága 1955. április 1-én kezdődött. Bélyegberagasztása 1955. április 1-től 1956. március 31-ig megvan, 75 százalékos táppénzre jogosult, mert nincs 3 hónapot meghaladó tagdíjhátraléka.)*

Anyasági és temetési segély:

A szakszervezeti tagságon alapuló szülési és temetési segélyek megállapítását és folyósítását 1956. január 1-től kezdődően össze kell kapcsolni a társadalombiztosítási anyasági és temetési segélyekkel. Ezért a szakszervezeti tagoknak járó *felemelt* anyasági és temetési segélyt a szakszervezeti társadalombiztosítás folyósítja a szolgálati főnökségek útján. A segély kétféle:

a) alapsegély;
b) felemelt segély.

Felemelt anyasági, illetve temetési segélyre azok jogosultak, akik a társadalombiztosítási törvényben előírt feltételeken kívül a táblázatban meghatározott idővel is rendelkeznek. A felemelt segély összegét oly módon kell kiszámítani, hogy a társadalombiztosítási törvény által meghatározott alapsegélyhez, az alábbi táblázatban felsorolt összegeket kell hozzáadni:

Anyasági (szülési) segély:

Tagdíjfizetési osztály:	Tagsági idő: (év) 1—5	6—10	11—20	21 és több
I.	120	130	150	170
II.	130	140	160	200
III.	140	150	170	230
IV.	150	160	180	240
V.	160	170	200	250
VI.	170	180	220	270
VII.	180	200	240	300
VIII.	200	220	260	340

Temetkezési segély:

I.	180	200	240	300
II.	190	210	250	320
III.	200	230	270	340
IV.	210	240	280	360
V.	220	250	300	380
VI.	240	270	320	410
VII.	270	300	360	450
VIII.	300	330	400	500

Aki a társadalombiztosítási segélyekre nem jogosult valamely oknál fogva, de legalább 1 éve szakszervezeti tag a fenti táblázat szerinti különbözetet kapja.

Például: a férj és feleség is szakszervezeti tag, születik egy gyermek (első gyermek), tagdíjfizetési osztálya IV. és 4 éves szakszervezeti tagok.

Feleség kap 700 Ft + 150 Ft = 850 Ft.

Férj kap 150 Ft = 150 Ft.

A Minisztertanács rendeletével és a SZOT szabályzatával a társadalombiztosítási tanácsok feladatai is megnőttek. A társadalombiztosítási aktivisták és elsősorban a társadalombiztosítási küldöttek gondoskodjanak arról, hogy a dolgozók megismerjék a határozatot, az új eljárási módot.

Jó felvilágosító munkával elkerülhető, hogy a szolgáltatások, illetve segélyek kifizetése elhúzódjon ezért ismertessék a dolgozókkal azt is, hogy mi a teendő a 75 százalékos táppénz és a felemelt segélyek igénylésénél. Magyarázzák meg, hogy milyen igazolások szükségesek ehhez.

A társadalombiztosítási tanács ellenőrzési tevékenysége azt a célt szolgálja, hogy a szakszervezeti tagok időben, munkaviszonyuknak, tagdíjosztályuknak, tagsági idejüknek megfelelően részesüljenek táppénzben, vagy felemelt segélyben. Kiterjed az ellenőrzés arra is, hogy indokolatlanul senki se juthasson a szakszervezeti tagokkal szemben előnyökhöz. Ezért fokozottabban kell ellenőrizni a VSZT ügyintézők munkáját.

Egyeztesse az üzemi bizottságnál lévő *adatközlőlap* másolata alapján kiutalt segélyt a *tagdíjnyilvántartási lappal.* Ha a tagsági könyvben bejegyzett adatok nem egyeznek az *adatközlőlappal* és a *tagdíjnyilvántartó lappal*, vizsgálják meg az eltérés okát és erre hívják fel az üzemi bizottság figyelmét.

Az anyasági és temetési segélyek ellenőrzésénél különösen arra ügyeljenek, hogy megvan-e az igénylőnek az 1 éves szakszervezeti tagsága, valamint arra, hogy a segély összege megfelel-e a tagsági időnek és osztályba sorolásnak, továbbá, hogy a felemelt segélyt, illetve a segélykülönbözetet a fizető tiszt a tagsági könyvbe bejegyezte-e.

A határozat végrehajtásának sikere döntő mértékben attól függ, hogyan tudja meggyőzni a szakszervezet konkrét, személyre szóló felvilágosító, nevelőmunkával a dolgozókat a határozat helyességéről. A határozat helyes magyarázásával el kell érni, hogy a szervezettség az üzemben jelentősen emelkedjék és olyan hangulatot kell teremteni, hogy a szervezetlen dolgozók erkölcsi kötelességüknek és anyagi előnyük tartsák a szakszervezetbe való belépést.

Természetesen a határozat csak egyik eszköze annak, hogy a szervezett dolgozók táborát erősítsük. Emellett a felvilágosító és nevelőmunka kell hogy a szakszervezethez való tartozás politikai és erkölcsi jelentőségének megértését biztosítsa, s nem utolsósorban üzemi bizottságaink jó munkája, a dolgozókról való mindennapi gondoskodás győzi meg a dolgozókat a szervezettség fontosságáról.

VARGA JÁNOS

Mi a helyzet a személyszállításban

ELŐRELÁTHATÓ VOLT, hogy a rendkívüli kukorica-, cukorrépa- és gyümölcstermés következtében a szokásosnál is jobban megnövekedett őszi forgalom jó lebonyolítása némi zavart idéz majd elő a személyszállító vonatok menetrendjében. Erre számított is a vasút felső vezetősége, amikor azt az irányelvet szabta a forgalmi szakszolgálatnak, hogy *a tehervonatokat csak akkor helyezze előnybe a személyszállító vonatokkal szemben, ha a személyvonat késése csupán 5—12 perc, amit még be tud hozni, a tehervonat pedig hasznosítani tudja az előnyt.*

Az állomások azonban ezt az utasítást nem tartották be és túlzásokba estek. A forgalmi szolgálattevők többsége úgy értelmezte az előnyszabályt, hogy minden esetben, minden vonatra alkalmazható. A felső vezetés már kezdetben felfigyelt erre a szabadosságra, de nem találta meg az ellenszerét. Így történt, hogy a teherszállítás zsúfoltsága erősen rányomta bélyegét a személyforgalomra: *személyszállító vonataink az őszi forgalomban általában késéssel közlekedtek, a tehervonatok igen sokszor fontos munkás- és nemzetközi vonatokat is elvertek.* Különösen érezhető volt ez *Mátészalka* és *Nyíregyháza* térségében, de egyebütt is, ahol a nagy gyümölcs- és gabonaszállítások, az üzemek év végi hajrája növelte a teherforgalmat.

A SZÉNHELYZET mennyiségi és minőségi rosszabbodása is károsan befolyásolta a menetrendszerinti közlekedést. Mindenesetre a forgalmi szakszolgálatnak ebből azt a tanulságot kell levonnia, hogy a jövőben hasonló esetekben is, mint általában mindig, *sokkal szorosabban kell tartania magát a felső vezetés szabta irányelvekhez. Nem szabad liberálisan kezelni az utasításokat, a felső vezetésnek pedig még szigorúbban kell ellenőrizni azok végrehajtását.*

Ami különben a késések mértékét illeti, azok *korántsem voltak olyan nagyok, mint az előző év hasonló időszakában.* Igaz ugyan, hogy 1955-ben a vonatok nagyobb százaléka késett, de kevesebbet, mint 1954-ben. *Novemberben például majd 100 000 perccel volt kisebb a személyvonatok késése, mint 1954 ugyanezen hónapjában.* A többi hónapban sem volt kevesebb a késett vonat, de *a késési percek száma csökkent. Az előző évhez viszonyítva tehát lényegében javult a személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedése.*

AZ ŐSZI FORGALOM BEFEJEZTÉVEL tovább javult a helyzet. A karácsonyi nagy személyforgalom általában kielégítően zajlott le, januárban pedig szembetűnővé vált a javulás. *A decemberi 32 százalékos késéssel szemben január első 9 napjában már csak 24 százalékot késtek személyszállító vonataink.* Különösen örvendetes a javulás a munkásvonatoknál. *Itt a decemberi 25 százalékról január első tíz napjában 19 százalékra sikerült leszorítani a késést.*

A forgalmi és a vontatási szakszolgálatnak most az a feladata, hogy kihasználva az egyelőre kedvezőnek ígérkező időjárást, *szoros összefogással 20 százalék alá nyomja a személyszállító vonatok késését, ezen belül pedig a munkásvonatoknál legalább 15—16 százalékos eredményt érjen el.* El kell érni azt is, hogy a késett percek száma lehetőleg sose emelkedjen 20 perc fölé.

A 8. szakosztály személyszállítási osztálya számos intézkedést tett ennek érdekében, és az utazás kényelmesebbé tételére. Azokat a helyi vonatokat, amelyeken nagy volt a zsúfoltság, több kocsival megerősítették, hogy gyorsabban menjen a felszállás és megszűnjön a lépcsőn való utazás. A 7. szakosztály a kocsik világításának megjavításával járul hozzá a személyszállítás jobbá tételéhez. Ezt a *dinamó útján való áramszolgáltatás fokozásával érik el.* Számos vonalon dinamóvilágítással járnak már a vonatok az eddigi akkumulátor-világítás helyett. Intézkedés történt, hogy ott, ahol dinamóvilágítás van, *teljes fényerővel világítsák a személyszállító vonatokat.* A dolgozók feladata, hogy ennek az intézkedésnek érvényt szerezzenek, gondoskodjanak róla, hogy *minden villanykörte égjen.*

TOVÁBB CSÖKKENTIK ebben az évben a személyszállításra használt E-kocsik számát. A még használatban levőket rendes padokkal látták el az eddigi lócák helyett, fűtéssel, világítással szerelték fel. Az így átalakított E-kocsikat is csak mellékvonalon közlekedtetik a jövőben és lehetőleg csekély számban. *1958-ra teljesen eltűnnek a személyforgalomból az E-kocsik.*

A nyíregyházi termelési értekezletekről

Nyíregyházán elhatározták, hogy elkerülnek a csomóponti versenyben elfoglalt hatodik helyükről. Öt szolgálati ág dolgozói fognak össze ezért. A termelési értekezletek legalább is erről tanúskodnak. A beszámolók és az azokat követő vita, többségében megmutatta: friss levegő áramlik a termelési értekezleteken, pártunk márciusi és novemberi határozatainak megvalósítására irányuló nemes törekvés hatja át a hozzászólásokat.

Forgalom

Az állomás, a vontatás és a pályafenntartás dolgozói jóval a határidő előtt befejezték elmúlt évi tervüket. Ebben az esztendőben sem akarnak lemaradni, és ha lehet, még jobban akarnak munkálkodni. *Kósa József,* állomásfőnökhelyettes örömmel mondja el: remény van arra, hogy irányvágányokkal gazdagodik az állomás. Ezzel a tárgyi nehézségek jó része megszűnne. De addig is össze kell fogni és minden erővel ki kell harcolni a jobb helyzetet a csomópontok versenyében. Nem lesz könnyű feladat, hiszen Nyíregyházára nagy feladatok várnak. Ha a múlt év végén 86 vonatnak megfelelő 70 ezer tonna terven felüli túlsúlyt továbbítottak, most — a szovjet—jugoszláv, a lengyel—csehszlovák—román és a záhonyi átmenő forgalom emelkedése révén — a nyíregyházi vasutasok még hősibb helytállására lesz szükség. Gurítódombjuk nincs. Ipartelepeiket csak nyiltvonali és vágányátszelő kiszolgálással tudják ellátni. És mégis, a forgalom dolgozói, *Balogh Sándorral, Mitro Károllyal, Korondán Károllyal, Balogh Gyulával, Farkas Józseffel* és *Makara Sándorral* az élükön elhatározták: hónapról hónapra teljesítik a tervet, nem lesz fennakadás a téli forgalomban sem.

Vontatás

A fűtőház, *Kopjári Károly* vezetésével most is a legjobb együttműködésre törekszik a forgalommal. Amikor *Hegyi Mihály* acetylén-hegesztőkészülék felállítását kéri, vagy amikor a dolgozók eltávolítják az üzemből a munkakerülő Duliczki Istvánt és Ruman Mihályt, voltaképpen közös ügyért, a zökkenőmentes elegyáramlásért szállnak síkra. Ezt viszi előre a fűtőház közel félmillió forint értékű szénmegtakarítása és az az eltökéltség, hogy csökkentik az önköltséget, hogy megszüntetik a szolgálatképtelenségeket.

Pályafenntartás

A pályafenntartásnál is az építésvezetőségeknél büszkén számolnak be az első negyedévben elvégzendő munkákról. Arról, hogyan akarják segíteni sok ezer vágányfolyóméter lefektetésével, a csoportkitérők cseréjével a közös munkát. *Képási István* és társai dolgoznak. A dolgozóknak azonban panaszuk is van: *régóta nem kapták meg ruhajárandóságukat. Ezen is segíteni kell.*

A nyíregyházi vasutasok termelési értekezletei azt mutatják, hogy le akarják küzdeni a nehézségeket, hozzá akarnak járulni a vasút egészének jó munkájához.

LÁTOGATÁS A SZÉN VÁROSÁBAN

Mintha ablakot nyitnánk ki, mintha óriási színházi függönyt húznánk szét, amikor a Kandó vontatta szerelvény elhagyja *Bicskét,* felrohan a *Vértes—Gerecse*-hegység sziklaszorosa között és feltárul a néző előtt a tatabányai szénmedence gyönyörű panorámája. Hosszú gyárkémények, drótkötélpályák, csillesorok, megbontott hegyek, hűtőtornyok, szürkésfekete füstoszlopok és hófehér, áttetsző gőzfelhők váltakoznak tarka összevisszaságban. A terepet szinte ketté metszik az állomás, a rendezőpályaudvar vágányai.

Felsőgalla, Tatabánya, Bánhida egyesítéséből immár hét esztendeje Komárom megye új székhelye lett Tatabánya. Hősi munkáshagyományok színhelye ez a föld, amely az első csille szenet 1897 karácsony estéjén adta az országnak. A kiterjedt bánya mellett megtaláljuk a cementgyárat, az alumíniumkohót, itt készítik a vasuti kocsik alumíniumzárait, itt gyártják a híres tatai brikettet és a karbidot.

Tatabánya és a közeli Oroszlány mintegy 200 millió tonnára becsült szénkészlete iparunk, közlekedésünk kenyere. A „feketegyémánt" birodalmában segítik vasutasaink a bányászok munkáját. *Tolnai József* elvtárs, állomásfőnökhelyettes már 12 esztendeje dolgozik együtt a bányászokkal, és sok-sok munkatársa segíti a medencében termelt szén gyors, biztonságos elszállítását. Mégis néha-néha megtorpan ez a nagyszerű iram. Mi lehet az oka?

— Bizony, néha zökkenőkkel megy a bánya kiszolgálása — magyarázza Tolnai elvtárs. — Sokszor kocsihiánnyal küzdünk. Emiatt a bánya kénytelen volt több ízben leállítani a termelést. Persze nem mindig a vasút az oka a bajoknak. Nem egyszer ad a bánya helytelen kocsimegrendelést. Különösen a hét vége okoz zavarokat a kiállításban. Ebben azonban nem a pesti kocsiintézőség a hibás. Elsősorban Ferencvárost okoljuk azért, mert szinte ritkaságszámba küld tiszta „K"-vonatokat. A szerelvényt megérkezés után kell szétrendezni, kisorozni és elosztani, mert a ferencvárosi társaink sokszor „kényelmeskednek". Ne csodálkozzanak aztán, ha „szilóba", raktárra dolgoznak a bányászok, minden osztályozás nélkül.

Segítsenek a pestiek

— Hibáztathatók a pesti indítóállomások abban is — folytatja — hogy anélkül küldik el a kocsikat, hogy a homlokvagy oldalajtókat helyére igazítanák. A kereskedelmi szolgálatnak nagyobb gondot kellene erre fordítani. Nem szeretnénk, ha a bányával való jó együttműködésünket az ebből származó késedelem zavarná.

Ebben a pillanatban hatalmas szénvonat zakatol el a felvételi épület előtt Pest felé. Nem sokkal később mész-, alumínium-, cement- és karbidszállítmányokat vivő szerelvények tűnnek el a „nagy ablakban". Ezek a vonatok, az egymásután induló szerelvények a tatabányai vasutasok munkáját dicsérik, akik már december 12-re teljesítették évi tervüket és 152 vonatnak megfelelő 136 435 tonna szenet továbbítottak terven felül. A pesti vasutasok segítsék jó munkájukat még jobbá tenni: ontsák az üres, megrendezett „K"-szerelvényeket, a bányászok és vasutasok együttműködésének ezt az elengedhetetlen tényezőjét.

15 éve balesetmentesen dolgozik



Rajhát Ferenc, Gödöllő állomás szolgálatvezető váltóőre 15 éve vasutas. Ez alatt az idő alatt példásan, balesetmentesen látta el szolgálatát. (Kovács Géza felv.)

Országos vasutas jogász értekezlet

A vasúti jogi szolgálat tökéletesítése és az egységes jogi irányítás érdekében a MÁV Jogügyi Hivatal országos vasutas jogász értekezletet rendezett január 4-én és 5-én.

Különösen nagy jelentőségű volt a múlt év szeptember 1-én életbelépett új jogszabályoknak, így a szállítási szerződések új rendszerének, a kisajátítási jognak és a kisajátítási kártalanítási szabályoknak az ismertetése és a gyakorlatban felmerülő problémáknak megtárgyalása.

Az igazgatóságok részéről felvetett kérdések megvitatása és a megtartott előadások kétségtelenül nagyban előmozdítják jogi szolgálatunk sikeres munkáját és hozzájárulnak ahhoz, hogy a vasúti jogászok munkájukkal még fokozottabban a népgazdaság érdekeit szolgálják.

Rendelet a kukorica, burgonya, napraforgó és bor forgalmi korlátozásának megszüntetéséről

A kukorica, burgonya, napraforgó és bor forgalmi korlátozása — egyes kivételektől eltekintve — az egész országban megszűnik.

A megyei begyűjtési hivatalok vezetői — a megyei tanács végrehajtó bizottsága elnökével egyetértésben — kivételesen továbbra is fenntarthatják a forgalmi korlátozást azokban a községekben, amelyek kukorica-, burgonya-, napraforgó- és borbegyűjtési tervük teljesítésében jelentősen elmaradtak. Kukoricából, valamint őrleményből és napraforgómagból öt mázsát, burgonyából pedig tíz mázsát, illetve ennél nagyobb mennyiséget vasúton hajón, tehergépkocsin és egyéb fuvareszközön továbbra is csak a szállítás helye szerint illetékes járási begyűjtési hivatal szállítási engedélyével szabad szállítani.

A szabadpiaci értékesítési jogukat visszanyert községekből bármilyen mennyiségben, szállítási engedély nélkül, szabadon lehet bort szállítani. (MTI)

Száz tonna fölé emelték az öntést a szegedi Vasanyagjavítóban

A Szegedi Felépítményi Vasanyagjavító Ú. V. dolgozói munkasikerekben gazdagon zárták le az 1955-ös évet, 101 százalékra teljesítették terveiket. A tervteljesítés azonban nem ment minden nehézség nélkül. A második negyedévben csak 99 százalékos eredményt tudtak elérni. Ekkor a műszaki vezetőség, a pártszervezet és az üzemi bizottság az élenjáró dolgozókkal megbeszélte a lemaradást. A dolgozók megfogadták, hogy pótolják a mulasztottakat. Főleg az öntők tettek erős fogadalmat és ezt meg is tartották azzal, hogy az előirányzott 80 tonnás öntést a mindennapos öntés bevezetésével, év végére *100 tonnára emelték.* A vállalkozás sikere elsősorban *Takács József* művezetőnek és *Eichinger Ferenc* csoportvezetőnek köszönhető, de nagy része van benne valamennyi öntőnek.

Jól dolgoztak a magkészítők is, akik a negyedik negyedévben *Pálfi Gyuláné* brigádvezető irányításával 125 százalékos átlagot értek el. A tisztítóbrigád *Simon Istvánnal* és *Miskolci Jánossal* az élén 212 százalékra teljesítette negyedik negyedévi előirányzatát.

Katona Lajos,
Szegedi Felépítményi Vasanyagjavító.

„Emberséges munkahelyet"

A *„Szocialista Vasútért"* 1955. évi 45. számában két esetben is foglalkozott a *Terézvárosi Pályafenntartási Főnökséggel.* A két cikkel kapcsolatban a következőket kívánjuk megjegyezni, egyrészt azért, hogy a bennünket nem egészen helytállóan ért bírálatra válaszoljunk, másrészt, hogy a cikkekben felvetett hiányosságokat az arra valóban illetékesek megszüntethessék.

A Béke úti aluljáró építésvezetőségének termelési értekezletén, a Rózsa utcai munkásszállással kapcsolatban említett hiányosságokért nem a pft. főnökség felelős. A szálláshelyet a Hídépítő Főnökségnek kell fenntartani, vagy esetleg ezzel más főnökséget megbízni. A szálláshely rendbehozatalára, karbantartására a terézvárosi pft. főnökség semmilyen megbízást nem kapott.

Az *„Emberséges munkahelyet"* című cikkel kapcsolatban megjegyezzük: a Budapest—Angyalföld állomás kereskedelmi dolgozói részére igénybevett épület eredetileg raktár volt. Az átalakítási munkát a Magasépítési Főnökség végezte és — illetékes pályamesterünk véleménye ellenére — meghagyta a 26 fokos esésű tetőt. Az átalakítás után az állomás kérésére a pályafenntartás hozzálátott a tető javításához. Ez nem járt eredménnyel, végül egy igazgatósági bizottság is elismerte a tető átépítésének szükségességét. Az igazgatóság rendeletére kezdte meg főnökségünk a tető lebontását, illetve az új betontető építését és előfordulhatott, hogy a munkálatot esős időben is végezni kellett. Megállapításunk szerint az angyalföldi kereskedelmi dolgozók részére megfelelő időben kellett volna biztosítani az emberséges munkahelyet, de ennek elmulasztásáért főnökségünk nem hibáztatható.

Kónya László
pályafenntartási főnök.

Levelezőink írják

Emlékeztető

1955. június 30-án a KPM I/5. A. osztályának javasoltam a BVKH V. osztály kocsicsoportja részére diszpécser üzemirányító telefon létesítését. A meglévő üzemi távbeszélő vonalak ugyanis annyira zsúfoltak, hogy órákon keresztül kell egy-egy sürgős távolsági beszélgetésre várni. Ha végre megkapjuk, sokszor olyan erős a hálózati búgás, hogy a beszélgetés eredménytelen marad.

Javaslatomra a múlt év augusztus 24-én azt a választ kaptam, hogy folyó évben (1955) üzemirányító telefonhálózatot építenek és megkísérlik ebbe a vonalba bekapcsolni a kocsicsoportokat is. Tekintettel arra, hogy a „folyó" év véget ért, azt hiszem aktuális ismét foglalkozni a javaslattal.

Szilágyi Sándor, BVKH

A dolgozók egészségéért

A pécsi fűtőház csarnokában nagy a füst- és széngázképződés. Eternit füstcsöveket kellene felszerelni, amelyek a füstöt és gázokat a szabadba vezetnék. Nem megfelelő a fürdő sem. Két évvel ezelőtt az alagsorban szükségöltözőt létesítettek. Ezt hónapok óta nem lehet használni a talajvíz miatt. Most a csarnok emeletén, a fürdőtől 200 méterre van az öltöző és így télen használhatatlan. Az új fürdő elkészüléséig a szükségöltöző végébe létesítsenek néhány zuhanyozót.

Várnai László
Pécs, igazgatóság

Hiú remények

Siralmas a *veresegyházi* vasutasok tüzelőellátása. Régen befizetett utalványokra az igényelt mennyiségnek csak mintegy negyed részét utalta ki az igazgatóság. 1955. október első napjaiban kezemben volt a negyedik negyedévre szóló 30 tonna tűzifa-kiutalás. A fát Nógrádverőcének kellett volna küldenie. Minden héten sürgettük, de hiába.

Hasonló a helyzet a decemberi szénkiutalással is. Nagybátony 30. Szuhakálló és Berente 15—15 tonna szenet nem szállít, mert ahogy mondják, *„csak irányvonatokat raknak".* A tél Veresegyházán is tél, a tüzelőre nagy szükség volna.

Dobosy István
állomásfőnök

A jobb utazásért

A vonatkésések sok panaszra adnak okot. A késéseket sokszor hanyag munka okozza. Az elmúlt két hónapban rossz fékbeállítás miatt kb. háromszor fordult elő vonatszakadás a szolnok—budapesti vonalon.

A vonatok nincsenek gazdaságosan kihasználva. Szombat délután négy munkásvonat indul a Keletiből 18—20 kocsival. Egy-egy kocsiban alig van 8—10 utas, ugyanakkor más vonat olyan zsúfolt hogy a lépcsőn is utaznak.

A nagykátai és a szolnoki munkásvonatokban háromnégy párnáskocsi fut. Ezek nincsenek kihasználva. Azt hiszem nagymértékben megjavíthatnánk az utazási feltételeket, ha a kocsikat ésszerűen osztanánk be.

Aranyos István
MÁV Hídépítési Főnökség

Saját érdekünk

A *„Szocialista Vasútért"* december 26-i számában elismeréssel írt a Vasúttervező Intézet munkájáról és jogosan kifogásolta az intézet tatarozásának elhúzódását. Én, mint ennek a munkának a vezetője, szeretném megírni problémámat.

Szinte minden erőmet arra kell összpontosítanom, hogy a szükséges munkaerőt és anyagot előteremtsem. Legtöbbször sajnos csak ígéretet kapok és a megígért határidő újabb csalódással gazdagít. A dolgozók minden percét helyesen kell kihasználni, hogy becsületes díjazásban részesüljenek. Ehhez azonban az szükséges, hogy az anyagellátásban lévő zavarokat megszüntessék.

Lakatos József

Ifjúsági élet

A DISZ-BRIGÁD JELENTI:

„SEMMI KÜLÖNÖS ESEMÉNY NEM TÖRTÉNT...”

Vasárnap van. Reggel 8 órakor fegyelmezetten, katonásan jelentkezik *Bátaszék állomáson Kozma Vencel* fiatal tolatásvezető és brigádja szolgálattételre. És kezdődik a munka. *Hidas, Inota, Hajmáskér, Ferencváros, Sztálinváros* — mind várja az irányvonatokat. A DISZ-brigád új módszerek szerint dolgozik: szalasztásos lökössorozattal. *Rózsa Ferenc*, a brigád „aggató” első embere és a többiek, *Keresztes Piusz, Orbán Jeromos, Pécsi Vilmos* egybehangolt, jó munkája nyomán egymás után alakulnak a vonatok: az 5273-as hajmáskéri, a 2161-es dombóvári, a 2172-es szuboticai. Az 5251-es gyorsteher előbb elkészül, korábban meneszthető.

Amíg a fiatalok brigádja egymás után állítja össze a vonatokat, feltűnik néhány kocsi, amely a tizedik vágányon várja a kirakást. De hiába várja... Vasárnap van, nem jelentkezett senki a kocsik kirakására. A forgalmi irodában telefon telefont ér, sürgetik a kirakást. Hiába, nincs inunkaerő.

A telefonsürgetést meghallja Kozma Vencel. Nincs sok idő a gondolkodásra, üres kocsi kell a cikóriarépának, át kell rakni egy hőnfutásos kocsit. S a DISZ-brigád határozott: „Gyorsan összeállítjuk a 2198-ast, szétrendezzük a 6462-est, beállítjuk a gyűjtőket, azután kirakjuk a kocsikat... Rózsa elvtárs, mondd meg *Simon* elvtársnak, a mozdonyvezetőnek, legyen a segítségünkre. A mozgások gyorsak legyenek...”

Három kocsiban sínek vannak, a fűtőház fordítókorongjához érkeztek. A hatalmas síntömböket valahol daruk emelhették a kocsikba. Hogyan rakják ki kézi erővel? „Kantolni” sem lehet, mert az egyik kocsi fékállása akadályozza a legördítést. Közben segítség érkezik. *Szép Bálint*, a kereskedelmi szolgálat DISZ-fiataljai közül, *Gerner János* raktári munkás és még *Keresztes Ottó* átmeneszlő is részt kér a munkából, pedig egy régebbi balesetnél elvesztette egyik lábát.

De hogyan is rakják le a hatalmas síntömböket? A DISZ-brigád nem hagyja magát. Vezényszó hangzik: „A középső kocsit leakasztani, a tartalék óvatosan előrehúz.” S ezzel elérik, hogy emberi erő helyett a gép húzza meg a sineket „kantoláshoz”. Óvatosan megindul az első húzás. A sín lekerül a fordítókorong elé. Utána a másik... Lassan, óvatosan folyik a munka, nehogy kár történjen, eltörjön a sín. Amikor végeznek a sínek lerakásával, következik a két kocsi zúzottkő kirakása. Lapátokat, villákat ragadnak az olajos kezek és zuhog a kő.

A hárcmórás rakodási időt egy óra alatt teljesítették a fiatalok. S Kozma Vencel DISZ-brigádja már ismét vonatokat rendez... 6424-es a négyre... 2131-es a háromra... 5236-os a kettőre... Átállás... leakasztás... körüljárás...

Este, szolgálatátadáskor Kozma Vencel brigádja nevében fegyelmezetten, katonásan jelenti szolgálati vezetőjének: *„Állomásfőnök elvtárs, a szolgálatot rendben átadtam... Semmi különös esemény nem történt...”*

Vajda Gyula,
állomásfőnök.
Bátaszék állomás.

A Törekvés úszósport évi mérlege

A Budapesti Törekvés úszószakosztálya csütörtökön este a Postás Szakszervezet székházában tartotta az 1955. évi úszóidényről szóló beszámolóját. A beszámolón a meghívott vendégeken kívül részt vettek a szakosztály tagjai, vezetői.

Világcsúcstartók, Európa- és olimpiai bajnokok, országos rekorderek és a jövő reménységei — apró kisgyerekek — egymás mellett ülve ünnepelték az elmúlt sikeres idényt.

A baráti vacsora után Lénárd János edző tarotta meg a beszámolót, majd kiosztották az arra érdemeseknek a jutalmakat, végül pedig filmvetítéssel zárták be a kitűnően sikerült házi ünnepséget.

A Bp. Törekvés úszószakosztálya büszkén tekinthet vissza az 1955-ös esztendőre. A több mint 200 tagot számláló szakosztály 9580 ponttal megnyerte az 1955. évi országos pontversenyt. Versenyzői 56 versenyen vettek részt, 1153 versenyszámban. Budapesten 35 alkalommal versenyeztek. 13 esetben pedig vidéki városainkban mérték össze tudásukat. Határainkon túl pedig: **Bécs, Varsó, München, Karlsruhe, Dubrovnik, Split és Moszkva** sportszeretö közönsége tapsolt a kitűnő Törekvés-úszók sikereinek.

Az 56 versenyen egyéni számban összesen 244 első, 194 második, 144 harmadik, 89 negyedik, 49 ötödik és 46 hatodik helyezést értek el.

A sok kitűnő eredmény közül kiemelkedik **Székely Éva** 400 méteres vegyes úszásban elért világcsúcsa. Székely Éva ezenkívül 200 méteres mellúszásban is világrangelsö lett. **Gyenge Valéria** négy magyar bajnokságot szerzett: 100 méteres gyorscn, 400 méteres gyorson, 100 méteres pillangón és a 4x100 méteres váltó tagjaként lett országos bajnok. A 100 méteres gyorsúszásban országos csúcseredményt ért el. Nagyszerű teljesítményt nyújtott a moszkvai nemzetközi versenyen **Littomeritzky Mária** is. A szakosztály úszói ezenkívül több felnőtt és ifjúsági csúcseredményt értek el.

A sportkör három érdemes sportolóval és nyolc első osztályú sportolóval dicskedhet. Érdemes sportolói szintet Székely Éva, Gyenge Valéria és Littomeritzky Mária ért el. Elsőosztályú sportolói címet Sebö Ágota, Györfy Balázs, Almásy Miklós, Garai Mária, Papp Vilmos, Nagy Tibor, Kliment Mátyás és Aradi László szerzett.

A nagyszerű szakmai vezetés **Sárosi Imre, Lénárd János** edzők és **Hámoros Imre** szakosztályvezető lelkes munkáját dicséri.

Lénárd János beszámolójában hangsúlyozta, hogy a sportolók ebben az évben sokkal fegyelmezettebben viselkedtek, mint az elmúlt esztendőben. Érdemként hozta fel, hogy a szakosztály fiatal tagjai közül 60 százalék jeles tanuló. Fegyelmi tárgyalásra az egész idény alatt nem volt szükség.

A szakosztály nagy része fiatal, tanulókból áll. Legtöbbje tehetséges úszónak ígérkezik, akiknek sportszeretete biztosíték arra, hogy a Törekvés úszószakosztálya az elkövetkezendő években növelni tudja eddigi kitűnő működését is.

DISZ-titkár a munkahelyén



Juhász Mária, Budapest—Kelenföld állomás DISZ-titkára példás szorgalommal látja el a poggyászpénztáros sok figyelmet követelő munkakörét.

(Kovács Géza felv.)

Beszélgetés dr. Cukor István sebészprofesszorral

A MÁV-kórház második emeleti folyosóján sokan várnak a röntgenre és a fogászatra. Déli tizenkét óra, ez a csúcsforgalmi idő. Ahogy közeledünk a folyosó végén levő I. számú sebészethez, a zsongás szinte elhal. Már csak halk rezgést hallani. Az előszobában teljes a csend. Ketten ülnek egy kerekasztalnál. Az ápolónők szinte lábujjhegyen járnak, nehogy zajt csapjanak.

Cukor professzor után érdeklödöm.

— Operál — mondja az ápolónő — tessék várni!

— Mikorra...

. Az ápolónő nem engedi, hogy befejezzem a mondatot:

— Lehet, hogy tíz perc, lehet, hogy két óra. Nagy műtét van.

Elgondolom: vajon hányszor mondják ezt ilyen halkan, izgatottan: — nagy műtét. Minden orvos bent van a műtőben, ahol Cukor professzor több évtizedes tapasztalattal operál. Gyomorműtét...: komplikált eset.

Talán fél óra telik el, mire nyílik az ajtó.

Néhány perc múlva a professzor szobájában beszélgetünk. Dr. Cukor István az elmúlt év végén Franciaországban járt, részt vett a nemzetközi vasútegészségi kongresszuson és a francia sebésztársaság meghívására előadást tartott a párizsi orvostudományi egyetem aulájában „Az epeutak sebészete” címmel. Cukor professzor a francia sebésztársaság rendes tagja, tudományos munkásságát külföldön is ismerik.

Hogyan fogadták előadását?

— Az előadás, amelyben az epemütétek eredményeiről számoltam be, nagy tetszést aratott. Sok neves külföldi tudós hallgatta meg az előadásomat, amelyhez igen sokan hozzá is szóltak. Az epemütéteknek a világ jelenlegi legnagyobb hírű sebésze, a lyoni Mallett-Guy meghívott az osztályára és ott konferenciát tartottunk.

— Rendkívül szívélyesek voltak, sok új dolgot láttam és igen sok dolgot szívesen elfogadtak tőlem is. Azt tapasztaltam, hogy a magyar tudomány iránt nagy az érdeklődés. Sikerült sok téves nézetet eloszlatni hazámat illetően a jelenlevő orvosok körében. Beszámoltam több tudományág fejlődéséről és meghívtam őket: látogassanak el a mi hazánkba.

Az egyhónapos kinntartózkodás alatt Cukor professzor sok műtétnél vett részt, ahol kikérték véleményét. Meglátogatta a párizsi rákintézetet és majdnem minden nagy francia sebészet munkáját tanulmányozta.

— Az egyik professzor csodálkozva kérdezte, hogy lehet, hogy kiengedtek Magyarországról? Elmondtam, hogy a mi országunk azt akarja, hogy a tudományos tapasztalatokat cseréljük ki egymással, mert ez az emberiség javát szolgálja.

Itthoni munkája felöli érdeklödésünkre elmondta, hogy a kórház megnyitása óta, 28 éve dolgozik itt és különösen az epeutak sebészetével foglalkozott.

— Mindig érdekeltek a vasutasbetegek — mondja elgondolkozva — hiszen édesapám is vasutasorvos volt Nagykanizsán. Negyven évig gyógyította a vasutasokat. Így kerültem én is közel a vasutas dolgozókhoz és különösen érdekeltek a vasutasok munkájából származó betegségek. Ilyen például a gyomorfekély, amely a rendszertelen étkezés következménye.

— Hány műtétet végzett 1955-ben?

— Körülbelül kétezret.

Már búcsúzunk, amikor újra visszatérünk fő témájára, élete egész céljára, az epemütétekre.

— E téren nemcsak rajtam és az orvosokon áll vagy bukik a siker, hanem a betegeken is. Nem szabad elhanyagolni a betegséget. Szeretném hangosan kiáltani a vasutasoknak, hogy jöjjenek hozzánk bizalommal. Mert nem a gyógyítás a legfontosabb, hanem a megelőzés. Ehhez pedig bizalom, bizalom és bizalom kell.

Cukor professzor sebészeti osztálya egyébként arról is nevezetes, hogy a műtéteket különös gonddal készítik elő. Nagy műtétet nem hajtanak végre anélkül, hogy a szívet, a májat, ahogy a professzor mondja, a szervezet „fogaskerekeit” — elő ne készítenék, meg ne erősítenék.

Kinn a folyosón csend van, nem hallatszik sem beszéd, sem ajtócsapkodás. Az előszobában egy asszony várja a férjét, most hagyja el a kórházat. De ezelőtt még megkapja az utolsó „leckét” a professzortól: mit szabad, mit nem... Orvosi tanacsok nélkül egyetlen volt beteget sem engednek el Cukor professzor osztályáról.

MÉSZÁROS FERENC

HÍREK

— **A Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnökségének tagjai** 1956. január 16-tól kezdve minden hétfőn és pénteken délután 3-tól 6 óráig munkások és alkalmazottak részére a SZOT épületében fogadóórát tartanak. A dolgozók a fogadóórán bármilyen problémájukkal, kérésükkel és panaszukkal a fogadóórát tartó elnökségi taghoz fordulhatnak.

— **Lengyelország ez év októberéig** 2600 fedett vasúti kocsit készít mintegy ötmillió dollár értékben Indiának.

— **A Dunakeszi Vagongyárban** elkészült a felszabadulás utáni első magyar gyártmányú hálókocsi. Az idén öt hálókocsi készül a MÁV részére.

— **Új MÁV fiúnevelő** intézet létesül Seregélyesen. Az építkezési munkákat rövidesen megkezdik.

— **Megalakult az 1956. évi magyar—szovjet barátság hónapjának** országos operatív bizottsága. A bizottság megtárgyalta a hónap feladatait és megállapodott abban, hogy az idei barátsági hónapot március 4-től április 4-ig rendezik meg.

— **Megkezdték a második vágány építését** Martonvásár és Tárnok között. Ugyancsak második vágány építését kezdik meg a közeljövőben Kisújszállás és Ebes között.

— **A vasúti rendőrség eljárást indított** Varga Lajos MÁV pályamester, bugaci lakos ellen a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett lopás, sikkasztás bűntette miatt.

— **Háromhetes műszakot** tartanak a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói a pártvezetőségválasztás tiszteletére.

— **Csapatzászlóavató nagygyűlést** tart január 22-én 18 órakor a Liszt Ferenc kultúrotthonban a hatvani MÁV MŰHOSZ-szervezet. A nagygyűlést műsor és tánc követi.

— **A közlekedés- és postaügyi** miniszter az őszi forgalom befejezésekor mintegy 140 000 forint jutalomban részesítette az egyes gazdasági minisztériumok és fuvaroztató vállalatok legjobb munkát végző szállítási dolgozóit.

— **A Magyar Tudományos Akadémia** közlekedéstudományi és energetikai főbizottsága együttes ülésen emlékezett meg Kandó Kálmánról. Az előadást Verebély László Kossuth-díjas műegyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia levelezőtagja tartotta.

— **Több indiai lap foglalkozik** Magyarországgal. A National Herald a „Magyar motoros vonatok” címmel közöl írást.

Lakáscsere

— **Elcserélném** Budapest, Kossuth Lajos utca 3. földszint 3. szám alatti egyszoba-konyhás főbérleti lakásomat kétszoba összkomfortosra. Érdeklödni lehet a fenti címen este hat és nyolc óra között. Matolcsi László-nénál.

— **Pécsi egyszoba összkomfortos** lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Érdeklödni: Lakatos János, Budapest, VIII., Szigetvári utca 18. II. 4. vagy 16—43 telefonon.

— **Elcserélném** egyszoba komfortos modern budai, napos, földszinti utcai MÁV-lakásomat kétszoba komfortos lakásra. A lakás lehet pesti is. Érdeklödni lehet Füzér Ferenc 426—980, vagy 38—95 telefonon 9-től 17 óráig és este 153—500 telefonon.

— **Kecskeméten lévő kétszoba** összkomfortos magánlakásomat elcserélném hasonlóért Nagy-Budapest területén. Érdeklödni lehet: Wellisch Ferenc, 222—916 telefonon.

Új szakosztállyal bővült a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV Sportköre

A labdarúgás, az asztalitenisz- és a sakk-szakosztály mellett ez év január 1-én megalakult a Gyöngyösi Törekvés birkózó-szakosztálya is. Az új szakosztály egyelőre 15 taggal kezdte meg működését, de az a tény, hogy a gyári fiatalok régi vágya teljesült a birkózó-szakosztály megindulásával azzal biztat, hogy rövidesen gyors fejlödésnek indul az új szakosztály. A fiatalok máris szorgalmasan látogatják az edzéseket, amelyet Lámi János segédoktató vezet. Lámi elvtárs rövid idő alatt 30—40 főre kívánja emelni a birkózók számát és különösen arra törekszik, hogy a felnőtt birkózók mellett úttörők, serdülők és ifjúsági birkózók vegyenek részt az edzéseken.

A szakosztály megalakulásához nagy támogatást nyújtott a honvéd helyőrség, amely az új szakosztály rendelkezésére bocsátotta birkózó-szőnyegét. A szakosztály a gyári dolgozókon kívül szívesen látja tagjai között a gyöngyösi fiatalokat is. Az edzések a gyár korszerű, fűtött ebédlőtermében folynak, ahol a tréning után hideg-meleg vízzel ellátott fürdő áll a birkózók rendelkezésére. Bár még csak néhány hetes a fiatal szakosztály múltja elhatározta, hogy tavasszal Vámosgyörkön és Karácsondon hírneve birkózó versenyen vesz részt.

Szentgáli István

„Művészek az olimpiáért”

A Magyar Olimpiai Bizottság felhívással fordult hazánk sportbarátaihoz, melyben a hatalmas összegű állami támogatás mellett az egyének segítő jóindulatát is kérte az olimpiai felkészülés biztosítására.

A Törekvés SE országos elnöksége elhatározta, hogy a közeljövőben több színvonalas, műsoros előadást rendez, melynek bevételét a MOB rendelkezésére bocsátja.

A tervek szerint még e hónapban neves operaházi művészek szereplésével a fővárosban rendez előadást, majd ezt követőleg több vidéki városban is sort kerül a műsor bemutatására.

A „Művészek az olimpiáért” című előadássorozaton az alábbi neves művészek vesznek részt: Fodor János Kossuth-díjas, Dobai Lívia, Gencsi Sári, Rajkó Magda, Erdélyi Aliz, Nagypál László, Domahidy László, Klug Ferenc, Angyal Nagy Gyula, Galambos Iván és Kassai János.

II. KERESZTREJTVÉNY

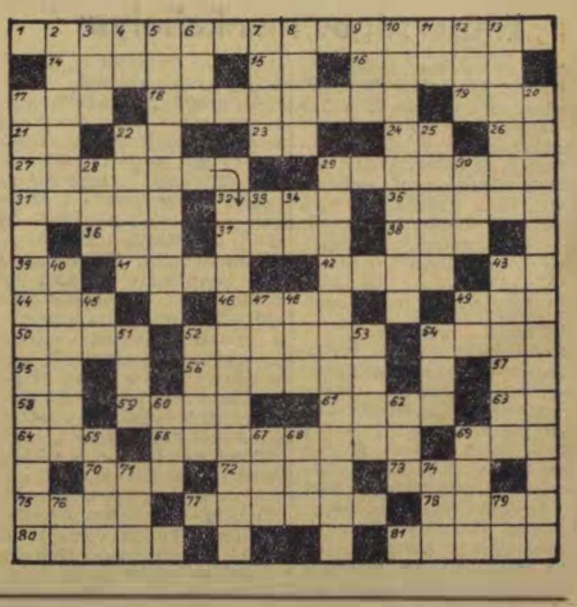
Vízszintes: 1. Haladásunk fegyvere. 14. Fél pár. 15. Kettős betű. 16. Kereskedelmi kifejezés. 17. Ital. 18. Híres város az Alföldön. (a 3. kockába kettős betű). 19. Részesül. 21. Tűz teszi. 22. Személyes névmás. 23. Kis patak. 24. Sándor, Tamás. 26. Líba hang. 27. **Pártszervezeteink nagy eseménye.** 29. Állomás Szolnok—Békéscsaba között. 31. Férfinév. 32. Olasz tűzhányó. 35. Papírra vetett. 36. Sürgős, nemetül. 37. Rítka. 38. Taszít. 39. Kicsinyítő képző. 41. Szándék. 42. Ázsiai ország. 43. Mint 39. vízsz. 44. Török férfinév. 46. Rajz. 49. Épület maradvány. 50. Bányaváros. 52. Szabályozását Széchenyi kezdte meg. 54. Villamosmozdony. 55. C. G. 56. Világhírű zeneszerzőnk. 57. Játékezüleg. 58. Tagadó szó. 59. Zenei kifejezés. 61. Csillag, angolul. 63. Európai nép. 64. Mutatószó. 66. Számtani kifejezés névelővel. 69. Vissza: kártyafigura. 70. Nagyon kér. 72. Fog. 73. Svéd pénzegység. 75. Szülő nélkülli. 77. Kiváló futónk. 78. Majdnem ázsiai népi. 80. Sportoló. 81. Női név.

Függőleges: 2. Nem ismerős. 3. Csapategység. 4. Kis szerszám. 5. Állomás Kecskemét—Kunszentmárton között. 6. Női név, keverve. 7. ...nt, magától. 8. Aki mer, az ... 9. Vissza: becézett női név. 10. Sárbogárd—Dombóvár között van. 11. Keresztül. 12. Albán pénz. 13. Hegybe vágják. 17. Rossz tárcsázás eredménye. 20. **Ez érvényesüljön a választásokon.** 22. Vízből kivesz. 25. Nemzet. 28. Vissza: gyakorol. 29. Pest megyei község. 30. Tartó. 32. Kettős betű. 34. Asszony, jelző. 40 Elhamvaszt. 43. Válogatott labdarúgónk. 45. Római 99. 47. Bedor mássalhangzói. 48. Csúnya. 49. Fedd. 51. Dunántúli csatorna. 52. Vissza: alföldi ruhadarab. 53. Irat. 54. Szeszes ital. 60. Ennek rajta. 62. A növény része. 65. Sivatag hajója. 67. Kígyófajta, keverve. 68. Vissza: fej része. 69. Hangzik. 71. Nyakbavaló. 74. Idegen női név. 76. Sír. 79. Jószívű teszi.

Beküldendő: vízszintes 1, 27, függőleges 20. Beküldési határidő: január 25. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az I-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Első telesek. A téli forgalom. Természet. Jól karbantartott gép.

Könyvet nyertek: Simon Borbála, Miskolc, MÁV-telep 39/b. Varga Zsigmond, Vecsés, Akácfa u. 27. Csukás Emma, Debrecen, MÁV Igazgatóság. Molnár István főintéző, Miskolc, I., Szénfi út 4.



SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság. — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—78, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. JANUÁR 23.



Fábri István, a ferencvárosi kocsijavító műhely lakatosa, a DISZ-brigád vezetője, a műhely legjobb fiatal dolgozója. (Kovács Géza felv.)

Jól karbantartott mozdonyokat

Régi vasutasok gyakran elevenítik fel ezekben a napokban elmúlt telek emlékeit. Összehasonlításokat tesznek a télnek alig nevezhető mostani évszak és régi, hasonlóan enyhe idővel beköszöntő, de később annál szigorúbbá vált telek között. Ezek az összehasonlítások kivétel nélkül azzal az eredménnyel járnak, hogy korántsem múlt el fejünk fölül a zord időjárás veszélye. A régi vasutasok élénken emlékeznek még például az 1928—29-es télre, amely februárban adta ki igazán a mérgét. De nem is kell ilyen messzire visszamennünk. Idézzük csak a tavalyi tél emlékét: február végefelé zúdult ránk a tél minden zordsága és március még viszontagságosabb volt, egymást érték a havazások, hófúvások. A veszprémi térségben dolgozók bizonyára arra is emlékeznek, hogy még április második felében vastag hóval fútta be a pályát a hideg bakonyi szél.

Nem az a szándékunk mindezek elmondásával, hogy túlzottan sötét képet fessünk az annyi kemény téli csatát sikerrel végigharcolt vasutas dolgozók, vagy az első telükre készülő mozdonyvezetők, fűtők elé — bár itt is igaza van a közmondásnak, hogy jobb félni, mint megijedni —, hanem újra és újra szeretnénk felhívni a figyelmet *a mozdonypark karbantartásának rendkívüli jelentőségére.* És van-e erre alkalmasabb időszak, mint a mostani? Mintha a természet, a késlekedő tél is azt üzenné a mozdonyvezetőknek: siessetek minél alaposabban kijavítani, rendbehozni az őszi „hadjárat" alatt megsérült, kifáradt gépeket.

De van egy lényegesen tárgyilagosabb figyelmeztetés is, amely beszédes számadatokkal érvel a fokozott gépkarbantartásra: az 1955-ös év és különösen az őszi forgalom vontatási „mérlege". Kezdjük azzal, ami általában jó volt. A javítási állagot sikerült leszorítani, volt olyan fűtőház, ahol öt százalék alá. A debreceni igazgatóság fűtőházai közül például több 3,5—4 százalék alá csökkentette az őszi forgalom idején a javítási állagot. Ugyanakkor feltűnően rossz volt a helyzet a szombathelyi igazgatóság területén. Itt még a nehéz terepviszonyok sem indokolhatják a 8—9, de nem egyszer 10—11 százalékos javítási állagot.

Az előző évihez képest javult 1955-ben a mozdonykihasználás is, mozdonyainknak 6 százalékkal több volt a százelegytonnakilométer teljesítménye, mint 1954-ben, és ugyancsak javult a szénfelhasználási arányszám, is, mégpedig 4,5 százalékkal. Az összekapcsolt mozgalom kiterjesztése 9 százalékkal növelte az összes mozdonykilométer teljesítményt.

Az érem másik oldala már kedvezőtlenebb képet mutat. A szolgálatképtelenségeknél 11 százalékkal rosszabb volt a mutatószám, vagyis míg 1954-ben 16 mozdony vált szolgálatképtelenné, s 488 000 kilométerre esett egy szolgálatképtelenség, addig 1955-ben 20 szolgálatképtelenség volt, s egyre 410 000 kilométer esett.

A legszomorúbb képet a géprevárások számának növekedése mutatja: 52 százalékkal több géprevárás volt, mint az előző évben. A helyzet csak valamelyest szépíti, hogy 1954-ben a mellékvonali géprevárásokat még nem vették olyan szigorúan, s az, hogy december óta bizonyos javulás mutatkozik.

Ezek az adatok nagyon sokat mondanak minden vontatási dolgozónak, különösen, ha hozzátesszük, hogy *a mozdony szolgálatképtelenségek zöme a karbantartás elhanyagolásából* (kenetlenül hagyott csapágy olvadása stb.), *a mozdonyvezetők hibájából következett be.* Lényegesen kisebb lett volna a géprevárások száma, ha a mozdonyoknak nem kellett volna hosszú időt javítással tölteniök a fűtőházakban. A gondos karbantartás, a lelkiismeretes gépvizsgálat felfedi azokat a kisebb hibákat is, amelyeknek kijavítása kezdetben még csak 1—2 órát vesz igénybe, de később miattuk már legalább 2—3 napra le kell állítani a gépet. A szombathelyi igazgatóságon is kedvezőbben alakult volna a javítási állag, ha gondos karbantartással előzték volna meg a nagyobb hibákat, a huzamosabb ideig tartó javításokat.

Két körülményről nem szabad egy pillanatra sem megfeledkezniök a vontatás dolgozóinak. Az egyik: második ötéves tervünk első évében vagyunk, ha most átmenetileg jelentkezik is a szokott éveleji elegycsökkenés — bár összehasonlíthatatlanul kisebb mértékben, mint az előző években — ez nem jelenthet tartós állapotot. *A vontatásra* — miként az egész vasútra — *már a legközelebbi időben újabb nagy feladatok várnak,* alig csekélyebbek, mint az őszi forgalomban. Nagy építkezéseink a télen sem szünetelnek, s tavasszal még fokozottabban folytatódnak, mezőgazdaságunk szocialista fejlődése, iparunk növekedése meghatározza a mi feladataink irányát és mértékét is.

A másik, amiről nem szabad megfeledkeznünk, bármilyen simogató tavaszi szellőt küldenek is a mezők a mozdonykonyhára, hogy a tél lehet, hogy csak várat magára, de egyáltalán nincs biztosítékunk arra, hogy februárban, sőt márciusban nem küldi ránk jégpáncélos, fehér hóköpenyes alakulatait. Rajtunk, s megbízható segítőtársunkon, a becsülettel, szeretettel gondozott gépen múlik, hogy legyőzzük-e az esetleges zord időjárást, vagy az fájó sebeket üt-e gépeinken, vasútunkon, sőt vasutas becsületünkön is.

A szakszervezet felhívása 125 000 tonna szén megtakarítására

VASUTAS DOLGOZÓK!

Pártunk III. kongresszusának takarékosságra való felhívása nyomán szakszervezetünk központi vezetősége 1954. november 19-i ülésén harcba hívott minden becsületes vasutas dolgozót 100 000 tonna szén megtakarításáért. A szakszolgálatok dolgozói e harcban derekasan megállták helyüket és az 1955-ös tervévben 105,85 százalékra teljesítették vállalásukat.

Második ötéves tervünk első évében újabb nagy feladatok várnak a vasút dolgozóira. Mint ismeretes, a vasút az ország széntermelésének körülbelül 18 százalékát használja fel üzemvitelére. Ez évente több millió tonnát tesz ki. Éppen ezért minden százalékos megtakarítás országos viszonylatban nagy tonnaszámban jelentkezik.

Szakszervezetünk elnöksége 1955. december 28-i ülésén értékelte a szénmegtakarítás terén elért eredményeket és a tapasztalatok alapján a reális lehetőségeket figyelembevéve, az 1956-os tervévben 125 000 tonna szén megtakarításáért szólítja harcba a vasutas dolgozókat.

A széntakarékossági mozgalom továbbfejlesztésére meg van minden lehetőség, csak élni kell vele. Alkalmazzuk és szélesítsük azokat a bevált szovjet és magyar módszereket, amelyeket a különböző szakszolgálatok dolgozói eddig is sikeresen használtak fel munkájuk során.

A célok eléréséhez az szükséges, hogy a szakszolgálatok dolgozói jó együttműködéssel, közös erővel induljanak harcba, mert csakis így biztosítható a siker.

Szakszervezetünk elnöksége e felhíváson keresztül szólítja fel a vasút valamennyi szakszolgálatának dolgozóját, hogy fokozzák erőfeszítéseiket a széntakarékosságért folyó harcban. A szakszervezeti aktívák a munka megjavításával mutassanak példát dolgozó társaiknak eredményeiken keresztül és a szolgálati ágak együttműködésének elmélyítésével biztosítsák, hogy a célkitűzés 1956-ra valóra váljon.

A VASUTAS DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKSÉGE

Havonkénti tervteljesítéssel második ötéves tervünk első évének határidő előtti befejezéséért

A DIMÁVAG Gépgyár dolgozói a Központi Vezetőség márciusi határozatának megfelelően az 1955. évi terv határidő előtti teljesítésének nyomdokain haladva vállalták, hogy a második ötéves terv első esztendejét is határidő előtt fejezik be és ez évi tervüket december 20-ra teljesítik. A DIMÁVAG dolgozói kötelezettséget vállaltak a technika fejlesztésére, a termelékenység emelésére, az önköltség csökkentésére és több más fontos gazdasági feladat megoldására.

A vasút dolgozói örömmel üdvözlik a DIMÁVAG dolgozóinak a szocialista munkaverseny továbbfejlesztésére, a második ötéves terv sikeres elindítására vonatkozó példamutató vállalását és követik azt. A kezdeményezés megtörtént, a vasutas dolgozók is tegyenek vállalásokat az éves terv határidő előtti teljesítésére, ennek keretében a havonkénti terveljesítésre, a felszabadulás ünnepének jó munkával való emlékezetessé tételére, mert az éves és negyedéves vállalásokat a havonkénti terveljesítés segíti elő igazán.

A Keleti-fűtőház versenyre hívta a Hámán Kató-fűtőházat

A *Landler Jenő Járműjavító* dolgozóinak az *Északi Járműjavítóhoz* intézett versenyfelhívása után most a *Keleti-fűtőház* dolgozói szólították párosversenyre a *Hámán Kató-fűtőház* dolgozóit az 1956. évi terv határidő előtti teljesítése, a havi tervek maradéktalan végrehajtása érdekében.

A Keleti-fűtőház dolgozóinak párosversenyfelhívása a többi között a következő pontokból áll:

Mozdonykilométer tervüket negyedévenként három nappal előbb fejezik be, százelegytonnakilométer tervüket havonta 3,5 nappal előbb teljesítik. Vállalják, hogy az első negyedévben 2500 tonna szenet takarítanak meg és eredményüket a további évnegyedekben úgy fokozzák, hogy december 10-től az év végéig megtakarított szénnel továbbítják vonataikat. Mozdonyaik, motorjaik javítási tervét minden negyedévben két nappal előbb befejezik, egész évi tervüket 1956. december 20-ra teljesítik. Az önköltségcsökkentés érdekében negyedévenként 300 000 forintot takarítanak meg. Mosási kilométertervük teljesítése mellett vállalják, hogy mozdonyaik 70 százaléka kazántisztaság szempontjából 1-es osztályzatot ér el.

Salgótarjánban harcot folytatnak a menetrendszerinti indításért

Salgótarján külső-pályaudvar forgalmi dolgozói az év első napjaitól kezdve harcot folytatnak a vonatok menetrendszerinti indításáért. Megfogadták, hogy az ebben a versenypontban elég gyenge múlt évi százalékukat 1956-ban megjavítják. Fogadalmukat a munka jobb megszervezésével, a munkaidő teljes kihasználásával valósítják meg.

Az eddigiek során már értek is el eredményt. *Sándor Pál* forgalmi szolgálattevő és brigádja a személyvonatok menetrendszerinti indításánál 101, a tehervonatok indításánál 104 százalékot ért el. Az átlagos terhelésnél 105 százalékos a teljesítményük. *Patakfalvi Nándor* vonatmenesztő térfelvigyázó a tehervonatok menetrendszerinti indítását 107 százalékra teljesítette. *(Hidvári István leveléből.)*

Szakmunkásoktatás a vonalon

Újszerű kezdeményezést valósítanak meg a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség DISZ-fiataljai a pártvezetőségválasztás tiszteletére. A fiatal műszakiak vállalták, hogy a fiatal fizikai dolgozók részére kint a vonalon *szakmunkásoktatást tartanak* vonalbeutazásaik alkalmával, hogy így mielőbb kineveljék a pályafenntartás új szakmunkásait és megszerettessék a fiatalokkal a vasútat. Vállalták továbbá, hogy az országos célkitűzéseket sztahanovista szinten teljesítik. Az ifi- és DISZ-brigádokat úgy patronálják, hogy azok a technológiai fegyelem követelményeinek megfelelően tudják végezni munkájukat. A Petőfi DISZ-brigád vállalta, hogy tovább tartja a sztahanovista szintet, ennek érdekében tanulmányozza a szovjet alázúzalékolási munkamódszert és a tervet 100 százalékra teljesíti. *(Krizsán Erzsébet leveléből.)*

Közel tizezer tervenfeküli kocsitovábbítás

Budapest-Ferencváros állomás dolgozói röpgyűléseken és termelési értekezleteken beszélték meg, hogyan készülnek fel az 1956. évi terv teljesítésére, a felszabadulás tizenegyedik évfordulójának megünneplésére.

Az éves terv jó teljesítése érdekében és április 4 tiszteletére vállalták, hogy az egy kocsira eső mozgatási egységidőt a januári tervezett 5,3 percről 5,1 percre (103 százalék), februárban 4,8 percről 4,6 percre (104 százalék), márciusban 4.4 percről 4.15 percre (105 százalék), az első negyedévben pedig a tervezett 4,8 percről 4,6 percre (104 százalékra) teljesítik.

A tehervonatok menetrendszerinti indítását havonta és negyedévi viszonylatban is 102 százalékra végzik el, jó minőségű munkával, előírásszerinti összeállítással. Hónapról hónapra emelik a terhelési tervet, az egy kocsira eső tartózkodási időt pedig csökkentik. A kocsikifutási tervet, illetve az állomás területéről naponta továbbítandó kocsik mennyiségét januárban 3500 kocsiról 3606 kocsira, 103 százalékra, februárban 3350 kocsiról 3484 kocsira, 104 százalékra, márciusban 3650 kocsiról 3760 kocsira, 103 százalékra növelik. Az első negyedévben a tervezett napi 3500 kocsi helyett 3606 kocsit továbbítanak 103 százalékos értékben.

Verseny a hatvani pályafenntartási főnökség szakaszai között

A *hatvani pályafenntartási főnökség* dolgozói a második ötéves terv első évének sikeres teljesítése érdekében szép vállalásokat tettek. *Az első pályamesteri szakasz dolgozói versenyre hívták a főnökség valamennyi pályamesteri szakaszát.* Vállalták, hogy a fenntartási tervet 95 és 100 százalék között teljesítik, a létesítményjegyzékben kiadott különhiteles beruházási és felújítási munkákat 100 százalékban elvégzik. *Zagyvapálfalva állomáson* az őrtorony építését a vasutas napra befejezik. A vágányhálózat még jobb karbantartása érdekében vállalták, hogy a nyílt pályán és az átmenő fővágányban a talpfaállagot 110 százalékban, állomási mellékvágányban pedig 55 százalékban kiszabályozzák. *A tavaly szervezett öt DISZ-brigád mellett még kettőt alakítanak és elérik, hogy a fiatal dolgozóknak legalább 85 százaléka a DISZ tagja legyen.*

A pártvezetőségválasztás tiszteletére

Termelési értekezleteken határozták el *Dombóvár állomás* dolgozói, hogy a február 6-i pártvezetőségválasztás előtt január 23-i kezdettel választási ünnepi műszakot tartanak. A vállalásokban a kommunista dolgozók mutatják a példát. A *Cziráki* vonatkísérő brigád *az egész esztendő tartamára párosversenyre hívta ki a Keszthelyi-brigádot.* Vállalták, hogy továbbra is tartják a sztahanovista szintet, a munkafegyelmet méginkább megszilárdítják, a rendezvényeken valamennyien, állandóan részt vesznek.

A pártonkívüliek is magukénak érzik a vezetőségválasztás ügyét. A pártonkívüli *Ugi* elvtárs vonatkísérő brigádja versenyfelhívást intézett a Nagy-brigádhoz. A Nagy-brigád, amelynek minden tagja MSZT-tag és a múlt évben minden hónapban elérte a sztahanovista szintet, elfogadta a kihívást.

„Győzelmi műszak" Komlón

A komlói dolgozók január 10-én tartott termelési értekezletükön az eddigi jó eredmények fokozása érdekében új vállalásokat tettek. Elsőnek *Novotny Károly* forgalmi szolgálattevő, a DISZ Petőfi-brigád vezetője tette meg vállalását. Fogadta, hogy brigádja az első negyedévben minden hónapban teljesíti a sztahanovista feltételeket. Ezenkívül bejelentette, hogy a brigád január 10-től 31-ig *„győzelmi műszak"-ot* tart a Francia Kommunista Párt győzelmének tiszteletére. Vállalták, hogy a műszak során *minden munkásvonat menetrendszerű időben indul el Komló állomásról.* A Táncsics- és a Kossuth-brigád csatlakozott a felajánláshoz és versenyre hívta ki a Petőfi-brigádot, amelyet az el is fogadott. *(Görbe Zoltán leveléből.)*

A szakma kiváló dolgozója



Bogdány Józsefné köszörűs, a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV dolgozójának átlagos teljesítménye 159 százalék. (Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Az első vezetőségválasztó taggyűlések tapasztalatai

Írta: Nagy János, a debreceni politikai osztály vezetője

A debreceni igazgatóság területén az alapszervezetek egy részénél lezajlott a pártvezetőségek újjáválasztása. Az első tapasztalatok azt mutatják, hogy az elmúlt két év alatt nőtt a párttagság felelősségérzete és aktivitása. Ezt bizonyítja, hogy *az eddig megtartott taggyűléseken a párttagság 94 százaléka vett részt és bátran bírálta a vezetőség eddigi munkáját*, úgy hogy ezek a bírálatok előre is mutattak és segítséget is adtak az új vezetőségeknek.

A pártszervezetek nagy részénél a beszámolót a legfontosabb párthatározatok, de *főleg a Központi Vezetőség márciusi és novemberi határozatainak tükrében állították össze.* Bevezetőben értékelték az eseményekben gazdag nemzetközi helyzetet, részletesen elemezték a szolgálati hely munkáját, az őszi és téli szállítási feladatok eredményeit, a kommunisták helytállását. Kiemelték, hogy

a második ötéves terv nagy célkitűzései fokozott felelősséget rónak a pártszervezetekre, az egész párttagságra.

A határozati javaslatokban helyesen szabták meg az elkövetkező időszak feladatait.

A taggyűlések második napirendi pontjánál még jelentősebb javulás mutatkozott, ami a tagság fejlődését és ébersége mutatta. *A jelölések felett kivétel nélkül élénk vita alakult ki.* A *hajdúböszörményi* alapszervezet vezetőségválasztó taggyűlésén például erős bírálatot kapott a vezetőség, mert az utóbbi időben *keveset foglalkozott a termelés kérdéseivel* és emiatt az őszi forgalom idején nem tudták kellőképpen mozgósítani a kommunistákat a kocsikihasználás jobb teljesítésére, valamint más időszerű feladatok megoldására. A vitában felszólalók helyes javaslataikkal irányt is szabtak a vezetőségnek a további munkához és lehetővé tették, hogy a vezetőség minél előbb ki tudja javítani a vezetés fogyatékosságait.

Az eddigi tapasztalatok alapján el lehet mondani, hogy az eredmények bíztatóak. Ez azonban nem jelentheti azt, hogy ne lássuk meg a hibákat is. Néhány jellemző hiányosságra kell rámutatnunk. A beszámolókkal kapcsolatban leginkább az volt a hiba, hogy igen *sok időt és helyet fordítottak a nemzetközi kérdések taglalására, így lényegesen kevesebb idő jutott a vezetőség munkájának ismertetésére és megvitatására.*

A kisebb pártszervezeteknél a beszámolók egy része nem foglalkozott a a jobboldali nézetek elleni harccal, annak ellenére, hogy ezek a káros nézetek náluk is éreztették hatásukat,

nehézségeket okoztak a munkafegyelem megszilárdításában és a pártmunkában is. De általában *az ideológiai munka jelentősége nem kapott elég helyet a beszámolókban.* A párttagság sok helyen élesen bírálta a beszámolót azért is, mert az nem foglalkozott az ifjúság nevelésének kérdéseivel.

Ezek a hibák nagyrészt azért fordulhattak elő, mert némely alapszervezetnél a beszámolót csak az utolsó napon készítették el, mint például *Ujfehértó* forgalmi alapszervezeténél. Az ilyen beszámolók nem voltak alaposak, nem elemezték kellően a vezetőség kétéves munkáját. Ezért a politikai osztályt is felelősség terheli, amely nem figyelt fel idejekorán ezekre a hiányosságokra.

Néhány helyen a határozati javaslatok elkészítésénél is mutatkoztak hibák, főként azért, mert *a javaslatok nem tartalmaztak pontos célkitűzéseket, nem mutatták meg az új vezetőség legközelebbi feladatait.*

A legjelentősebb hibaként kell azonban felróni, hogy az első választásoknál igen nagy volt a fluktuáció, a vezetőség régi tagjainak kicserélése. A nagyarányú fluktuáció egyrészt abból adódott, hogy a vezetőség beszámolója jobbára csak a hibákat mutatta meg, így az eredmények elsikkadtak. De volt olyan káros megnyilvánulás is, mint *Dombrád* pártszervezeténél. Itt a tagság alaposan bírálat alá vette a vezetőség munkáját, de ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a régi vezetőség derekasan dolgozott, azonban *„hogy lendületesebben menjen a jövőben a pártmunka"* jelszóval majdnem teljesen új vezetőséget választottak. Ebből és a hasonló példákból le kell vonni a tanulságokat azoknak a pártszervezeteknek is, amelyek még nem választották meg új vezetőségüket. Magyarázzák meg a tagságnak, hogy

a vezetőségek nagyarányú kicserélése súlyos károkat okozhat a pártmunkában. Mindenekelőtt megszakítja a pártvezetőségekben a munka folyamatosságát.

A pártvezetőségek jelenleg is sok kérdéssel foglalkoznak, amelyek legtöbbjében már kialakult a véleményük, terveket készítettek. Ha a vezetőségeket teljesen kicserélik, ezek a tervek jórészt csak tervek maradnak, az előző vezetőség munkája, fáradozása elvész.

De nemcsak erről van szó. *Nem helyes és nincs is értelme, hogy a régi, a pártmunkában évek óta jól dolgozó vezetőségi tagokat ok nélkül kihagyják a pártvezetőségből.* Ellenkezőleg. Meg kell választani őket és gazdag tapasztalataikat továbbra is gyümölcsöztetni kell. *Nem szabad magukra hagyni azokat az elvtársakat sem, akik a választások során kimaradtak ugyan a vezetőségből, mert követtek el kisebb hibákat, de kellő irányítással jó pártmunkások maradhatnak.* Továbbra is meg kell őket bízni pártfeladatokkal, hogy a jövőben is érezzék a párt megbecsülését.

Tapasztalatainkat, amelyek eredményeket és hiányosságokat is mutatnak, azért tárjuk fel, hogy azok a pártvezetőségek, amelyeknél még nem történtek meg a választások, vonják le a tanulságokat és aknázzák ki jobban azokat a lehetőségeket, amelyek előbbre viszik a pártmunka megjavítását.

A TAGGYŰLÉS SZÜNETÉBEN

— A kommunista kiállásról —

A szavazócédulák elkészítéséig az elnök elrendelte a szünetet. Közel négyórás tanácskozás után a Keleti Fűtőház II-es alapszervezetének kommunistái kilépnek abból a helyiségből, ahol mostanáig folyt a taggyűlés, elszélednek. Odalépek az egyik csoporthoz. Egy alacsony elvtárs a következőt mondja: ez a vezetőség rosszabb lesz, mint az előző volt! Nem jó választottunk, mégiscsak jobb lett volna *Nyitrai*...

Miről beszélgettek a szünetben...

A másik csoportnál egy volt vezetőségi tag, aki most is szerepel a megválasztandók listáján, így beszél: azért hagyták ki *Nyitrait*, mert bátran kiáll, megmondja a véleményét, nem fél a „népszerűtlen" feladatoktól.

— Miért nem mondta ezt el a taggyűlésen? — kérdezem.

— Egy vezetőségi tag védelmezze a titkárt? — hangzik a furcsa válasz.

Néhány perccel később egy középtermetű, fekete bajuszos elvtárs bizalmas négyszemközt kijelenti: *nem sikerült a taggyűlés.* Azért nem akarták *Nyitrai* elvtársat az új vezetőségbe, mert ő nem engedte, hogy az utazók bort hordjanak, mert fellépett a szabálytalanságok ellen...:

Mindez a szavazás előtti néhányperces szünetben, a vita lezárása után hangzott el. Forgassuk most vissza az idő kerekét, hogyan beszéltek a kommunisták a taggyűlésen?

A vezetőség beszámolója hű képet festett az elmúlt két esztendő munkájáról. Megemlékezett az eredményekről, bátran feltárta a hiányosságokat, nem félt név szerint élesen bírálni azokat, akik hibákat követtek el. Végül külön-külön értékelte a vezetőségi tagok kétéves munkásságát.

Bár jó és tartalmas volt a vezetőség beszámolója, nem hiányzott belőle sem a kritika, sem az önkritika, mégis nehezen indult meg a hozzászólás és később is, ha egy-egy elvtárs befejezte mondanivalóját, ugyancsak erőlködnetett az elnök, hogy szólásra bírja a következő felszólalót.

...és miről a taggyűlésen

Elhangzott végülis. mintegy 15 felszólalás, de alig két-három elvtárs beszélt a pártszervezet munkájáról. A többség *Nyitrai* elvtársat, a párttitkárt bírálta. Rossz a magatartása, keveset tartózkodik az utazó dolgozók között, félvállról beszél az emberekkel, — mondották. Kezdett kialakulni a kép: *Nyitrai* elvtárs nem méltó a bizalomra, mert nem törődik eleget a dolgozók ügyes-bajos dolgaival, nem jó a kapcsolata sem a vezetőséggel, sem a tagsággal.

Ezután néhány elvtárs — igen bizonytalanul — megkísérelte védelmébe venni a párttitkárt, valahogy ilyenformán: nem akarok szerecsenmosdatást. ami igaz, az igaz. nem a legjobb *Nyitrai* elvtárs magatartása, de azért sokat dolgozott, sokat változott és a pártszervezet sikereket ért el a vezetésével.

Egyetlen felszólaló sem beszélt azonban arról, amit később a szünetben igen sokan így fejeztek ki: *Nyitrai elvtárs magatartása sok kívánnivalót hagy maga után, de leváltásánál ez nem az ok, hanem az ürügy volt.*

Igy van-e, vagy sem, ezt mi nem dönthetjük el a beszámoló és a felszólalások alapján. Nem azért emeljük fel szavunkat, mert *Nyitrai* elvtárs nem lett tagja az új vezetőségnek, hanem azért, mert más képet nyertünk *Nyitrai* elvtársról a taggyűlésen, és mást a szünetben. És a két kép homlokegyenesen ellentmond egymásnak!

Ugyanazok ültek a taggyűlésen, akikkel a szünetben beszélgettünk. Amikor a hozzászólások voltak, ugyanezek az elvtársak éppen úgy zsebükben őrizték piros tagsági könyvüket, mint később a szünetben. És ebben a tagsági könyvben benne van a szervezeti szabályzat is, amelyik kimondja: *„A párttag kötelessége, hogy legyen a párt iránt őszinte és becsületes, ne titkolja és ne ferdítse el az igazságot. A párt iránti őszinteség hiánya, a párt megtévesztése összeférhetetlen a párthoz való tartozással". „A párttag joga* — mondja a továbbiakban — *hogy pártszerű bírálatot gyakoroljon a pártszervezet taggyűlésein és értekezletein, a párt tagjainak és szervezeteinek tevékenysége fölött".*

A Keleti Fűtőház II-es alapszervezete egyes kommunistái nem éltek taggyűlésükön szervezeti szabályzat-adta jogaikkal, kötelességükkel. Nem álltak fel a taggyűlés színe előtt, nem hangoztatták ellenvéleményüket, pedig szünetben mondott szavuk után ítélve, nem értettek egyet egyes felszólalókkal. A kommunista bátran, nyiltan mondja meg a véleményét, úgy, mint az a néhány elvtárs, aki élesen bírálta *Nyitrai* elvtárs magatartását. Lehet, hogy túloztak, lehet, hogy nem volt teljesen igazuk. Lehet az is. hogy *Nyitrai* elvtársat jogtalan bírálat érte. Lehet... De ezek az elvtársak véleményüket a taggyűlés elé bocsátották. mód lett volna az ellenvélemény nyilvánítására, mód lett volna a vitára. Ott és nem később, a taggyűlés után.

B. G.

Mi történt Ajkán

Január 3-án Ajka állomás ÜB-elnöke, *Németh Gyula* elvtárs telefonon arról értesítette a szombathelyi területi bizottságot, hogy *Kecskés* pályamester feltörte az üzemi bizottság helyiségének lezárt ajtaját, és az irodában szállást akart berendezni az Ajkára kirendelt pályafenntartási dolgozóknak. A pályamester arra hivatkozott, hogy erre az igazgatóság II. osztályától, *Horváth László* vonalbiztostól kapott utasítást.

A területi bizottság azonnal érintkezésbe lépett a II. osztállyal, ahol erélyesen tiltakoztak az ellen, hogy a jogtalan cselekedetre bármilyen utasítást adtak volna. A pályamestert ezután szakmai felettesei is figyelmeztették arra, hogy eljárása jogtalan volt.

Kecskés elvtárs azonban ezután sem, az üzemi bizottság elnökének ismételt felhívására sem volt hajlandó az ÜB-irodából kivitetni az idő közben beállított ágyakat, de ugyanakkor *a pályamesteri irodából kivitette az ágyat, nehogy eszébe juthasson valakinek, hogy esetleg ott is lehetne ideiglenes szálláshelyet berendezni.* Kijelentette Kecskés elvtárs azt is, hogy csak a II. osztály főnökének utasítását veszi tudomásul.

Kecskés elvtárs ezzel az önkényes, jogtalan eljárásával gátolta az üzemi bizottság munkáját, akadályt gördített az elé, hogy a dolgozók gyorsan, zavartalanul intézhessék ügyeiket az irodában. A szakszervezeti helyiség Ajkán és mindenütt végeredményben a dolgozók érdekeit szolgálja, a helyiségben folyó munka akadályozása tehát a dolgozók érdekvédelmét csorbítja. Remélhetőleg erre szolgálati felsőbbsége ismételten és kellő erélyyel felhívja majd Kecskés pályamester figyelmét, annyival is inkább, mert eljárásával nemcsak a dolgozók jogait csorbította, a szakszervezet tekintélyét veszélyeztette, hanem szembehelyezkedett szakmai vezetői utasításával is.

Bernáth Lászlóné,
a szombathelyi területi bizottság szervező titkára

Kép Romániából



A Román Államvasutak múzeumának egyik kiállítási terme. (Foto Agerpress felv.)

Nemzetközi ÉLET

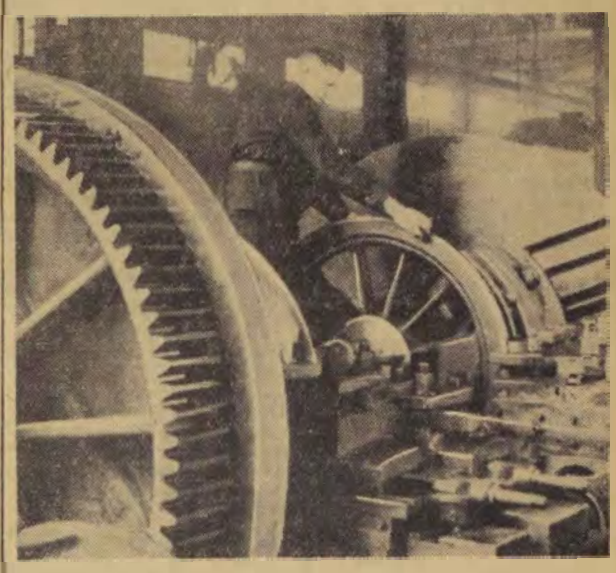
Különleges vasúti teherkocsi a Szovjetunióban

A súlyos és nehézkes teherárukat, generátorok és turbinák forgó részeit, nehéz öntöttvas gépeket stb,. a vasutakon különleges nyitott kocsikon, úgynevezett mélyített rakterületű kocsikon szállítják. A szovjet vasutakon a legutóbbi időig 150 tonna teherbírású ilyen különleges nyitott vasúti kocsik voltak. Vannak azonban olyan teherárúk, amelyeknek súlya jelentősen meghaladja ezt a határt. Ennek következtében olyan mélyített rakterületű nagy vasúti kocsikat készítettek, amelyek 230 tonna súlyt is elszállítanak. Az ilyen kocsik alá több kerékpárt kell szerelni, hogy ezáltal a sínekre jutó terhelés ne haladja meg a megengedett normát. Ugyanebből a célból a kocsi rakfelületét, támasztógerendáit és egyéb részeit igyekeznek minél könnyebbre, de ugyanakkor minél szilárdabbra készíteni, hogy kibírják a nagy terhet.

Az újfajta kocsi fő tartógerendája függőleges acéllemezekből áll, amelyet felül összefüggő acéllap borít, alul pedig megerősített acélszalagok. A tartógerenda forgótányéros gömbtámaszokon keresztül két közbenső gerendán nyugszik. A közbenső gerendák egyike több áttételen keresztül három, egyenként kéttengelyes alvázon, másika pedig két hasonló alvázon nyugszik.

A terhelést azért osztották el két önálló alvázra, hogy a vasúti kocsi könnyebben haladjon a kanyarokban.

KIVÁLÓ ESZTERGÁLYOS



A moszkvai nyugati vasutak Ilicsről elnevezett fűtőházában dolgozik Ivan Golovanov kiváló esztergályos

(Foto Agentpress.)

Elindult útjára az első kínai tehermozdony

A Kínai Népköztársaságban rövid időn belül hazai gyártmányú mozdonyok fognak közlekedni. Az első ilyen gőzmozdonyt már le is gyártották a *Dalnjan* városában lévő új mozdonygyárban. A gépen sokoldalú tökéletesítést végeztek a kínai mérnökök, amelyek révén megkönnyítik a mozdonyszemélyzet munkáját, emelik a gép teljesítményét. Az újításokkal a mozdony vonóerejét 41, teljesítményét pedig 80 százalékkal növelik, ugyanakkor pedig 42 százalékkal kevesebb fűtőanyagot használnak el. A szén adagolását gépesítették. A Szovjetunió sok segítséget nyújtott a kínai konstruktőröknek az új tehermozdonytípus tervezésénél.

A lengyel vasutak villamosításának 10 esztendeje

„A lengyel vasutak villamosításának 10 esztendeje" — címen kiállítást rendeztek *Lodzban*. Amint ismeretes, 1939-ig csupán három kis vonalszakaszt villamosítottak Varsó körzetében. A felszabadulás óta a villamosított lengyel vonalak hossza már eléri a 355 kilométert.

A Német Demokratikus Köztársaság az elmúlt napokban szállította le a lengyel államvasutak részére az E 56—12 sorozatú villamosvonatot, amely 110 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedik és külalakra, korszerűségre nézve egyike a legtökéletesebb, a leggazdaságosabb villamosmozdonyoknak. A lengyel szakértők őszinte elragadtatással nyilatkoztak a *hennigsdorfi* és *görlitzi* gyárak munkájáról.

A pápa fogadta a római vasutasokat

A *„La Tribuna Dei Ferrovieri"*, az olasz vasutasok lapja beszámol arról, hogy a pápa nemrégiben fogadta a római vasutasok 5000 főnyi küldöttségét. A „kihallgatás" nagy visszhangot keltett az olasz sajtóban, és azt különféleképpen értékelték. A pápa ugyanis leszögezte, hogy: egyetlen igazi keresztény sem talál ellentmondást abban, hogy „mint keresztények" egyesültök erős szervezetekben annak érdekében, hogy „kötelességeitek teljes megóvása mellett" megőrizzétek jogaitokat és elérhessétek a jobb életviszonyokat. Ezért az egyház társadalmi tanaival mindenben megegyezően jártok el, amikor „erkölcsileg megengedhető eszközökkel" érvényesítitek jogos érdekeiteket.

Az olasz sajtó egy része joggal kérdezte meg, hogy miként képzeli el a pápa azt, hogy a tőkések, a főpapság és a feudális főnemesekkel szembeni „kötelességeik teljes megóvása mellett" tömörüljenek jogaik megőrzésére, helyesebben kivívására és a jobb életviszonyok kiharcolására. A pápai szózat az elnyomó rendszer védelmében szállt síkra akkor is, amikor holmi „megengedhető eszközökkel" akarja érvényesíttetni az olasz vasutasok jogos érdekeit, hallgatva a sztrájk fegyvereiről és egyéb, a munkásosztály rendelkezésére álló hathatósabb fegyverekről.

A TECHNIKA GYORSÜTEMŰ FEJLESZTÉSÉÉRT

A műszaki színvonal emelésének jelentősége

Világszerte tapasztalható, hogy a technikai haladás, a társadalom eddigi fejlődése során soha nem tapasztalt ütemben és méretekben hódít tért, rohamléptekkel tör előre. Ez a haladás mutatkozik az újabb és újabb, az előzőeknél tökéletesebb gépek, szerszámok létrehozásában, az ipar anyagforrásainak kiszélesedésében új energiaforrások felfedezésében.

Világos, hogy hazánknak is, vasutunknak is — ha nem akarunk lemaradni — lépést kell tartani a technika világszerte végbemenő gyors fejlődésével. A szocializmus és a kapitalizmus között folyó gazdasági verseny során a szocialista társadalom fölényének e téren is ki kell bontakoznia.

A technika gyorsütemű fejlesztése minden szocializmust építő ország számára objektív szükségszerűség.

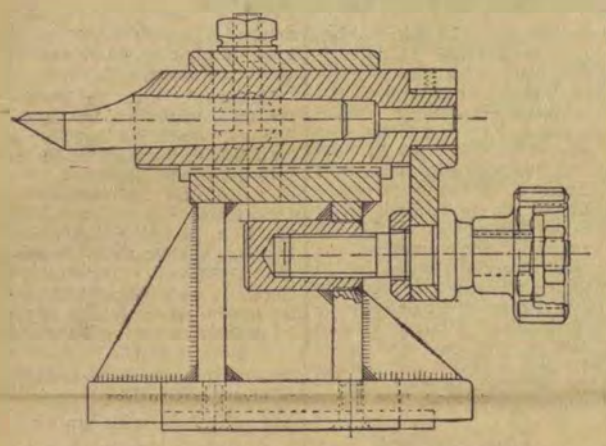
Megkezdtük második ötéves tervünk első esztendejét. A második ötéves tervben, a dolgozók életszínvonalának emelése érdekében megvalósítandó széles program, az ipar, a közlekedés nagyarányú fejlesztése, a mezőgazdaság szocialista átszervezése csak abban az esetben valósítható meg sikeresen, ha ez a nagyarányú fejlesztés a legkorszerűbb technika alapján megy végbe. Ezek a körülmények világosan magyarázzák, hogy a második ötéves terv egyik fő feladata az egész népgazdaság technikai színvonalának jelentős fejlesztése kell, hogy legyen.

A technika fejlődése döntő szerepet játszik vasutas dolgozóink létfeltételeinek alakulásában. A vasúti technika fejlődésének döntő szerepe a termelékenység, a szállítási eszközök javításában és kihasználásában, az önköltség csökkentésére és nem utolsósorban a vasúti munka teljesítményének alakulására gyakorolt hatásában rejlik.

A műszaki fejlesztés kérdéseinek előtérbe állítása a vasúton is szükségessé teszi, hogy az újító mozgalmat az eddiginél nagyobb mértékben állítsuk a műszaki fejlesztés feladatai megoldásának szolgálatába. A szocialista verseny elválaszthatatlan részévé kell tenni a technika tökéletesítéséért, a korszerűtlen berendezéseknek és az elavult vasúti technológiáknak újakkal való felváltásáért folyó harcot és ezzel együtt az új technika minél tökéletesebb elsajátításáért végzett nevelő munkát, Ez a célkitűzés megköveteli, hogy tervszerűen harcoljunk azért, hogy a vasutas újítók tapasztalatait az egész vasutasság közkincsévé tegyük. A műszaki fejlesztés, a vasúti technika színvonalának emelése ugyanis nem öncél. Ezt a hatalmas feladatot úgy kell végrehajtani, hogy a szocialista társadalom minden dolgozója megértse, hatását pedig anyagi és kulturális körülményeinek állandó javulásán is érezze.

Deák György (Északi Járóműjavító ÜV):

Készülék támcsavar-menetfúrók és dörzsárak marásához



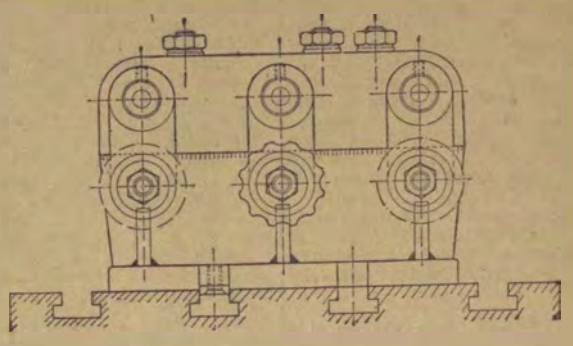
A támcsavar-menetfúrók és dörzsárak hornyait eddig egyenkinti marással munkálták meg. Deák elvtárs, osztályvezető, egy olyan készüléket szerkesztett, melynek segítségével három támcsavar-menetfúrót, illetve három dörzsárat egyszerre lehet hornyolni.

A készülék lehetővé teszi egyszerre három szerszám befogását és három maróval való marását. A szerszámokon a következő horony marása a készülék kallantyújának elfordításával egyszerűen és gyorsan végezhető.

A készülék rövid leírása és működési elve a következő:

A gép nyeregtőke alaplemez és fordítószerelvényrészből áll. A nyeregtőke csúcsai közé három menetfúró, illetve dörzsár helyezhető. Ezeket szívvel rögzítik. A marás három tárcsamarással egyidőben történik. A további hornyok marása az osztótárcsa kívánt elfordításával lehetséges, ami a kar segítségével rögzíthető.

Az újítással jelentős munkaidő megtakarítás és ezáltal önköltségcsökkentés érhető el.



Szabó Endre (Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség):

Csavarmenettel szabályozható enyvező-szorító



A csavarmenettel dolgozó enyvező-szorító használata a régi rendszerű ékes-szorítóval szemben gyorsabb és pontosabb munkát biztosít.

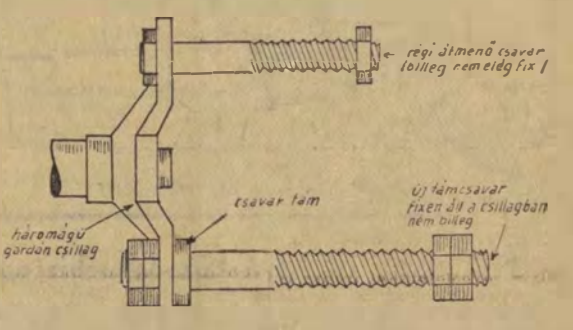
A régi szorítónál ékelés alkalmával, a kalapács használata folytán az elcsúszások elkerülhetetlenek voltak. Maga a régi rendszerű szorító fixfeje szorítás és használat közben hamar elmozdul eredeti helyéről és ezért nem lehet vele tökéletes munkát végezni. A fából készült fej végül is vagy letörik, vagy pedig állandó vításra szorul. Ezzel szemben az új rendszerű csavarszorítós enyvező feje szakszerű használat esetén tartós szerszám, és munkaidő megtakarítást eredményez, mert az ékek keresése, esetleges vágása — elmarad.

Molnár Lajos (Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség):

Kardántengely vagy kardáncsukló átalakítása

A javaslat a 75/B típusú „*Tátra*" vágánygépkocsinál használatos kardáncsuklórendszer tökéletesítésére és gazdaságosabb üzemeltetésére vonatkozik.

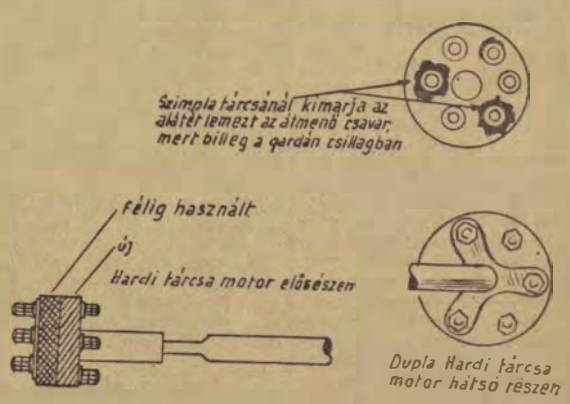
Ezek a gépkocsik hatlyukú Hardy-tárcsákkal készültek. A gyakorlatban azonban nem váltak be, mert a Hardy-tárcsák idő előtt elrongálódtak. Később áttértek a kardáncsuklóra. Ennél az volt a baj, hogy viszonylag elég hamar elkopott a tárcsa és ezáltal a centrifugális erő nagy rázkódást idézett elő, ami végül is károkat okozott a motorban és a műszerekben.



Molnár Lajos vágánygépkocsivezető újítása e hiányosságokat kiküszöbölte. Minden kardán-csillagpár közé két darab Hardy-tárcsát iktatott be, amelyeknek felerősítése az eddigiektől eltérő módon történik. Eddig ugyanis a Hardy-tárcsát a két csillag közé helyezték és egy-egy átmenőcsavarral csavarozták össze. A gyakorlatban ez nem vált be, mert a csavaró igénybevétel folytán a tárcsa oldal irányban el tudott csavarodni a csavarokkal együtt, minek következtében a csavaranyák és alátétek a Hardy-tárcsát oldalt bevagdosták, továbbá egymástól elváltak, s összegyűrték a tárcsa szöveteit.

A javaslat szerint a csavarokat először a csillag egy-egy ágában rögzíteni kell és csak azután lehet rá elhelyezni a Hardy-tárcsákat. Ezáltal a csavaró igénybevételnél a csavarok a csillagban nem mozdulnak el, merőlegesen állnak —, a tárcsák és csavarok élettartama megsokszorozódik.

A két Hardy-tárcsa alkalmazása, (egy új és egy félig használt) — a félig használttal,



mely önmagában már nem felelne meg, kíméli, erősíti az újat —, megnöveli annak élettartamát.

A két tárcsa alkalmazása a csukló igénybevételénél változást nem jelent.

FONÓ MÁTYÁS NÉGY ELUTASÍTOTT ÚJÍTÁSA

Decemberben mozdonyok kerültek hozzánk a baráti Csehszlovák Köztársaságból, hogy segítsenek lebonyolítani az őszi forgalom utolsó szakaszát. A nagykanizsai fűtőház is kapott ilyen mozdonyt, a 456—166. sorozatszámú gépet, édestestvérét a mi 411-eseinknek.



Bősz Gyulát, a fűtőház egyik legjobb mozdonyvezetőjét vezényelték a gépre. Amikor átvizsgálta a mozdonyt, meglepetten szakította félbe munkáját, s így szólt az éppen ott tartózkodó Fonó Mátyás mozdonyfelvigyázóhoz:

— *Nézze csak, Matyi bácsi, hiszen ezen rajta van a maga mind a négy elutasított újítása!*

— Nem lehet az, Gyula, hiszen nálunk sem kelletlek — bár meggyőződésem, hogy oktalanul —, hogyan kellenének akkor a cseh vasútnál? — hitetlenkedett a hírneves újító.

— *Debiza!* — erősítette Bősz elvtárs és már mutatta is sorban *az új megoldású füstszekrény-ajtót, a keskeny tolattyúgyűrűt, a lefúvató hangtompítót*, meg *a beömlőre alkalmazott üresjárati légszelepet.*

Erre aztán Fonó elvtárson volt a csodálkozás sora, mert nini, csakugyan, *ezek a módosítások mind ott voltak a gépen*, úgy, ahogyan ő pár éve mindegyiket kieszelte, megszerkesztette és újításként beadta.

★

Mielőtt folytatnánk a történetet, szóljunk néhány szót Fonó elvtársról, még akkor is, ha szerénységében bántjuk meg vele.

1912-ben lépett a vasút szolgálatába és élte a mozdonyvezetők fárasztó, 30—40 szolgálati órás életét. A felszabadulás a nagykanizsai fűtőháznál találta. Az újjáépítésben még részt vett, de aztán úgy érezte, fáradt már, pihennie kell és 1946-ban nyugdíjba ment. Elszomorította, hogy egy élet munkásságával szerzett kis családi háza a háború alatt repülőbombától találva eltűnt a föld színéről és semmije sem maradt. Ugy érezte, idős már ahhoz, hogy újra kezdje az életét, ismét küzdjön, harcoljon.

De amikor látta az éledő ország számos szép sikerét, a hároméves terv ígéretes indulását, 1947-ben visszatért régi munkahelyére: a kanizsai fűtőháznál mint utazó mozdonyfelvigyázót reaktiválták. És a különben sem öreg, szálasvállas férfi szinte megfiatalodott az újrakezdett munkában, amikor alkalma nyílott rá, hogy a tudást, a gazdag tapasztalatot, amit egy életen át gyűjtött, továbbadja.

Amikor a negyvenes évek végén kibontakozóban volt az újítómozgalom, Fonó Mátyás az elsők között állt csatasorba, állandóan azon törve a fejét, mivel járulhatna hozzá a gőzvontatás technikájának fejlesztéséhez. Negyvennyolcban adta be első újítását, egy *újfajta szabályzót*, amely könnyebben járt a használatosaknál, érzékenyebben lehetett vele indítani. Nyomban elfogadták és 18 gépre fel is szerelték. A mozdonyvezetők jónak találták, mégis elérte a kezdeti idők újításainak szomorú sorsa: amikor a gép javításba került, a maradiak leszerelték róla. Igy lassan „*lekopott*" az újfajta szabályzó valamennyi gépről s teljesen feledésbe ment, mert nem gondoskodtak pótlásáról, elterjesztéséről.

No, hanem a másodikat már nem lehetett „lekoptatni", mert kevés olyan újítás van a vasúton, amely általánosabb és egyhangúbb sikert aratott volna, mint a hazai szenekhez alkalmazott *Fonó-féle bukórács.*

Ezután gyorsan követték egymást Fonó Mátyás újításai: a 302-es sorozatú gépek, majd a 411-esek fenékcsappantyúja, a gőzcsőfúvató berendezés, a 330 sorozatú mozdonyok dugattyúgyűrűjének rögzítése és több más értékes ésszerű módosítás. A kanizsai fűtőház újítási naplóját lapozgatva, szinte alig találunk olyan oldalt, amelyen ne lenne bejegyezve Fonó elvtársnak egy-egy újítása. Nem egészen nyolc év alatt *nyolcvan újítást* nyújtott be. Persze nem került bevezetésre valamennyi, csupán 16, de a „cseh-eset" után sejteni lehet, hogy esetleg akadt volna köztük még néhány alkalmazásra érdemes.

★

Fonó elvtárs is így gondolkozott, amikor nem akart belenyugodni egynémely újításának elutasításába és sorra megfellebbezte azokat. Különösen fájt neki a 411-esekre szerkesztett üresjárati légszelep-újítás elutasítása. Ezt háromszor is megfellebbezte, kifejtve, hogy újítása megszünteti a végkompressziót, mert azzal, hogy gőzpárnát létesít a dugattyú előtt, simán átsegíti a dugattyút a holtpontokon és *lehetővé teszi a szabályzó lezárása után a gépnek hosszútávon való üres gurulását.* Rámutatott az így előálló *jelentős szénmegtakarítás nagy gazdasági jelentőségére* és arra az előnyre, ami úgy jelentkezik, hogy *az újítás révén a tolattyúés a dugattyúgyűrűk élettartama megkétszereződik.* Ugyanígy újból megokolta a 411-eseken a széles tolattyúgyűrűvel szemben a keskeny gyűrűnek azt a hasznát, hogy rugalmasabb amannál és az átfúvási lehetőségeket kizárja, továbbá a füstszekrény-ajtó elfordítása révén keletkező előnyt, hogy könnyebb a javítás és minden nehézség nélkül kiszedhető a pernye, végül, hogy a lefúvatócső hangtompító berendezése lehetővé teszi a vonalon való fúvatást, mert kiküszöböli a gőzzel való lespriccelés baleseti veszélyét.

★

Most, amikor Fonó elvtárs látta, hogy ezeket az újításokat a cseh vasúton is felfedezték, sőt meg is valósították, nem fellebbezett tovább, hanem *Tóth József* elvtárshoz, a pécsi igazgatóság vezetőjéhez fordult. Tóth elvtárs nem volt rest, kiment a kanizsai fűtőházba és személyesen győződött meg róla, hogy a cseh gépen csakugyan használják azokat az újításokat, amelyeket nálunk elutasítottak. A légszelep működése különösen érdekelte: kiszereltette a cseh gép tolattyúját és mellé tétette egy 411-es megfelelő alkatrészét. A különbség szembetűnő volt, mert amíg a cseh mozdony tolattyúja a szelepnek forró levegő- és korom beáramlását meggátló működése következtében a csavaranyák és alátétek a Hardy-tárcsát oldalt bevagdosták, továbbá egymástól elváltak, s összegyűrték a tárcsa szöveteit.

A javaslat szerint a csavarokat először a csillag egy-egy ágában rögzíteni kell és csak azután lehet rá elhelyezni a Hardy-tárcsákat. Ezáltal a csavaró igénybevételnél a csavarok a csillagban nem mozdulnak el, merőlegesen állnak —, a tárcsák és csavarok élettartama megsokszorozódik.

A két Hardy-tárcsa alkalmazása, (egy új és egy félig használt) — a félig használttal, mely önmagában már nem felelne meg, kíméli, erősíti az újat —, megnöveli annak élettartamát.

A két tárcsa alkalmazása a csukló igénybevételénél változást nem jelent.

Sikeres volt a vasgyűjtési hónap

A vasutas diszesek sikeresen vettek részt a vasgyűjtési hónap alkalmából rendezett gyűjtéseken és jó munkájuk elismeréseként 40 fiatal felterjesztettek a „*Kiváló fémgyűjtő*" jelvényre.

A vasgyűjtési verseny igazgatóságok között folyt, s az összesített eredmények alapján a *Pécsi Igazgatóság* került az élre, amely kiszabását 291,5 százalékra teljesítette. Második lett a *Miskolci Igazgatóság* 238,8 százalékkal, harmadik a *Debreceni Igazgatóság* 198,7 száza'ékkal, negyedik, ötödik és hatodik a *Budapesti, Szombathelyi,* illetve a *Szegedi Igazgatóság* 187,2, 162, illetve 158,3 százalékos eredménnyel.

A járműjavítók vasgyűjtési versenyében a *Debreceni Járműjavító* lett a győztes, második a *Landler Jenő Járműjavító*, harmadik a *Szolnoki Járműjavító.*

A sorozatgyártás többe kerül?

A 7 D III. osztály ötezer darab csavaros telepkapcsolatot rendelt a *Landler Jenő Járműjavítónál.* 1954-ben ugyanezekből a kapcsolatokból *500 darabot* rendeltünk, s ezeket a Landler darabonkint *5—7 forint árban* készítette el. Érthető volt tehát a meglepődésünk, amikor *5000 darabos megrendelésünknél 15 forint 12 filléres árat kalkulált a vállalat.* Önkéntelenül adódik a kérdés: *miként áll a vállalatnál a technológiai fejlesztés, miért kerül többe a nagyobb sorozat gyártása, mint a kisebbé?*

A felelet nem látszik könnyűnek, de egy kis utánjárással ki lehet deríteni, mi teszi drágábbá a sorozatgyártást. Mindenestre nagy szerep jut ebben a bürokráciának. A vállalat ugyanis a csavaros telepkapcsolatok öntését, amelyet saját öntödéje készít el, *eladja a helyi szakszertárnak.* Ott, mint nyersöntést *bevételezik.* A szertárból azután a Landler VIII/a. megmunkáló osztály *kivételezi* a telepkapcsolatokat, de ilyenkor természetesen már kezelési és egyéb költségek növelik az előállítást.

A megmunkálást a VIII/a. osztály mintegy hét munkafolyamattal végzi el, amelyeket itt nem kívánok részletezni, csak megemlítem, hogy nem mindegyik művelettel lehet egyetérteni. Például a telepkapcsolat villáját és lapját nem szükséges marógépen összeilleszteni, az illesztést kézi csiszológéppel is el lehet végezni. A lapba nem szükséges menetet vágni, mert a lapba helyezett csavart lánghegesztéssel rögzítik.

Végül meg kell állapítani, hogy a Landler öntödéjében az öntéseket szürke öntésből készítik, amelyek ismeretlen okok miatt üvegkeménységűek, szinte meg sem lehet munkálni azokat. Ezért először is *az öntödének kell megjavítania munkáját, hogy olyan öntéseket készítsen, amelyeknek keménységi foka megfelel a szabályoknak.* Azután a VIII/a. osztály *hagyja el a teljesen felesleges megmunkálási műveleteket.* Legvégül, de nem utolsósorban semmi szükség sincs arra, hogy az öntöde a szóbanlevő alkatrészeket leöntés után eladja a szertárnak, majd a vállalat megvegye a szertártól, elvégezze a megmunkálást, majd a kész munkadarabot ismét eladja a szertár egy másik számadóságának. Ez a bürokratikus út csak a költséget növeli.

Horváth Károly

Együttműködést, de necsak szavakban

Pályamunkásként kezdtem ismerkedni a vasúttal. Azóta sokféle munkát megtanultam a közlekedés „nagy futószalagján". Mégis, amikor 1954 elején az Utasellátó Ü. V. eladási helyeinek ellenőrzésével akartak megbízni, húzódoztam, mondván, nem ismerem a vendéglátó szakmát.

Az elvtársak bátorítottak, hogy segíteni fognak, megtanulom ezt a munkát is.

Azóta két esztendő telt el, azonban a segítség az Utasellátó részéről elmaradt. A vállalat vezetője, Kócsa elvtárs két év alatt nem volt kíváncsi az összekötőkre. Igy a többi vezető sem törődött velünk. Jellemző, hogy a vállalat osztályvezetői még az igazgatóság székhelyén tartott értekezletekre sem hívtak meg minket, ahol pedig az igazgatósággal való együttműködésre hívták fel a beosztottak figyelmét. Együttműködés szavakban, de tettekben nem. Igen rossz munkamódszer.

Az eltelt idő alatt azért mi, összekötők is tanultunk valamit a vendéglátó szakmából, de mennyivel többet tudnánk, ha a szakemberek is segítettek volna.

A jó együttműködés megszüntetné a külön „vasutas" és külön „utasellátó"-érdeket. A szakmai sovinizmus a munka minőségét rontja. Egészségtelenek a hatásköri viták. Van-e joga az összekötőnek valamilyen ügyben vizsgálatot tartani. Míg ezen vitatkozunk, a helytelen munkamódszer tovább folyik, vagy esetleg népgazdaságunknak károkat okozó személyek nevetnek és tovább végzik bomlasztó tevékenységüket.

A MÁV Utasellátó legutóbb elnyerte az élüzem címet. Mi, összekötők örülünk ennek, s talán a mi munkánknak is van egy kis része benne. Bízva a jobb együttműködésben amit mi is ígérünk — talán az eladási helyeken is növelni tudjuk 1956-ban a kiváló üzemek számát.

Kempl József,
debreceni igazgatóság
III. osztály

A ferencvárosi dolgozók a földrengésokozta károk helyreállításáért

Röviden már jelentettük, hogy a január 12-i földrengés okozta károk helyreállításánál és a mentési munkálatoknál az elsők között ott voltak *a ferencvárosi pályafenntartási főnökség* dolgozói is. De a derék ferencvárosi dolgozók megérdemlik, hogy *névszerint* is beszámoljunk arról, kik voltak azok, akik derekas munkával, sokszor életük kockáztatásával vállalták a megrongált vasúti épületek romjai alól a mentést és kevéssel a földrengés után már itt voltak a helyreállításnál.

Pék István pályafenntartási főnök, *Kánta László* vezetőmérnök, *Szilágyi László* műszaki főintéző szakaszkezelő és *Kertész Ottó* műszaki tiszt gyors intézkedésekkel indították el a mentést és helyreállítást, amelyet *Száraz Tibor* és *Palya Mihály* pályamesterek jó szervezéssel hajtottak végre.

Taksony állomáson Mohai Cirill szakaszos pályamester, *Gábor Gusztáv* és *Szekeres Sándor* magasépítményes pályamesterek jártak elől jól példával a munkában. *Zala Antal* pályamester *Soroksár állomástól* végigment a vonalon a vonat előtt, átvizsgálta a pályát és csak aztán engedte rá a vonatot. *Juhász Sándor* beosztott pályamester a helyreállításnál végzett kiváló munkát.

A fizikai dolgozók közül a VII., a VIII. és a XII. pályamesteri szakasz dolgozói közül valamennyien kivették részüket a helyreállításból, de különösen tevékeny, kimagasló munkát végzett *Németh Péter* és brigádja. A XII. szakaszról *Mikulásik Pál* előmunkás és brigádja, valamint *Illés János* pályamester érdemel elismerést. A II. és a IV. pályamesteri szakasz dolgozói a hajléktalanokká váltak elszállásolásánál segédkeztek. A helyreállításnál jó munkát végzett még *Dénesházi Alajos.*

De nemcsak a pályafenntartás, hanem a forgalmi szolgálat dolgozói is kiveszik részüket a helyreállításból. A ferencvárosi rendezőpályaudvar dolgozói például nyolctagú brigádot alakítottak és vállalták, hogy társadalmi munkában részt vesznek a megrongálódott otthonok újjáépítésében.

Nem egy buta liba...



— Gá-gá! Kérem a panaszkönyvet?

Olvasd, terjeszd a NÉPSZAVÁT

Új, megfiatalodott vezetőséggel kezdte az évet a törökszentmiklósi kultúrotthon

A sötétenlátók az utóbbi időben már úgy vélték, hogy végzetes válságba került a vasutas kultúrélet Törökszentmiklóson. Igy látta ezt sajnos *Volcsánszki Sándor* elvtárs, a kultúrotthon igazgatója is, aki már több ízben le akart mondani az otthon vezetéséről. Miért? Mondja el ezt ő:

— Néhány évvel ezelőtt olyan szépen fellendült a vasutas kultúrélet, hogy öröm volt nézni. Az addig elhanyagolt kultúrtermet gyönyörűen rendbehozták, hangerősítő berendezéssel látták el, kőkerítést húztak az épület köré és nemcsak a Törökszentmiklósi vasutasok — mintegy nyolcszázan —, hanem a városiak is kedvvel keresték fel az 500 személyes kultúrtermet. Miért sorvadt el azután mégis a kultúrélet? Az okok közül talán kettőt kellene kiemelni. Az egyik az, hogy a tanács népművelési osztálya akadályokat gördít a mi rendezvényeink elé olyankor, amikor a járási kultúrotthonban is tartanak előadást. Szeretnénk, ha ezt a körülményt mielőbb megvizsgálnák a szakszervezet kultúrnevelési osztályán.

„Futó" segítség

— A másik ok az, hogy egy ember, akinek emellett a napi munkáját is el kell látnia, kevés az egész kultúrélet vezetéséhez. A tizenegy tagú vezetőségből ugyanis egyedül a könyvtárost, *Kolozsi Margit* elvtársnőt és a gazdasági vezetőt, *Bordán Ferenc* elvtársat említhetem úgy, mint tevékeny kultúrmunkatársakat. Hasonló volt a helyzet az üzemi bizottságban is, a teendők zöme ott is *Vass* elvtársra, az ÜB elnökére hárult, tehát nem sok segítséget várhattunk onnan sem. A területi bizottságtól bírálatot kaptunk, de segítséget csak nagyon gyéren, a területről *Molnár* elvtárs átlag negyedévenként meglátogatott minket, de ezek a látogatások meglehetősen futójellegűek voltak, az egyik vonattal jött, a másikkal ment.

Hát ezek az okok váltak a törökszentmiklósi vasutas kultúrélet fejlődésének gátjaivá s ezekből az okokból, mint fő ágakból hajtott ki a sok apróbb ág, amelyeken sok kezdeményezés fennakadt. Például a *„Mézeskalács"* című operett előadására készültek, az együttes azonban a próbák alatt elvesztette kedvét, úgy látta, hogy az operett meghaladja az erejét. A fiatalok sem éreztek elég közösséget a kultúrélettel, főként azért nem, mert az állomáson nincs DISZ-szervezet, a fiatalok a városi DISZ-hez tartoznak.

Ilyen körülmények között került sor a kultúrotthon új vezetőségének megválasztására. Az előző szakszervezeti választások, nevezetesen az üzemi bizottság vezetőségválasztása már gyökeres változást hozott. Az új ÜB-ben egyedül az elnök személye maradt változatlan, az ÜB többi tagja mind cserélődött. Az új, immár mozgékonyabb, tettrekészebb üzemi bizottság nagyobb segítséget tudott adni a kultúrotthon-vezetőség választásához is. A kultúrotthon új vezetőségében is mindössze hárman maradtak a régi vezetőség tagjaiból, a könyvtáros, a gazdasági vezető és Volcsánszki elvtárs, a kultúrotthon volt vezetője, aki most régi kultúrotthonvezetői tapasztalatait mint művészeti vezető érvényesítheti.

Valószínű, hogy a törökszentmiklósi vasutas kultúrotthon új vezetősége egyike a legfiatalabb tagokból álló kultúrotthon-vezetőségeknek. Az új vezető, *Bakondi Imre* elvtárs, törekvő fiatal, a DISZ tagja, a párt tagjelöltje, helyettese, *Lőrincz Tiborné*, szintén DISZ-tag s ugyanígy a fiatalok soraiból került ki *Szabó István* szervezőtitkár, *Szabó Mihály* és *Fekete István.*

A törökszentmiklósi vasutas dolgozók, akik annak idején sokat vártak a kultúrotthontól, most ismét érdeklődéssel fordulnak feléje, mert szeretnék, ha az új vezetőség valóban második otthont teremtene számukra a kultúrotthon falai között. A vasutas dolgozók egy rétege azonban bizalmatlan még az új vezetőséggel szemben. Valljuk meg, az új vezetőség tagjai — beleértve *Bakondi* elvtársat is — a múltban csakugyan nem sok látható jelét adták kultúra- és művészetszeretetüknek. Feladatuk tehát most kettős: eloszlatni a bizalmatlanságot és igazolni azoknak a várakozását, akik bíznak a fiatalság tettrekészségében, lendületében.

Biztató tervek

Az új vezetőség a választás óta eltelt rövid idő alatt még nem tudott részletes programot kidolgozni, de eddigi törekvései biztatóak. Most a műszaki kör megalakításán fáradoznak, a közeljövőben megindulnak az ismeretterjesztő előadások, s szeretnék, ha mielőbb megegyezésre jutnának a TTIT-vel, természettudományi ismeretterjesztő előadások rendezésére. Az új vezetőség szeretne nyugalmi helyzetet teremteni a tanács népművelési osztályával is, ehhez azonban a szakszervezet segítségét is igénylik.

Általában nagyon előtérben áll a segítés kérdése: a munkalendületet leginkább a magárahagyatottság érzése töri le, mint erre fájó példa az előző kultúrvezetőség. A törökszentmiklósi vasutasok kultúrotthon-vezetőségeknek nemcsak az új vezetőség a felelős, hanem a pártszervezet, az üzemi bizottság, a területi bizottság és a szakvezetés is, ez utóbbi annyival is inkább, mert az állomásfőnök egyben a kultúrotthon elnöke is.

Ha így, együttes munkával sikerül vonzóvá, érdekessé tenni a kultúrotthon nem egy szép sikerre visszatekintő életét, akkor a művészeti csoportok tagjai is több kedvvel, önbizalommal vesznek részt a kultúrmunkában, a törökszentmiklósi vasutasok családtagjaikkal együtt örömmel lépik át a kultúrház küszöbét, és így 1956. a felemelkedés éve lesz a kultúrotthon munkájában.

A társadalombiztosítási aktívák tanfolyama

IV. A NYUGDÍJ

A szocializmus sikeres építése törvényszerűen magával hozza a dolgozók életszínvonalának tervszerű emelését. Ez nemcsak a kereset megnövekedésében és a közszükségleti cikkek mind nagyobb mértékű termelésében és fogyasztásában jelentkezik, hanem abban is, hogy pártunk és kormányunk szerető gondoskodása eredményeképpen fejlődik hazánkban a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátás.

Az 1954. évi nyugdíjtörvény

Az öreg és rokkant dolgozók életszínvonalának emelése, a nyugdíjasok helyzetének rendszeres javítása pártunk, kormányunk fontos célkitűzése. Népköztársaságunk Elnöki Tanácsa 1954. évi 28-as számú törvényerejű rendelete újabb lépést jelent a munkaképtelen vagy öreg dolgozókról való gondoskodás terén, nagymértékben javítja az öregek, rokkantak, özvegyek és árvák ellátását. Az új nyugdíjtörvény a korábbi rendelkezések alapján nyugellátásban részesülőknek ellátásukhoz 25, illetve 30 százalékos nyugdíjpótlék folyósítását rendeli el, valamint a már megszerzett jogokat a lehetőségek határán belül fenntartja.

Az új nyugdíjtörvény kiterjed valamennyi társadalombiztosítás alá eső biztosítottra.

A nyugdíjtörvény alapján járó minden ellátást igényelni, kérni kell. Az igénybejelentés kellő időben való megtételéhez a dolgozók és ellátásra szorulók igen fontos érdeke fűződik, hogy jogos ellátásukat megkaphassák. Az ellátás késedelmes igénylése esetén legfeljebb három hónapra visszamenőleg lehet a szolgáltatást folyósítani. Egy személy általában csak egyféle ellátást kaphat.

A munkában megöregedett dolgozókról pártunk és kormányzatunk anyagi erejéhez mérten gondoskodik. A gondoskodás mértéke a népgazdaság erősödésével állandóan emelkedik. Amig a kapitalista rendszer nyugellátását a megöregedett dolgozók igen kis részére terjesztette ki, addig szocialista társadalmunk öregségi nyugdíjat biztosít minden 60 évet betöltött férfi és 55 évet betöltött nőnek, ha 10 évet biztosításra kötelezett munkaviszonyban töltött.

Még szembetűnőbb ellentéteket tapasztalhatunk, ha nyugdíjtörvényünket a tőkés országok nyugdíjrendszerével hasonlítjuk össze. Jellemző például, hogy a legfejlettebb tőkés országokban még ma is 65 év a nyugdíj korhatár, férfiaknál, nőknél egyaránt. Nálunk az 1954. évi nyugdíjtörvény értelmében, aki egészségére ártalmas munkakörben (vonatkísérő, mozdonyszemélyzet, kocsirendező) teljesített szolgálatot férfi dolgozó legalább 25 éven át, nődolgozó 20 éven át, az a korhatár elérése előtt is jogosult öregségi nyugdíjra. (55, illetve 50 éves korban.) Az öregségi nyugdíj összege két részből áll: törzsnyugdíjból és nyugdíj kiegészítésből.

A rokkantsági nyugdíj

A munkában megrokkant dolgozóknak népi államunk rokkantságuk tartama alatt nyugellátást folyosít függetlenül a dolgozó életkorától. A szükséges munkaviszonyt is életkortól függően állapítja meg, olyképpen, hogy a fiatalabb dolgozók már rövidebb munkaviszony alapján is nyugdíjat kaphatnak. (Például 22 éves koráig 3 év, egészségre ártalmas munkakörben 2 év.)

Rokkant az a dolgozó, akinek munkaképesség-csökkenése a 67 százalékot eléri, vagy meghaladja. Például: keringési szervek idült megbetegedései, tbc, stb. Rokkantsági nyugdíjra az a dolgozó jogosult, aki az életkorához előírt munkaviszonnyal rendelkezik és rokkantsága előreláthatólag egy éven belül nem szűnik meg. (Például: foglalkozási betegség, szénmonoxid mérgezés, hallóideg sorvadás, stb.)

A rokkantsági nyugdíj is két részből áll: törzsnyugdíjból és nyugdíj kiegészítésből. Amennyiben a rokkantsági nyugdíjas munkaviszonyban áll, vagy kereső foglalkozást folytat, akármelyik rokkantsági csoportba tartozik, a III. csoportú rokkantsági nyugdíj 50 százaléka, az üzemi balesetből eredő rokkantság esetén 75 százaléka jár.

A baleseti járadék

Az a dolgozó, akinek munkaképesség csökkenését üzemi baleset, vagy foglalkozási betegség okozta kisebbfokú rokkantság esetén is kaphat ellátást, amely ellátást baleseti járadéknak nevezzük. A baleseti járadékra az a dolgozó jogosult, akinek munkaképesség csökkenése a 15 százalékot meghaladja. Baleseti járadék az évi kereset havi átlagának 8—70 százalékáig terjedhet, aszerint, hogy hányadik fokozatú a dolgozó munkaképesség csökkenése. Például: IV. fokozatú 50—66 százalékos munkaképesség csökkenése mellett 30 százalékot kap, amelynek legkisebb összege 280.— Ft.

Baleseti járadék a munkaképesség csökkenés megállapításától, de legkorábban a táppénz segélyezés befejezésétől folyósítható. Akinek munkaképesség csökkenése 15—25 százalékig terjed, részére legfeljebb két évig folyósítható a baleseti járadék.

A baleseti járadék megállapításának az alapja a megtörtént üzemi balesetekről felvett jegyzőkönyv. Igen sok dolgozó van, aki azért nem kap baleseti járadékot, mert az üzemi balesetről a jegyzőkönyvet nem veszik fel. De van olyan is, aki azért esik el tőle, mert a baleseti jegyzőkönyvet helytelenül veszik fel és a balesetnek üzemisége nem állapítható meg. A felelős személyek lelkiismeretes, tárgyilagos megállapítása felfedi és kiküszöböli azokat a hiányosságokat, amelyek a baleseteket okozzák. Jó munkával a balesetelhárítást segítjük és csökkentjük a munkaidőkiesést, javítjuk a dolgozókról való gondoskodást.

Özvegyi nyugdíj, árva ellátás

Kormányzatunk gondoskodik az elhúnyt dolgozó hozzátartozóiról is. Az özvegyek özvegyi nyugdíjban, az árvák árva-ellátásban, a szülők szülői nyugdíjban részesülnek.

Foglalkozni kell még az időleges rokkantsági járadék folyósításával is, bár ez nem tartozik a nyugdíjtörvény alapelvei közé. Az új társadalombiztosítási törvény szerint azt a dolgozót, aki ugyanazon betegség miatt egy éven belül kilencven napon át táppénzt kapott, időleges rokkanttá, illetőleg rokkanttá lehet nyilvánítani, ha tartósan kialakult (idült) betegsége miatt utolsó foglalkozásában előreláthatólag egy éven belül rendszeresen nem dolgozhat. A járadék összege a munkabér 50 százaléka.

Jogorvoslati lehetőség a dolgozó részéről fennáll, mind az orvosi bizottság döntése, mind a folyósítás megállapítása tekintetében.

Szakszervezeti aktíváink folytassanak a dolgozók között széleskörű felvilágosító munkát a nyugdíjtörvény tudatosítása, népszerűsítése érdekében. Kísérjék figyelemmel, hogy a szolgálati főnökségek az igénybejelentést a beadás napján továbbítják-e, ahogy ez elő van írva, továbbá azt, hogy a dolgozókat a táppénz, illetve időleges rokkantsági járadék lejártát megelőzően két hónappal előbb írásban értesítik-e a táppénz, illetve időleges rokkantsági járadék lejártáról és figyelmeztetik-e a nyugellátás kérésére. Magyarázzák meg a dolgozóknak a nyugdíjtörvény jelentőségét, azt, hogy államunk az anyagi lehetőségek növekedésével — aminek alapja népgazdasági terveink maradéktalan teljesítése — fokozottan gondoskodik a dolgozók életszínvonalának emeléséről.

Horváth Ernő

Hogyan teljesítette túl Miskolc fűtőház a százelegytonnakilométer tervét

Azt hisszük, nem járunk messze az igazságtól, amikor sok kisebb-nagyobb jelből arra következtetünk, hogy Miskolc fűtőháznál most kezdenek ocsudni a nagy őszi forgalom után. Most kezdik tárgyilagosan felmérni az eredményeket, a teljesítményeket, most beszélnek legtöbbet azokról, mert hiszen erre decemberben, amikor a fűtőház gépei az eddigi legnagyobb arányú forgalmat bonyolították le, nemigen jutott idő. Ha pusztán a számadatokat nézzük, akkor is képet kapunk a teljesítményekről. A fűtőház összkilométer-tervét 110,2, százelegytonnakilométer tervét 106,7 százalékra teljesítette, a szénmegtakarításban pedig 112 százalékot ért el. A fűtőház a negyedik negyedévben *385 000 tonnával teljesítette túl százelegytonnakilométer tervét.*

A hasznos teljesítmények alapja

A mozdonyvezetők egymás között gyakran beszélgetnek arról is, mi lett volna a felkínált elegymennyiséggel, ha ...

— ... ha azt hittük volna, hogy végig olyan lesz az őszi forgalom, mint októberben volt — mondja *Egerszegi Kálmán* elvtárs, az őszi forgalom legjobb dolgozója. — Nehezen indult, de mi nem hagytuk becsapni magunkat, úgy felkészültünk, előkészítettük gépeinket, hogy aztán az igazi nagy forgalomban csak *három százalék volt a javítási állag.* A javításokat pedig úgy megszerveztük, hogy minden esetben már *a vonalról jelentettük a hibát, a lakatosok várták a gépet, és már a szénparton, szerelés közben megkezdték a javítást.*

Látszólag nem is arról folyik a szó, hogy mennyivel és hogyan teljesítette túl a fűtőház tonnakilométer-tervét, de lényegében mégis ez a beszélgetés alapja, mint ahogyan *a hasznos kilométerteljesítmény alapja a jól karbantartott, minden feladatra alkalmas gép.* Rengeteg tapasztalat tanúsítja, hogy amikor a mozdonyvezető vonakodik a túlsúly-továbbítástól, akkor a gép körül van a hiba.

— Bár minden vonatom legalább 1800 tonnás lenne — jelenti ki *Egerszegi* elvtárs, aki harmincegyedik éve utazik. De nemcsak az idősebb mozdonyvezetőknek az óhaja ez — itt van a 324—1000-es gép DISZ-brigádja, *Vincze Ferenc, Krusóczki Pál* mozdonyvezetők, *Farkas III. András* és *Ficsor Ferenc* fűtők, akiknek a gépét *„csinosnak"* becézik a fűtőházban. Szocialista megőrzésre átvett gépükkel 121 százalékra teljesítették összkilométer-tervüket, 143 százalékra a százelegytonnakilométer-tervet, és 37 százalékos szénmegtakarítást értek el. Ez a példa egyúttal élénk cáfolata annak az itt-ott lábrakapott nézetnek is, hogy túlsúlyos vonattal nem lehet szénmegtakarítást elérni.

Jobban kiterhelt vonatokat

A miskolci mozdonyvezetőknek az a véleménye, hogy még jobb eredményt értek volna el százelegytonnakilométer-tervük teljesítésében, *ha a forduló állomások jobban ellátják őket kiterhelt vonatokkal.* Nem egy példát emlegetnek, amikor 500—600 tonna hiányzott az előírt terheléshez. Január 12-én például a 424—125-ös mozdony 1321 tonnával hozta *Bánrévéről* a 9571-es vonatot, amelynek 1856 tonna súlyúnak kellett volna lennie. *Hatvan állomás* gyakran küldi vissza a gépeket kiterheletlen vonatokkal, néha gépmenetben is.

Végül azzal a kérdéssel fordulunk a fűtőház főnökéhez, *Mohácsi Gyula* elvtárshoz, hogyan igyekeznek biztosítani az idén is, már az első negyedévben százelegytonnakilométer-tervük túlteljesítését.

— Kétségtelenül nem könnyű a feladat — válaszolja —, mert most észrevehetően kevesebb az elegy, a tervünk viszont a tavalyihoz viszonyítva magasabb. Fűtőházunkra esik az igazgatóság százelegytonnakilométer-tervének mintegy 65 százaléka. Az eddigihez hasonló kedvező teljesítést csak úgy tudunk elérni, ha még szorosabb a kapcsolatunk az állomásokkal, mégpedig nemcsak a szakvezetéssel, hanem a pártszervezetekkel és az üzemi bizottságokkal is. A kölcsönös, elvtársi segítséggel és dolgozóink eddig is tapasztalt ielkesedésével, remélem, nem maradunk el mostani eredményeinktől.

A vasutasok segítsége a földrengés sújtotta területek lakosainak

A vasutas dolgozók az elsők között voltak, akik a földrengés sújtotta területek lakosainak segítségére siettek. Dunaharaszti állomás felvételi épülete súlyosan megsérült; 10—12 centimétert eltolódott a kéteméletes épület. Amikor a műszaki bizottság megállapította, hogy az épületben tartózkodni veszélyes, az állomásépület elé egy vasúti kocsit állítottak, bevezették a telefont, a villanyt és most onnan irányítják a vonatforgalmat. Az Épületfenntartási Főnökség dolgozói *Pödör Sándor* főmérnökkel az élen, fáradságot nem ismerve dolgoznak, hogy mielőbb eltüntessék a földrengés okozta károkat. Itt dolgozik *Varju János* sztahanovista pályamester is, aki talán még sohasem ért el olyan eredményeket, mint ezekben a napokban.

Taksony és Dunaharaszti községekben sok család maradt fedél nélkül, akik számára a vasutasok biztosítottak ideiglenes elhelyezést.

Az elvtársi segítségnyújtás felejthetetlen példáival találkozunk ezekben a napokban. *Prétor János* ferencvárosi saru-előmunkás és brigádja szabadidejében építi újjá egyik dolgozótársuk lakását. Dunaharasztin súlyosan megsérült *Simek Géza* vonatvezető háza is, melyet brigádjának tagjai társadalmi munkában építenek újjá. Taksonyban a Fatelítő Vállalat öt dolgozójának rongálódott meg a háza és a vállalat vezetősége — miután felmérte a kárt — haladéktalanul intézkedett, hogy a károsult dolgozók minél hamarabb beköltözhessenek kijavított házaikba.

A taksonyi állomáson találkoztunk *Puskás Károllyal*, aki a Landler Jenő Járóműjavítóból azért utazott ide, hogy felmérje, milyen műszaki segítséggel lehet a vasúti kocsikba költözött családok sorsán enyhíteni: hogyan lehet legcélszerűbben átalakítani a teherkocsikat kályhafűtésre, a vagonajtókat, ablakokat megjavítani. Másnap megérkeztek Taksonyba a Landler Jenő Járóműjavítóból az asztalosok, lakatosok és megkezdték a munkát.

A BEV-vonalon is súlyos károkat okozott a földrengés. *Kárándi Mihály* BEV pályafenntartási főnök vezetésével azonnal hozzáláttak a sérült épületek helyreállításához. A vonalon dolgozó pályamunkásokat, magasépítési szakembereket azonnal a károk színhelyére irányította és gondoskodott a szükséges anyagok beszerzéséről is.

Gondoskodnak a gyermekek elhelyezéséről is: Dunaharaszti állomáson óvoda-kocsikat helyeztek üzembe, melyeket felszereltek a szükséges berendezéssel. Külön bölcsőde és napközis kocsik vannak kisgyermekek részére.

Megszervezték az orvosi rendelést is: az egyik kocsiban rendelőt állítottak fel a lakásaikból ideiglenesen kitelepített családok betegellátására.

Rendkívül értékes és ugyancsak hősi munkát fejtettek ki a forgalom felvétele és biztonságának alátámasztására a 9. szakosztályhoz tartozó távközlő és biztosítóberendezési dolgozók. A vasutascsaládok és a hajlék nélkül maradt községi lakosság gyors elhelyezéséért eredményes munkát fejtettek ki a 8. szakosztály dolgozói, közöttük is Jancsy Imre és Csaba István elvtársak, akik áldozatosan, megfeszített erővel, ötletesen és eredményesen irányították ezeket a munkálatokat.

A hősi munka éjjel-nappal folyik, hogy minél hamarabb rendes kerékvágásba kerüljön az élet a természeti csapás által sújtott területeken.

Bermann István

Muronyi vasutasok a ki- és berakási munka meggyorsításáért

Két éve még nem jelezte a térkép *Murony* községet, állomását is hiába kereste volna az utas a menetrendben. Amikor a *Békés* nagyközséghez tartozó *Békés-Földvár* szocialista faluvá cseperedett, akkor kapta önállóságát Murony néven a község meg az állomás is. Dukál is nekik az önállóság, hiszen a 8000 holdas *Hidasháti Állami Gazdasággal* s az ugyancsak több ezer holdat képviselő hat termelő szövetkezetével a község valósággal ontja a rengeteg gabonát, cukorrépát, kendert és más mezőgazdasági terményt, aminek elszállításáról túlnyomórészt az állomásnak kell gondoskodnia.

Murony állomás hármas rendeltetése

A baj csak az, hogy amíg ezek a mezőgazdasági üzemek a gépesítés és egyéb támogatás révén évről évre fokozták termelésüket, addig az állomás teljesítőképessége jóformán semmit sem növekedett. A szűk állomás 19 dolgozójára hárul tehát a feladat, hogy lelkesedéssel, erejük megfeszítésével pótolják, ami a tárgyi lehetőségekből hiányzik a hat szocialista mezőgazdasági üzem kiszolgálásához.

De a muronyi vasutas dolgozókra más feladatok is hárulnak. Itt van mindjárt a 8 kilométerre levő *Békés* fejállomás, amely nagyvasúti viszonylatban Muronyon keresztül lélegzik, hiszen Békéscsabával és Vésztővel közvetlenül csupán keskenynyomközű vonal köti össze. Tizennyolc ingajáratú vegyes-, illetve munkásvonatot jelent ez napjában, szombaton pedig 20-at. Békés, a 30 000 lakosú nagyközség rengeteg gabonát, élőt, étolajat küld a fővonalra s ezeket a küldeményeket a muronyiaknak kell a gyorstehervonathoz csatolni, mégpedig ugy, hogy lehetőleg le ne késsenek, hiszen exportküldemény is akad köztük jócskán. No és nem utolsósorban fővonali állomás is Murony, ami a békési 18 vonaton kívül még 42 vonatot jelent 24 óránként. Abból a helyzetéből pedig, hogy közvetlenül Békéscsaba előtt fekszik, az következik, hogyha Csaba „dugul", rendszerint itt fogja meg a vonatokat.

Hogyan javult meg a rakodás

Megtalálják tehát a munkát a muronyi vasutasok és *általában jól el is végzik.* Régebben nem volt összhangzó az együttműködés az állami gazdasággal. Az állomásvezetés és a gazdaság között *„bratyi"*-szellem uralkodott, ez aztán a rakodási idő kárára ment. Amikor *Drienyovszki Mátyás* elvtárs, állomásfőnök vette át a vezetést, a helyzet fokozatosan megjavult. Az új főnök szigorúan megköveteli a kocsiállás-pénzt és a fekbért is az őszi forgalomban már meg is javult a rakodási idő. De nemcsak szigorúsággal érte el ezt Drienyovszki elvtárs, hanem azzal is, hogy *rendszeresen oktatta a gazdaság dolgozóit.* Felvilágosította őket például arról, miből áll a kocsiigénylés, miként kell azt végezni, hogy mindig elegendő kocsi álljon rendelkezésre a rakodáshoz. Kezdeményezésére *komplexbrigád-szerződést is kötöttek,* amelybe bevonják a tsz-eket is. Azóta minden hónapban rendszeresen megtartják a komplexbrigád értekezletet, megbeszélik és kijavítják a hibákat. Ennek tulajdonítható, hogy *az állomás a rendkívül erős őszi forgalomban minden felkínált árut idejében elszállított, és éves tervét december 20-ra befejezte.* Főleg ennek köszönhette, hogy a rakodási tervet a 9. csoportú állomások részére megállapított *110 százalék helyett 115 százalékra teljesítette.*

Az állomás igyekvő jó munkáját készséggel tanúsítja *Együd* elvtárs, az állami gazdaság szállítási felelőse. Csupán azt kifogásolja, hogy *a kövezetlen, szűk rakodó ősszel és télen olyan feneketlenül sáros, hogy vontatókkal, teherautóval nem tudnak rámenni és emiatt nehézségekbe ütközik a rakodás.*

Választási műszakkal a lemaradások pótlásáért

Jól teljesíti az állomás a kocsimozgatási egységidőt is, a 100 százalékos élüzemszint helyett állandóan 110 százalék körül. *A kocsikihasználással és a kocsitartózkodási egységidővel azonban baj van.* Az előbbi teljesítése legfeljebb 105—106 százalékra sikerült az őszi hónapokban a vállalt 108 helyett, mert a nagytérfogatú, de kissúlyú kenderszállítmányok lerontották, a kocsimozgatásnál pedig a békési elegyek késése okozta, hogy a 108 százalékos célkitűzéssel szemben csupán 80—85 százalékot értek el.

A muronyi vasutasok, akik közül 15 kommunista, most a január 31-i vezetőségválasztásra készülnek. A választás előtt egy héttel, a január 24-én kezdődő *választási műszakra* tett felajánlásaik mind arra irányulnak, hogy lemaradásaikat pótolni tudják. A vállalásokban és azok teljesítésében *Ladányi László* forgalmi szolgálattevő, a pártszervezet gazdasági felelősének brigádja jár elől jó példával, de a *Papszász* és a *Koszecz*-brigádot sem illetheti szemrehányás.

A kazánvíz keménységét vizsgálják



Czvikli Pál, a győri fűtőház mozdonyvezetője nagy gonddal tartja karban gépét. Ennek köszönheti, hogy széntervét 110, kilométertervét pedig 162 százalékra teljesíti. Képünkön Kunos Endre művezetővel vizsgálják a kazánvíz keménységét (Kovács Géza felv.)

A jól végzett munka után

Berente szénpályaudvar dolgozói szép teljesítményekkel zárták az elmúlt évet. Mindvégig példamutatással álltak a bányászdolgozók mellett és az általuk termelt szenet a lehető leggyorsabban szállították el az ország különböző részeibe. A jó munkáról tanúskodik, hogy az őszi forgalom legjobb dolgozója címért folyó verseny több győztese Berentéről került ki, *Miklós László* térfőnök, *Kovács Károly* forgalmi szolgálattevő, *Lemperger Sándor, Bári István* tolatásvezetők és brigádjaik tagjai személyében.

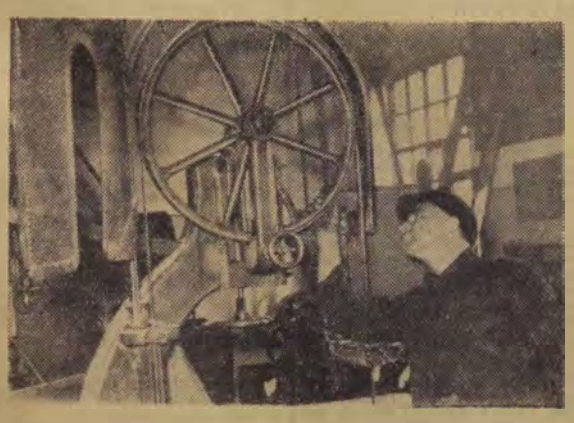
A jól végzett munka után a januári termelési értekezleten valamennyien megfogadták, hogy *az új esztendőben is hasonló módon dolgoznak és jó munkájukkal magukkal ragadják valamennyi dolgozótársukat.*

Többek javaslatára a dolgozók elhatározták, hogy *párosversenyre hívják Dorog állomás dolgozóit.*

Krasznai László
normatiszt, Berente állomás

— **Országos MÁV rádiótávirász versenyre** hívja ki a Távközlő Főnökség az összes szolgálati helyeket a vasutasnap tiszteletére. A versenyt augusztus 14—16-án rendezik meg. Az alkotmány-ünnep tiszteletére Siemens-távirász-versenyt rendeznek.

Sok kicsi sokra megy



Katona József sztahanovista asztalos, a győri kocsijavító műhely többszörös újítója, az elszakadt szíjak összeragasztását oldotta meg igen gazdaságosan. (Kovács Géza felv.)

Levelezőink írják

Elkallódott munkabér

Fontos felépítményi munkára Abonyba rendeltek Trojkó Józseffel. Egyforma munkán dolgoztunk. Nekem négy túlórával több volt, mint társamnak. Trojkó elvtárs 534,76 forint munkabért kapott, én először 197,80 forintot, majd hosszas reklamáció után még 111,70 forintot, de hol van a még körülbelül 225 forint bérem?

Jogos követelésem teljesítése érdekében már eljárt honos szakaszom, az üzemi bizottság, a kaposvári pályafenntartási főnökség párttitkára, személyesen a pályafenntartási főnök, valamint a pécsi igazgatóság II. osztályának vezetője. De minden hiába. Mit szólna az abonyi bérszámfejtő, ha az ő fizetését is így kezelnék.

Varga Imre,
Somogyszob, VIII. pm. szakasz

Miért késnek a vonatok

Ez a kérdés minket, vasútépítő dolgozókat nagyon közelről érdekel. Január 2-án Herendre utaztam az 1806-ossal. 2—3 perc késéssel érkeztünk Veszprém-külső állomásra. A mozgóposta gyógyszercsomagot vitt az állomásra, de nem volt, aki átvegye, mert a raktárkezelő nem tartózkodott a helyén. Ezért öt perccel meg kellett hosszabbítani a gyorsvonat tartózkodási idejét.

Január 14-én az 1817-es vonat 32 perc késéssel érkezett Székesfehérvárra. Dolgozóink (120 fő) lekésték a budapesti csatlakozást és így szombat este helyett valamikor vasárnap érkeztek családjukhoz. A sok utast összezsúfolták a székesfehérvár—budapesti helyi vonatba. Meg kell jegyeznem, hogy a fehérvári személykocsitárolóban mintegy 20 személykocsi állt üresen. Véleményem szerint, ha néhány kocsit hozzácsatoltak volna a vonathoz, nem kellett volna a heti munkában elfáradt dolgozóknak állva, hering módjára utazni.

Arra kérjük a forgalmi szolgálat vezetőit, hogy törődjenek jobban az utazók érdekével.

Stáy Ferenc,
párttitkár, Herend

Meddig várjunk még?

Kőbánya-felső állomáson a kocsirendezők fürdőhelyiségében a gázmelegítő körülbelül másfél éve felmondta a szolgálatot. Azóta többször kértük a józsefvárosi pályafenntartási főnökséget, hogy hozza rendbe. Hiába írtunk, telefonáltunk, hiába kérte az üzemi bizottság: legalább annyira hozzák rendbe, hogy télen ne kelljen hideg helyiségben, hideg vízben mosakodniuk a dolgozóknak — süket fülekre találtunk. Tudjuk, hogy sok dolga van a pályafenntartási főnökségnek, de azt mégsem fogadhatjuk el, hogy másfél év kevés egy ilyen munka elvégzésére.

Sipos Sándor
munkásellátási felelős, Kőbánya-felső állomás

Újítók véleménye

Örömmel olvastuk a *Szocialista vasútért* 1956. január 9-i számában a szerkesztőség válaszát, Kiss László elvtárs kérésére.

A kérés lényege az volt, hogy jó, tiszta, üzemképes lámpákkal lássák el a dolgozókat. Az a baj, hogy a cikk nem egy nappal előbb jelent meg. Ugyanis a KPM nemcsak hogy országosan nem vezeti be az akkumulátoros lámpákat, hanem még a szombathelyi igazgatóságnál elfogadott újítást is leállítja azzal, hogy ilyen *„jelentéktelen"* célra nem tud akkumulátort adni.

A szombathelyi vasas ksz száz darab lámpát már legyártott a KPM engedélyével, amelyekhez a lúgos akkumulátor is rendelkezésre áll. Legalább azt engedélyezzék, hogy ezt a száz darab lámpát a tűzveszélyes helyeken dolgozó vasutasok kezébe adjuk.

Dittrich Gusztáv fémműves,
Párkányi István intéző,
szombathelyi igazgatóság

Ifjúsági élet

A Landler Jenő kulturális és sport seregszemlére készülnek az Északi Járóműjavító fiataljai

Az Északi Járóműjavító DISZ-szervezete elsőként csatlakozott a *Landler Jenő kulturális és sportseregszemléhez.* A csatlakozás után a DISZ-bizottság azonnal hozzálátott az előkészítéshez. DISZ-bizottsági értekezleten —, melyre meghívták a szakmai, tömegszervezeti, kultúr- és sportvezetőket is — megbeszélték a tennivalókat. Elhatározták, hogy a seregszemlére készülve fellendítik az üzemi DISZ-munkát, megerősítik a sportkört, s a fiatalok nagy többségét bevonják a kultúrotthon életébe.

Nem kis feladatra vállalkozott a DISZ-bizottság együtt az üzem kultúr- és sportköri vezetőivel. *A nagyarányú mozgósítás irányítására operatív bizottságot alakítottak.* Helyes gondolat volt az operatív bizottság létrehozása, tevékenysége azonban még nem elég eredményes, mert nem határozták meg világosan, hogy a bizottsági tagoknak külön-külön, mi a feladata Nem készítettek megfelelő munkatervet sem a seregszemle előkészítésére. Mindezt, ha sürgősen pótolják, hatékonyabbá válik a munkájuk.

Visszavágnak-e a szolnokiaknak?

A hibák ellenére is említésre méltó eredményeket értek el az előkészítésben. *A DISZ-bizottság felmérte, hogy kik azok a fiatalok, akikre elsősorban lehet számítani a kulturális és sportseregszemlén. Felülvizsgálták, hogy hány DISZ-tag dolgozik a kultúr- és sportcsoportokban és megbeszélték a DISZ-tagokkal, hogyan vonják be az ifjúsági szervezetbe a kultúr- és sportkör valamennyi fiatal tagját.*

A DISZ-tagok között csoportos beszélgetéseket szerveztek a kultúr- és sportélet szépségeiről. A kezdeti eredmények máris mutatkoznak. A fiatalok közül mind többen járnak a kultúrotthonba és vesznek részt a felkészülésben.

A sport területén is megkezdődött az előkészítés. Az agitáció felkelti a fiatalok vetélkedő kedvét, mert arra mozgósít, hogy a seregszemlén győzzék le a *Szolnoki Járóműjavítót*, amely a szakszervezeti sportunnepélyen legyőzte őket.

Az élenjárók segítsége

Megszervezték az osztályok közötti bajnokságot 360 dolgozó részvételével. Az aktív sportolók közül 164 fiatal tagja az ifjúsági szövetségnek. A sportkörökben dolgozó DISZ-fiatalok elhatározták, hogy a seregszemle ideje alatt 50 fiatallal erősítik szervezetüket. A sportbizottság a DISZ-bizottsággal együttműködve csoportos beszélgetéseket szervez a szovjet és magyar sportbajnokok munkájáról, edzési módszereiről. A sportszakosztályokon belül megkezdték a DISZ-csoportok létrehozását.

Különös figyelmet fordítanak az elsőosztályú sportolók tapasztalatainak felhasználására. *Gyuricza* Eszter az atlétikai szakosztály büszkesége *a DISZ-csoport segítségével 30 fiatal felkészülését segíti.* Ez a példa máris követőkre talált.

A DISZ-bizottság naponkint érdeklődik a sport- és kultúrvezetőktől, alapszervezeti aktivistáktól az előkészítés eredményeiről. Ez azonban kevés. A DISZ-bizottság nyújtson még több segítséget az alapszervezeteknek, a tagoknak. Necsak a kulturális- és sportseregszemle jelentőségét hirdessék, hanem ismertessék a verseny feltételeit is. Az előkészítés időszakában szervezzék meg a *„József Attila olvasómozgalmat"*, amely elősegíti a fiatalok művelődését, tájékozottságát. Az agitáció a DISZ-fiatalokon kívül mozgósítsa az üzem valamennyi dolgozóját, szakmai vezetőjét, mozgalmi aktíváját a seregszemle támogatására, segítésére. A tömegmunka kiszélesítésével az Északi Járóműjavító DISZ-bizottsága valóban azt fogja elérni, hogy az üzem ifjúsága kiváló eredményeket ér majd el a vasutas-fiatalok nagy seregszemléjén.

Pál Zoltán,
a budapesti politikai osztály ifjúsági alosztályának vezetője

Néhány sorban a pécsi igazgatóság DISZ-szervezeteinek életéből

A Pécsi Igazgatóság Ifjúsági Nevelési Tanácsa az *„Ismerd meg hazádat"*-mozgalom keretében több tudományos és szórakoztató kirándulást szervez. Az első kirándulásra nemrégen került sor: a fiatalok meglátogatták a *kaposvári* cukorgyárat.

★

A pécsi szertár dolgozói sikeresen kezdték meg az új esztendőt. Az idősebb dolgozók kiváló eredményeit méltóképpen követik a fiatalok is. *Nárai Bálint* DISZ-titkár. *Borkó Mária* és *Alföldi János* DISZ-tagok 250 százalékos teljesítményt értek el, és ezzel kivívták a szertár valamennyi dolgozójának elismerését.

★

A Sztálin Vasmű-állomáson dolgozó *Bognár Erzsébet* DISZ-vezetőségi tag és brigádja a *kocsit-kocsiért* rendszerben kiváló eredményt ért el, és ezért 1000 forint jutalomban részesült. A DISZ-fiatalok példamutató munkával segítik az első negyedéves terv teljesítését.

Szívük fölött őrzik új tagsági könyvüket a várpalotai diszesek

A várpalotai fiatalok ünnepi DISZ-taggyűlésén hetvenkét ifjúmunkás vette át új tagsági könyvét. Ünnepélyes fogadalmak hangzottak el, amikor a diszesek büszkén átvették tagsági könyvüket és ezek a fogadalmak szilárd alapra épültek. *A taggyűlést megelőző héten DISZ-műszakot tartottak a várpalotai fiatalok és nincs okuk a szégyenkezésre:* a fajlagos kocsimozgatás élüzemszintjét egész héten egy százalékkal túlteljesítették, a kocsitartózkodásnál pedig 105 százalékot értek el.

Egyhetes DISZ-műszak volt *Várpalotán.* De a hét alatt nemcsak élüzemszintet értek el az ifik, hanem azt is, hogy *húsz szervezeten kívüli ifjúmunkás meggyőződött a DISZ-szervezet erejéről és a taggyűlésen már ők is ott voltak, beléptek az Ifjúsági Szövetségbe.*

Számos DISZ-szervezetnél nagy visszaesés következik be akkor, ha egy jól dolgozó vezetőségi tag elkerül más beosztásba. Várpalotáról a DISZ-titkár, *Papp Tibor* nemrégiben magára öltötte a vasutas tisztképző hallgatóinak egyenruháját. De a szervezet tovább él, tovább erősödik. Miért? Mert *a fiatalok segítésével nem fukarkodik sem a párt, sem a szakszervezet, mert Várpalotán kollektív volt a DISZ-szervezet vezetése, mert a fiatalokat olyan ember támogatja, mint Varga elvtárs, az állomásfőnök, mert a diszeseket áldozatkészen segítik az idősebb, tapasztalt vasutasok.* A taggyűlés elnökségében most is ott ült *Fekete József* váltóőr és megelégedetten hallgathatta, mennyi tisztelettel beszélnek róla a fiatalok, milyen hálásak az ő és a többiek segítéséért.

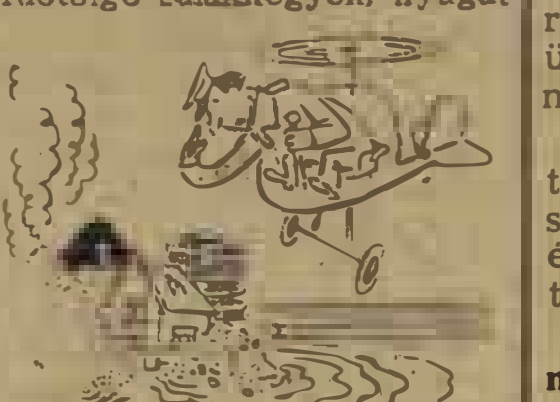
Emlékezetes, vidám, lelkes és ünnepélyes volt a tagkönyvkiosztás napja. Együtt örült a várpalotai fiatalokkal *Veszprém-külső* DISZ-küldöttsége, és együtt táncoltak reggelig a DISZ-szervezet újonnan alakult zenekarának muzsikájára.

És másnap újabb nagyszerű eredmények születtek az állomáson. Még jobb munkára lelkesített a taggyűlés, s a fiatalok szíve fölött őrzött új, DISZ tagsági könyv.

Ütköző

FÖLDRAJZI TALÁLÓS KÉRDÉS

Sártenger közepén tilckzatos sziget. Maga a sziget csak repülőgépről látható, mert északról füstölgő salakhegyek, nyugat



felől megkövült szemétdombok láncolata övezi, déli részén szelíd szénhalmok, kelet felől egykor susogó lombú fák hasábjai húzódnak.

(Megfejtés: a biharnagybajomi vasútállomás.)

TAKARÉKOSSÁG

Vaksötétbe burkolózott a celldömölki állomás, amikor az 1806-os begördült. Néhány perc múlva nagy kegyesen felgyújtot-



ták a villanyokat, és arra hivatkoztak, hogy mindez azért történt, mert ők takarékoskodnak. A világért sem vallották volna be, hogy mulasztást követtek el. Az biztos, hogy az önkritikával szigorúan takarékoskodnak.

A DIÁK-VÁRÓTEREM

Püspökladányban történt. A diák-várótermben ószhajú bácsikák, terebélyes nénikék üsörögtek, egyikük-másikuk a pa-



don elnyúlva horkolt. Amikor az egyik görbebotos, subás hortobágyi atyafit a helyiség mivoltára figyelmeztették, sértődötten így szólt:

— Mi az, maguk még nem láttak diákot?

HÍREK

— **A hatvani állomás** új felvételi épületét Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter január 20-án adta át rendeltetésének. Az átadási ünnepségről következő számunkban közlünk tudósítást.

— **A Csárdáskirálynőt** mutatták be az Északi Járóműjavító színjátszói január 21-én és 22-én a dombóvári vasutas kultúrotthonban.

— **Az európai vasutak áttérnek** a kétosztályos kocsirendszerre. 1956. június 2-ától kezdve csak I. és II. osztályú kocsikat közlekedtetnek, tehát csak ilyen menetjegyeket szolgáltatnak ki a nemzetközi forgalomban.

— **Két és félmillió** forintos költséggel korszerűsítik az orosházi állomás felvételi épületét. Emeletet húznak a földszintes részre és központi fűtéssel látják el a szolgálati helyiségeket és lakásokat.

— **Egy havi jövedelmük** két százalékát ajánlották fel a budai távközlő üzem dolgozói a földrengés következtében kárt szenvedett vasutas társaik megsegítésére.

— **A Bartók Béla-emlékév** alkalmából hangversenyt ad január 29-én a 70 tagú ceglédi vasutas énekkar.

— **Jelmezbált rendez** a Nyugati-pályaudvar DISZ végrehajtó bizottsága január 28-án, este 8 órai kezdettel a pályaudvar kultúrtermében.

— **Észak-Koreában valamennyi vonalon** megindult a vasúti közlekedés. A koreai vasutasok a kínai önkéntesekkel és a koreai népi csapatok műszaki alakulataival hősi munkát végeztek.

— **Újpest város felszabadulásának** 11. évfordulója alkalmából rendezett sportversenyen a Budapesti Törekvés birkózócsapata az első helyen végzett és egyben elnyerte a IV. kerületi DISZ-bizottság vándordíját.

— **Nagyszabású sportbált** rendezett január 21-én a vasúti főosztály Törekvés Sportköre, a Gellért Szálló termeiben.

— **Újjáépítették Tiszafüreden** a vasutas kultúrotthont. Az avató ünnepségre január 28-án kerül sor.

— **A közlekedési DISZ-fiatalokból** álló műszaki dolgozók, a DISZ Petőfi-kör rendezésében, február 1-én a Kossuth-klubban ismerkedési estet tartanak.

— **„A társastánc története"** címmel érdekes előadást tartottak a közelmúltban a Landler Jenő Járóműjavító kultúrotthonában.

— **A MÁV Szimfonikusok** január 23-án este 8 órakor az Erkel Színházban hangversenyt tartanak. Műsoron: Beethoven C-dur miséje, Benedetto Marcello Oboaversenye és Kodály Budavári Te Deuma.

— **Egyiptom kereskedelmi pályázatot** hirdetett Diesel hidraulikus mozdonyok szállítására. A pályázatot — 11 külföldi céget megelőzve — a magyar külkereskedelmi vállalat, a NIKEX nyerte. Az egyiptomi vasúti társaság 93 tolatómozdonyt rendelt. A gépek szállítását még az idén megkezdi a Ganz Vagon- és Gépgyár.

— **Helyesbítés.** Legutóbbi számunkban hírt adtunk a szolnoki állomás építkezési munkálatainak megkezdéséről. A cikkbe sajtóhiba került, az építkezés megkezdése nem január 21-én, hanem *január 11-én* volt.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném egyszoba-komfortos,** modern, budai, napos földszinti, utcai MÁV lakásomat, kétszoba-komfortos lakásért. A lakás lehet pesti is. Érdeklődni lehet: Füzér Ferenc 426—960, vagy 38—95 telefonon 9—17 óráig és este 153—500. telefonon.

— **Kecskeméten levő kétszoba-**összkomfortos magánlakásomat elcserélném hasonlóért. Nagy-Budapest területén. Érdeklődni lehet: Wellisch Ferenc 222—916 telefonon.

— **Tura vasútállomáson a 41-es** őrházban levő szolgálati lakásomat — mely áll: 1 szoba, konyha, nyárikonyha, kamra, istálló, disznó- és baromfiól, körülbelül 400 négyszögöl kert gyümölcsfával — elcserélném Budapest VIII., XIV., vagy XV. kerületben levő egy- vagy kétszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Lukács József 31—62 telefonon, 20 vagy 55-ös mellékállomáson.

— **Elcserélném Budapest Gyáli út 15/II, I. emelet 5 szám** alatti kétszoba-összkomfortos szolgálati lakásomat Pest belterületén, vagy Budán egyszoba-összkomfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Szilágyi Imrénél, fenti címen.

A Törekvés SE baráti összejövetelén

Egyesületünk, a vasutasszakszervezet Benczur utcai székházában baráti vacsorán látta vendégül élsportolóit, sportvezetőit és legjobb társadalmi aktiváit.

Az ünnepiők között foglalt helyet Csanádi György, az Államvasutak vezérigazgatója, Kamuti Jenő vezérigazgatóhelyettes, Gáspár Sándor, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke és Feleki Pál, a szakszervezet titkára.

Soproni József, a sportegyesület országos elnöke bensőséges szavak keretében nyújtotta át a **Törekvés SE** ajándékait a legjobb társadalmi aktíváknak és élsportolóknak.

48 önzetlen társadalmi aktíva és közel 20 élsportoló nevének említésére zúgott fel újra és újra a lelkes taps. Egy-egy márvány emlékveret, ízléses ajándéktárgy, vagy díszes elismerő oklevél jutott az ünnepelteknek.

— A társadalmi munkát vagy a sportban elért dicsőséget nem lehet sohasem anyagiakban kellőképpen jutalmazni — mondotta beszédében többek között az országos elnök.

Valóban. **Horváth Gyula** és **Előd József** félévszázados, vagy **Turi Ferenc** 25 esztendős kemény harcokat megért sportvezetői munkájának megfelelő ellenértékét nehéz lenne megtalálni. Ez az ajándék is csak jelkép volt számukra, annak a nagyszerű munkának elismeréséül, melyet a Törekvés SE színeiért végeztek.

Az ünnepségek hivatalos része után is sokáig együtt maradt a „Törekvés család". Megindult a beszélgetés. Sorra elevenedtek meg a kedves emlékek.

„Emlékszel még . . ." — ezzel a két szóval kezdődött a legtöbb mondat.

„Igen . . ." — hangzott a felelet és az átélés öröme évekkel fiatalította meg a beszélgetőket. A szemek ragyogtak, s mintha a mozdulatok is frissebbek lettek volna.

De nemcsak a távol és a közelmúlt, hanem a jelen és a jövő is helyet követelt magának. Tapasztalatok, edzésmódszerek cseréltek gazdát, s mindenki gazdagabb lett valamivel.

Csermák József olimpiai bajnok és **Fehér Mária** országos csúcstartó például arról beszélgetett **Bikás Györggyel,** a Sport utcai pálya gondnokával, hogy miként lehet a dobókörök talajának minőségét fokozni. A gondnok sok hasznos tanácsra tett szert. A fiatal tornásznő, **Nagy Márta** a sokszoros bajnok debreceni tornavezetővel, Tóth Lajossal cserélte ki tapasztalatait. Mindketten testnevelő tanárok, csakhogy Tóth Lajos már több évtizedes gyakorlattal bír, míg Nagy Márta „kezdő" e téren. A baráti beszélgetésnek hasznát hamarosan látni fogják **Nagy Márta** tanítványai.

De bármennyire is kellemes és hasznos volt a baráti együttlét, az óra mutatója kérlelhetetlenül haladt előre. A sportolók a nagyszerű hangulatban sem feledkeztek meg kötelességükről. Elsőnek **Szenes István** műkorcsolyabajnokunk vett búcsút:

„Sietek haza pihenni, mert a napokban igen nagy feladat vár rám. Párizsban a műkorcsolya Európa-bajnokságon kell helytállnom."

Szinte mindenki egyszerre kívánt sok sikert **Szenes Istvánnak**, majd hamarosan követték kezdeményezését. Minden Törekvés-sportoló tudta, hogy ma már csak testben-lélekben teljesen erős sportember képes felvenni a harcot a jobb eredményekért. A kölcsönös jókívánságok után lassan mindenki elhagyta a termet: az ünnepség véget ért.

A **Törekvés SE** zászlaja ma magasan lobog, de ahhoz, hogy továbbra is fent lehessen lobogónk, még jobb, még keményebb munkára van szükség.

(mécs)

Új vezetőség a dombóvári sportkörben

A dombóvári vasutas kultúrotthonban tartották meg a Törekvés SK vezetőségválasztó taggyűlését. **Reményi József** elvtárs, a sportkör elnöke beszámolt az elmúlt esztendőben végzett munkáról. A Törekvés-sportkör a nyár közepén nagy figyelmet fordított a kiemelt sportágak fejlesztésére. Így érték el, hogy az atlétikai szakosztály munkájában már 18-an vesznek részt és a megyei bajnokságon tíz első helyezést értek el. A sportkör elnyerte a járási VIT jelvényszerző verseny vándorzászlaját is.

Reményi elvtárs elmondta, hogy a sportkör fejlesztésében sok segítséget nyújt a pártszervezet, de ugyanakkor a DISZ-szervezet elzárkózik a sportkör segítésétől. (A beszámoló e megjegyzésénél az egyik hallgató hangosan megkérdezte: ki képviseli itt a DISZ-t? Senki sem jelentkezett, pedig mind a nyolc szolgálati helyről meghívták a DISZ-szervezet képviselőit.)

A sportkör nagyszerű feladatot tűzött maga elé: új atlétikai és labdarúgó-pályát építenek.

Végül megválasztották a sportkör új vezetőségét, melynek elnöke Reményi József elvtárs lett, tagjai pedig Dobos Jenő, Besenyei László, Lugosi Károly, Sári Géza, Lőke Vince, Linde János, Deák Ferenc, Szilágyi Jenő, Kőmüves Jenő és Borza István. A sportkör elhatározta, hogy év végéig 160 főről 300-ra emeli az aktív sportolók számát.

Melyik dicsőbb, melyik nagyobb?

Régi vita *Nagykanizsa állomáson,* vajon melyik brigád az első, a *Kincses,* vagy a *Murányi* tolatóbrigád. Máig sem sikerült ezt eldönteni, mert hol az egyik, hol a másik a győztes a versenyben. A versenyt az állomás „eldugulása" ellen folytatják. Nagykanizsa állomás forgalma ugyanis jelentősen megnőtt. A határforgalom, az olaj, a műszén forgalmának lebonyolítása országos érdek. Éppen ezért a tolatás, a vonatok gyors összeállítása, egyszóval a kocsitartózkodás megrövidítése és a mozgatás meggyorsítása a jó kocsiforduló érdekében elsőrendű tényező. Most hónapok óta *Baly* elvtárs, forgalmi szolgálattevő és *Kincses Károly* elvtárs brigádja tartja az első helyet. Hogy miért, arra *Lisiczky* elvtárs, az állomás kiváló vasutas főnöke így válaszol:

— Mert Kincses elvtárs az, aki minden újért harcol, minden eszközt megragad, hogy gyorsan, hibátlanul menjen a tolatás. Ő vezette be nálunk *a több elegycsoportú vonatok tolatási módszerét* és neki köszönhető, hogy ma már egyre eredményesebben alkalmazzuk. Az 1251-es számú vonat összeállítását is ezzel a módszerrel végzik. A Kincses-brigád alapos, jól megszervezett munkája következtében az elmúlt negyedévben fajlagos kocsimozgatási tervét 102, kocsitartózkodási tervét 120, kocsikifutási tervét 124 százalékra teljesítette. Megszívlelték a *Szocialista Vasutért* bírálatát is, s az idegen kocsik tartózkodásánál elért jó eredményüket bizonyítja, hogy az ezért kiosztott jutalomból a Kincses-brigád 200 forintot kapott. Az új évet is nagy lendülettel kezdte a brigád, a fajlagos kocsimozgatásban elért teljesítményét megtartotta, a kocsikifutási tervet pedig 154, a kocsitartózkodást 111, a kocsibeállítást 250 százalékra teljesítette.

Tévedés itt nem lehet, mert a versenytárs brigád forgalmi szolgálattevője, *Heltai* elvtárs minden adatában részletesen ellenőrzi a riválís teljesítményeit, hogy kínálkozó alkalommal megelőzhessék őket. A Heltai—Murányi-brigád tagjai fogadkoznak, hogy ők is lesznek még elsők, mert nem hagyják magukat.

38 Törekvés-sportoló tette le az olimpiai esküt

A XVI. Nyári és a VII. Téli Olimpiára készülő magyar sportolók január 15-én ünnepélyes eskütételre gyűltek össze a Néphadsereg Színházában. A fogadalmat tett kiváló sportolók közül 38-an egyesületünk színeiben versenyeznek.

Az ünnepségen megjelent **Egri Gyula,** a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének titkára, **Rónai Sándor,** az országgyűlés elnöke, **Hegyi Gyula,** az OTSB elnöke, **Sebes Gusztáv, Kelen Béla, Martin Ferenc,** az OTSB elnökhelyettesei, **Kádas István,** a DISZ Központi Vezetőségének titkára, **Cseterki Lajos,** a SZOT titkára. Helyet foglaltak a nézőtéren a DIVSZ képviselői és ott láthattuk a magyar politikai és kulturális élet több vezető személyiségét is.

A válogatott sportolók többek között megfogadták, hogy az 1956. évi olimpiai játékon becsületesen helytállanak és szocialista sportemberhez méltó magatartással erősítik a béke legyőzhetetlen erőit és ápolni fogják az olimpiai szellemet.

Az olimpiai esküt az alábbi Törekvés-sportolók tették le: **Székely Éva, Gyenge Valéria, Littomericzky Mária, Sebő Ágota, Kazi Aranka, Fehér Mária, Csermák József, Rerrich Béla, Balthazár Lajos, Keresztes Attila, Örley Szabolcs, Magai Dániel, Nyári Magda, Kiss Kató, Sákovits Ilona, Kovács Gyula, Fülep Ferenc, Székely Pál, Hódos Imre, Bárkányi István, Solymosi Egon, Lippai Antal, Mészáros István, Mészáros György, Szörényi Ervin, Mohácsi Ferenc, Nagy Márta, Técsi Zsuzsa, Zoller Mária, Szendrődi Ildikó, Bátori István, Piroska József, Slák Ferenc, Gerlach József, Zságot Irén, Csillag Ferenc, Szenes István és Kliment Mátyás.**

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. sz. Telefon: 428-217 428-232. 228-895 üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM — ÁRA 40 FILLÉR — 1956. JANUÁR 30.



Megjött a tél, de ahol felkészülve várták, ott nem okozott meglepetést

(Kovács Géza felv.)

Váljon minden dolgozó ügyévé a technika fejlesztése

Feladataink a SZOT VIII. teljes ülése után

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége 1955. november 9—12-i határozatának végrehajtásáról tárgyalt január 20-án a Szakszervezetek Országos Tanácsának VIII. teljes ülése. A hozott határozatok és az értekezleten felszólaló *Rákosi Mátyás* elvtárs útmutatása arra figyelmeztet bennünket, vasutasokat is, hogy a technika fejlesztését tegyük minden vasutas dolgozó szívügyévé.

Pártunk Központi Vezetőségének novemberi határozata megjelölte a feladatokat, a vasúton folyó építés világos perspektiváját tárta elénk. E határozat nyomán a vasutas dolgozók fokozták erőfeszítéseiket, amelynek nagy része volt abban, hogy a vasúton hét százalékkal több árut szállítottunk, mint 1954-ben, becsületesen helytálltunk az őszi forgalom kemény harcaiban. Népi államunk a lehetőséghez képest tovább segítette a vasúti munkát könnyebbé tenni, dolgozóink szociális körülményeit javítani. Többek között 35 új mozdonyt, 285 új vasúti teherkocsit állítottunk forgalomba 1955-ben. Az év folyamán a *budapest—szolnoki* vonalon újabb 40 kilométeren, a *budapest—hatvani* vonalon pedig 14 kilométeren létesítettünk önműködő térközbiztosító berendezést. Négy vasútállomásunkat korszerű, vágány-foglaltságot jelző biztosító berendezéssel láttunk el. Megnyílt a forgalom számára az újpesti összekötő vasúti híd. A vasúti pályafenntartás és a gördülő állomány felújítása és karbantartása jelentősen javult.

Az 1956-os tervév számai azt mutatják, hogy a vasúton a fejlődés újabb, minden eddiginél nagyobb lehetőségei nyílnak meg, egyre közelebb jutunk a korszerű, szocialista vasút megteremtéséhez.

A népgazdasági terv azt is mutatja, hogy előrehaladásunk döntő láncszeme a műszaki fejlesztés. 1956. évi tervünk a munka termelékenységének további emelését tűzi ki célul. Hogyan lehet másként, mint a műszaki színvonal jelentős növelésével, a fejlett technológiai eljárások széleskörű bevezetésével megvalósítani e célkitűzést? Nem vitás, hogy a vasút termelékenysége emelésének tág lehetőségei rejlenek a munka- és technológiai fegyelem megszilárdításában, a meglévő gépek és a munkaidő jobb kihasználásában, a dolgozók szakmai továbbképzésében és nem utolsósorban a felhasználásra kerülő vasúti anyagokkal való takarékoskodással.

Ha kihasználjuk a rejtett, vagy előttünk ismeretes tartalékokat, valamennyi szolgálati helyen, üzemben, járműjavítóban, nem lehet kétséges, hogy feltétlenül csökkenthetjük az önköltséget, s növelhetjük a termelékenységet. Minderre azért is szükség van, mert a vasutasok életszínvonala emelésének ez elengedhetetlen feltétele.

Látnunk kell, hogy a technikai elmaradottság felszámolását a vasúton a beruházásokon túl a meglévő adottságok jobb, ésszerűbb és gazdaságosabb kihasználásával is segíthetjük. Ennek az előrehaladásnak lendítői, biztosítékai a dolgozókban rejlő aktivitás és lelkesedés. E nélkül elképzelhető volna-e, hogy Fonó Mátyások, Löwi Bélák szülessenek a felemelkedésért vívott harcban, akik újításaikkal egész sorával segítik vasutunk, hazánk építését.

Rákosi elvtárs a SZOT VIII. teljes ülésén mondott beszédében világosan megmutatta milyen nyomás ösztökéli a kapitalista világ mérnökeit, dolgozóit az ipar műszaki fejlesztésére, a technika javítására és, hogy a mi rendszerünkben a technika fejlesztésének nincsenek ilyen korlátai. *„Nálunk a dolgozókat nem kényszer hajtja, hanem az egyre magasabb színvonalú szocialista öntudat". „Mi nemcsak saját tudósaink, mérnökeink, munkásaink alkotó erejére, hanem a szocialista béketábor valamennyi munkásának, mérnökének, tudósának eredményeire is támaszkodhatunk".*

És mégis vannak hiányosságok, számos lehetőséget kihasználatlanul hagyunk, nem adjuk meg a kellő támogatást az újért harcolóknak. Pedig látnunk kell, hogyha nem tartunk lépést a technikai haladással, az életszínvonalat sem lehet a kívánt mértékben emelni, a lakásviszonyokat javítani, a dolgozók szociális és kulturális igényeit kielégíteni. Ezért is döntő, hogy ne csak beszéljünk a vasút műszaki fejlesztésének szükségességéről, hanem minden dolgozó erejéhez, tudásához mérten munkálkodjon a megvalósításán.

— „Törje a fejét minden kommunista igazgató és művezető —, mondotta *Rákosi* elvtárs *— párttag és pártonkívüli munkás, hogy miként lehet az elmaradottságból minél gyorsabban kikerülni. Ha az elvtársak nem értik meg, hogy itt most új módszerekkel kell dolgozni, nem úgy, mint tavaly, meg tavaly előtt, akkor továbbra is egyhelyben fogunk topogni és még jobban elmaradunk. S ez az elmaradás már most is erősen érezteti hatását az életszínvonal alakulásában".* Fogadjuk meg *Rákosi* elvtárs útmutatását, hiszen nem kevesebbel, mint a népjólét további emelésével függnek össze szavai.

A technika fejlesztésével, előrehaladásunk döntő láncszemét tartjuk kezünkben. *„A mi technikai értelmiségünk nem rosszabb, mint a tőkéseké s mint a többi népi demokratikus államé* — mondotta *Rákosi* elvtárs. — *Minden lehetőségünk megvan tehát arra, hogy ezt a nagy feladatot megoldjuk, de csak akkor, ha a gazdasági vezetőink — miniszterektől a művezetőkig és természetesen párt- és szakszervezeti vezetőink is — megértik, hogy itt nem egyszerűen az eddigi munkánk, az eddigi munkaversenynek, munkamódszerátadásnak a folytatásáról van szó, hanem komoly fordulatra van szükség!"* Ennek a fordulatnak —, amelyre *Rákosi* elvtárs felszólalása hívta fel a figyelmet —, nálunk a vasúton is mihamarabb be kell következni. A technológiai fegyelem megszilárdításának a párt-, a szakszervezeti és a gazdasági vezetés közös ügyévé kell válnia.

Még ma is súlyos hibák vannak a vasúti technológia, a különféle utasítások betartásánál. Sok dolgozó még ma sem látja, hogy az utasítás szerinti munka, a technológiai fegyelem megszilárdítása egyik legfontosabb tényezője a termelékenység emelésének, a vasút önköltsége csökkentésének.

Szakszervezeti szerveink feladata, hogy megfelelő segítséget nyújtsanak ahhoz, hogy minden dolgozó becsületbeli kötelességének vallja a technikai színvonal emelését, az új, a jobb munkamódszerek győzelmére vitelét. A SZOT VIII. teljes ülése részletesen taglalja a szakszervezetek ilyenirányú feladatait. Ehhez és a szakszervezet többi tennivalójához valamennyi vasutas dolgozónak, az eddiginél erőteljesebb segítséget kell nyújtania. Van munka bőven. Valamennyiünknek megalkuvás nélküli harcot kell folytatnunk az újítómozgalom fejlesztéséért, a céltudatos és tervszerű irányításért, az újítások bevezetéséért és elterjesztéséért.

A munkafegyelem megszilárdításában a szakszervezeteknek javítaniok kell politikai nevelőmunkájukat. Az eddiginél jobban kell törődniök a dolgozók szociális, kulturális szükségleteinek kielégítésével. De amikor erről beszélünk, azt is meg kell mondani, hogy szükség van arra is, hogy a munkafegyelem és a társadalmi tulajdon megsértőivel szemben jobban érvényesítsük a szükséges intézkedéseket.

A munkakörülmények javításához azonban nemcsak határozatok, hanem elsősorban tettek kellenek. Az új technika alkalmazása, az új technológiai folyamatok bevezetése együttal a dolgozók munkakörülményei megjavításának egyik legfontosabb eszköze, mert könnyebb, biztonságosabb lesz a dolgozók munkája. Javítani kell a munkavédelem és a munkásellátás munkáját. Célkitűzéseink megvalósításához, további felemelkedésünkhöz művelt vasutasokra, jól képzett dolgozókra van szükségünk. Oktassuk, tanítsuk dolgozóinkat. A vasúti műszaki körök legyenek a tudomány és technika terjesztésének üzemi központjai.

A szocialista munkaverseny és a technika fejlesztése szorosan összefügg. A kettő elválaszthatatlan egymástól. Az előttünk álló feladatok megkövetelik a verseny kiszélesítését és azt, hogy az áldozatos munkában a vasúti munkásság derékhadára, a kommunista vasutasokra, az élen haladó pártonkívüli munkásokra és értelmiségre támaszkodjunk.

A SZOT VIII. teljes ülése eredményes munkát végzett. Meghatározta szakszervezetünk, a vasutas dolgozók tennivalóit is a technika fejlesztésében. Valamennyiünk közös érdeke, hogy alkotó módon, lelkesedéssel tegyük magunkévá a határozatot, minden vasutas szívügyévé a vasúti technika fejlesztését, szebb életünk zálogát.

Előre az éves tervek teljesítéséért!

A ferencvárosi vontatási dolgozók válasza a széntakarékossági felhívásra

A *ferencvárosi fűtőház* dolgozói megtárgyalták a DIMAVAG gyár dolgozóinak az éves terv túlteljesítésére vonatkozó versenyfelhívását, valamint a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének 125 000 tonna szén megtakarítására felszólító közleményét. A dolgozók elhatározták, hogy *minden erejüket latbavetik az éves terv teljesítéséért és a szakszervezet kezdeményezésének sikeréért.* Megfogadták, hogy évi tervüket *december 20-ra* részleteiben is befejezik. *Átlagosan 8 százalékos szénmegtakarítást vállaltak hárommillió forint értékben.* Vállalták kilométertervük 106, százelegytonnakilométertervük 101 százalékos teljesítését. Havi átlagban 60 000 tonna túlsúlyt továbbítanak az összekapcsolt mozgalom segítségével.

A fiókműhely, a vontatójárművek időszakos javításánál 100 százalékos jóminőségű munka mellett 101 százalékos mennyiségi túlteljesítést ajánlott fel 7 százalék alatti javítási állaggal.

„Mutassuk meg, mit tudunk"

Miskolc személypályaudvar dolgozói alaposan megvitatták a második ötéves terv első évében előttük álló feladatokat. Meghányták-vetették azt is, melyik állomást válasszák versenytársnak, hogy eredményesen sarkalhassák egymást a jobb munkára. Végül is *Budapest-Ferencváros állomásra esett a választás.* A miskolciak párosversenyre hívták a ferencvárosiakat a tehervonatok átlagos terhelési tervének havonkinti 2 százalékos túlteljesítésére, a vonatok menetrendszerinti közlekedtetésének az élüzemszintben megállapított teljesítéséért. A kocsitartózkodási tervet 2, a kocsikifutási tervet 1 százalékkal teljesítik túl, a fajlagos kocsimozgatásnál ugyancsak túl akarják haladni az élüzemszintet. A kocsikihasználásban 3 százalékos túlteljesítésre tettek fogadalmat, vállalták végül, hogy az egy kocsira eső kárösszeget a tervezett 0,19 forintról 0,17 forintra csökkentik.

Két százalékos túlteljesítés minden hónapban

A fennállásának 100. évfordulójára készülődő *Szolnoki Járműjavító ÜV* dolgozói azzal is emlékezetessé akarják tenni a centenáris esztendőt, hogy csatlakozva a DIMAVAG Gépgyár felhívásához, tervüket december 20-ra befejezik. Annak ellenére, hogy 1956. évi tervük 10 százalékkal feszítettebb az előző évinél, *minden hónapban terven felül 85 egységteljesítmény értékben végeznek járműjavítási munkát. Ez két százalékos tervtúlteljesítést* jelent havonta.

A mozdonyosztály dolgozóinak vállalása havi két darab gőzmozdony futójavítás, vízállomási kazán stb. A kocsiosztály 10 teherkocsi fővizsgát, 10 teherkocsi középjavítást, ezenkívül az acélvázasítás darabszám teljesítését vállalták. Hasonló vállalásokat tett a többi osztály is.

A termelékenységet 2 százalékkal akarják emelni terven felül, az önköltségcsökkentést pedig az 1955. évihez képest 1,6 százalékkal növelik.

A ferencvárosi pályaudvar rendezésének határidő előtti befejezéséért

A *Budapest Magasépítési Főnökség* építésvezetőségei lendületes munkába kezdtek a negyedévi és az éves terv teljesítéséért. A *ferencvárosi építésvezetőség* dolgozói április 4. tiszteletére vállalták, hogy a pályaudvar rendezésénél lévő munkáikat *10 nappal a határidő előtt* befejezik. A *komáromi építésvezetőség* az új üzemszintek feltételei alapján versenyre hívta a magasépítési főnökség valamennyi építésvezetőségét. A komáromi építésvezetőségnél dolgozó *Pászli Péter* kőműves és brigádja január második dekádjában átlag 190 százalékos teljesítményt ért el. A ferencvárosi építésvezetőség dolgozói közül kitűnt *Sápi András* vasbetonszerelő, a szakma kiváló dolgozója, akinek brigádja átlagos 200 százalékos teljesítménnyel dolgozott.

Pécs párosversenyre hívta Ceglédet

Pécs állomás dolgozói január 13-i termelési értekezletükön vállalásokat tettek április 4. tiszteletére. A verseny elevenebbé tétele érdekében *párosversenyre hívták ki Cegléd állomás dolgozóit.* A verseny feltételei a fajlagos kocsimozgatási idő, a tehervonatok átlagos terhelése élüzemszintjének túlteljesítésére, a vonatok menetrendszerű indításának megjavítására, a kocsitartózkodási idő csökkentésére, a rakodási idő megrövidítésére stb. vonatkoznak. A párosverseny március 31-ig tart, de közös elhatározással meghosszabbítható. *(Tancsik Józsefné levéléből.)*

A pécsi igazgatóság változatlanul tartja első helyét

Az igazgatóságok versenyének december havi eredményei alapján a helyezési sorrend a következő:

1. Pécs 72 pont, 2. Szombathely 64 pont, 3. Debrecen 62 pont, 4. Szeged 59 pont, 5. Miskolc 57 pont, 6. Budapest 43 pont.

A pécsi igazgatóságnak a forgalmi, pályafenntartási és anyagszerkezelési szolgálata végzett különösen jó munkát. Javult az igazgatóság munkája a tehervonatok menetrendszerűségénél, utazási sebességénél, a teherkocsigazdálkodásnál és több más tényezőnél.

A választási műszak eredményei

A pártvezetőségválasztások tiszteletére megrendezett választási műszakok sok kiváló eredményt hoztak. *Komárom állomáson Szücs József* rendelkező szolgálattevő és brigádja január második dekádjában 103 százalékot ért el a kocsitartózkodási egységidőnél. *Pusztaszabolcs állomáson* a műszak alatt az átlagos terhelést 110, a menetrendszerinti közlekedést 42—78, a fajlagos kocsimozgatást 108, a gőztartást 102, a kocsikifutást 124 százalékra teljesítették. A jó eredmények elérésében különösen *Kerékgyártó Lajos* rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Zala* tolatásvezető és brigádja, *Kiss József* fűtő, *Szabó Erzsébet* naplózó, valamint *Rózsavölgyi Sándor* és *Reszegi József* szolgálatvezetők működtek közre eredményesen.

Hárommillió értékű évi túlteljesítés

A *Debreceni Járműjavító ÜV* dolgozóira is fokozott feladatok várnak a második ötéves terv első évében. A debreceniek meg akarják mutatni, hogy *a több munka ellenére határidő előtt, december 20-ra teljesítik tervüket.* Vállalásukat úgy akarják megoldani, hogy legfőbb feladatuknak tekintik a technika fejlesztését, a fejlett technológiai módszerek alkalmazását és ezeknek segítségével a termelékenység fokozását. Megfogadták, hogy *a terv forint értékét hárommillióval teljesítik túl.* a termelési költséget pedig egy százalékkal csökkentik, ami újabb egymillió forintos megtakarítást eredményez.

Megelőző karbantartás



A gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Vállalat nagy gondot fordít a tervszerű megelőző karbantartásra. Képünkön Szabó László gépészmérnök, Marcis László géplakatos-csoportvezető és Varga Pál lakatos egy esztergagép-fogaskerékszekrényt vizsgálnak felül.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A pártonkívüli dolgozók hasznos javaslatokkal segítik a választásokat

A pártvezetőségi beszámolók elkészítése és a vezetőségválasztó taggyűlések előkészítése most különös lehetőséget ad arra, hogy keressük, megismerjük a pártonkívüliek véleményét is az utóbbi két évben végzett munkánkról. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy pártszervezeteink élnek ezzel a lehetőséggel, figyelembe veszik és hasznosítják a pártonkívüliek véleményét, tapasztalatait, javaslatait.

A pártonkívüliek helyes javaslatainak, bírálatának figyelembevétele könnyebbé teszi a beszámoló összeállítását, a határozati javaslatok elkészítését, a legalkalmasabb pártvezetőségi tagok kiválasztását. Emellett a beszámoló így kifejezi nemcsak a kommunisták, hanem a szolgálati hely valamennyi dolgozójának véleményét is.

Kecskemét forgalomnál például *pártcsoportonként kisgyűléseket szerveztek és a pártonkívüliek jelenlétében beszélgettek a vezetőségválasztásról, hogy azoknak is megismerjék véleményét.* Többen elmondották, hogy a jelenlegi pártvezetőségben sok az idős elvtárs és *helyes lenne, ha az új pártvezetőséget fiatal párttagokkal felfrissítenék.* Néhány pártonkívüli mindjárt javaslattal is élt: *Naszvadi József* DISZ-titkárt és *D. Tóth József* ifi forgalmi szolgálattevőt javasolták a vezetőségbe, akik példát mutatnak nemcsak a termelésben, a párt- és kormányhatározatok végrehajtásáért folyó harcban, hanem a társadalmi munkában és magánéletükben is.

Vezetőségi ülés — pártonkívüliekkel

Kétegyházán továbbfejlesztették ezt a módszert. *A pártvezetőség meghívott két jól dolgozó pártonkívülit a kibővített vezetőségi ülésre.* A meghívottak elmondották: megtiszteltetésnek veszik, hogy a vezetőségi értekezleten tolmácsolhatják a pártonkívüliek véleményét és bírálatát a vezetőség végzett munkájáról. Rámutattak arra, hogy *az elért eredmények nagyobbak lehetnek, ha a pártvezetőség nemcsak meghallgatja, hanem el is intézi a dolgozók által feltárt problémákat.*

Nőtt a agitációs munka tömeghatása, tartalmi színvonala azáltal, hogy a népnevelők pártmegbizatásokat adtak a pártonkívülieknek is. *Szeged-Rákuson* és *Hódmezővásárhely* forgalomnál *rendszeresen írnak a pártonkívüliek falújságjaikat* a pártvezetőség újjáválasztásáról, a nemzetközi helyzet legfontosabb kérdéseiről, a téli forgalom feladatairól. A pártonkívüliek részvétele a politikai munkában erősen fellendítette a termelési eredményeket is.

Elevenebbé válik a pártélet

A politikai felvilágosító munka eredményeként a dolgozókban nő a párt iránti bizalom és egyre többen ismerik fel azt, hogy a pártszervezet jó, vagy rossz munkája kihat valamennyi dolgozó munkakörülményeire. Bizonyítja ezt az is, hogy több helyen, mint például *Mezőkovácsházán* és *Csongrádon a pártonkívüliek önként vállalták a munka elvégzését, amíg a kommunisták részt vettek a vezetőségválasztó taggyűlésen.* Nem egy pártonkívüli elmondotta, hogy örömmel vállalja ezt a túlmunkát, mert tudatában van annak, hogy az új vezetőség továbbra is segíti munkáját, figyelembe veszi véleményüket és mindent megtesz jogos kívánságaik teljesítése érdekében.

A pártszervezetek életét elevenebbé tette a pártonkívüliek bevonása. *Az aktivitás fokozódása kihatott a tömegszervezetek munkájára és elősegítette a termelés emelkedését.* Ugyanakkor növekedett a pártoktatásokon való részvétel is. Az alapfokú politikai iskolákon az elmúlt hónaphoz hasonlítva, kilenc százalékkal emelkedett a megjelentek száma, javult a tanfolyam színvonala. Az eredmények azt mutatják, hogy *ahol a kommunisták szava eljutott a pártonkívüliekhez, ahol figyelembe vették a pártonkívüliek véleményét, ott a kommunisták mellett a pártonkívüli dolgozók tevékenyen részt vettek a választási műszakok szervezésében és a felajánlások teljesítésében. Békéscsaba* forgalomnál és *Kiskunhalas* pályafenntartásnál a DISZ-fiatalok ifi-brigádokat szerveztek a termelési feladatok jobb végrehajtása és az eredményesebb mozgalmi munka érdekében.

Mindezek azt mutatják, hogy *a vezetőségválasztás idején fokozottan szükséges a pártonkívüliek között végzett munka, az agitáció kiterjesztése, a dolgozókkal folytatott egyéni beszélgetés, kisgyűlések szervezése,* ahol közvetlenül megbeszélhetik a kommunisták a pártonkívüliekkel a feladatokat és meghallgathatják azok véleményét.

Pártszervezeteink előtt most az a feladat áll, hogy a vezetőségválasztó taggyűlések előkészítésével és megtartásával egyidőben *fellendítsék a pártéletet, a politikai munkát, felkészüljenek a második ötéves terv első évének sikerre vitelére.* Biztosítsák a téli forgalom sikeres végrehajtását, az utasok és áruk időben történő zavartalan elszállítását, állandó politikai felvilágosító munkával mélyítsék kapcsolatukat a pártonkívüli dolgozókkal. Az eddiginél fokozottabban vegyék figyelembe a pártonkívüliek hasznos észrevételeit és egyben mozgósítsák őket a pártszervezetek és a vasút előtt álló feladatok végrehajtására.

Annus István,
a szegedi politikai osztály
agit. prop. oszt. vezetője

AZ ÚJJÁVÁLASZTOTT VEZETŐSÉG MEGKEZDTE MUNKÁJÁT

Akik itt ülnek a szobában, jól ismerik egymást. Évek óta dolgoznak együtt kint a sínek között és nem először vitatják közösen, munka után, mit is kellene tenni, hogy jobban dolgozzon az állomás, gyorsabban fejlődjenek az emberek. Kommunisták, Pusztaszabolcs állomás újonnan választott pártvezetőségének tagjai ülik körül az asztalt.

A vezetőség a hibák okát keresi

Jól ismerik egymást, mégis van valami ünnepélyes abban, ahogy *Okos János* elvtárs, a párttitkár feláll, megszólal:

— *Üdvözlöm az újonnan megválasztott vezetőséget, külön Debreceni János és Ágoston Illés elvtársakat, a vezetőség új tagjait. A vezetőségválasztó taggyűlés utáni első értekezletünket megnyitom. Napirendnek javaslom...* — Nyugodtan, folyamatosan beszél, időnkint rápillant jegyzeteire.

A vezetőség megbeszelése — igen helyesen — a taggyűlésen elmondott bírálatokból és a taggyűlés határozatában megszabott feladatokból indul ki. *Sorra megbeszélik a taggyűlésen elhangzott problémákat, mérlegelik, kiegészítik azokat.* Van, amivel nem értenek teljesen egyet, de van olyan bírálat is, amelyet elemeznek, boncolgatnak, hogy a hiba gyökeréhez jussanak el. *Kalmár* elvtárs például bírálta a párttagokat, mert keveset beszélnek a szemináriumokon. A vezetőségi ülésen nem elégedtek meg ennyivel, az okát keresték. Végül megállapították: eddig csak azzal törődtek, hányan jelennek meg az oktatáson és ez is csak az agit.-prop. titkár feladata volt. *Nem vizsgálták a szemináriumok színvonalát, a hallgatók felkészültségét és azt, hogy két konferencia között milyen segítséget kapnak a hallgatók.*

A vezetőség elhatározta, hogy a konferenciákat közösen segítik, ellenőrzik, mindegyikért valamelyikük felelősséget vállal. Rendszeresen beszámoltatnak majd a vezetőségi ülésen egy-egy propagandistát munkájáról és a propagandistáktól, pártbizalmiak segítségével fokozott támogatást nyújtanak a tanuláshoz a hallgatóknak a két szeminárium közötti időszakban.

Legfontosabb: a tervszerű munka

Ugyanígy megvitatták *Kelemen István* kultúrigazgató felszólalását, aki azért bírálta a régi vezetőséget, mert az nem segítette a kultúrmunkát. A vezetőség önkritikusan megállapította, hogy a segítés azért maradt el, mert nincsenek tisztában a kultúrmunka pártirányításának fontosságával, elvi kérdéseivel. *Ezért elhatározták, hogy a vezetőség időnkint egy-egy elméleti kérdést is megvitat ülésén. A közeljövőben a kultúrmunka pártirányításának, utána pedig a termelés pártellenőrzésének elvi problémáit vitatják meg.*

Amikor a taggyűlésen elhangzott bírálatok és a határozat alapján megszabták a tennivalókat, a vezetőség felmérte a feladatok végrehajtásának sorrendjét. A taggyűlés két év munkáját vitatta, bírálta. Egyszerre nem lehet valamennyit megoldani, mindegyikhez hozzálátni. Megállapították, hogy az alapszervezetnél leggyengébben a pártcsoportok dolgoznak. Pedig a pártcsoport munkáján dől el az egész alapszervezet tevékenységének eredményessége. *A legsürgősebb feladat tehát a pártbizalmiak nevelése és segítségükkel az eleven pártcsoportélet kialakítása,* amely feltétele a népnevelőmunka megjavításának, a taggyűlések színvonal emelésének, a kommunista példamutatásnak, a tervteljesítésnek, egyszóval: a hatékony, mindenre kiterjedő pártéletnek.

A vezetőség a vita alapján elkészítette havi munkatervét, amelynek fő pontjai tehát a pártcsoportok munkájának megjavítását szolgálják, ugyanakkor megbízta a vezetőség a párttitkárt, hogy a következő ülésre *készítsen egy hosszabb időre szóló távlati tervet, amely felöleli fontossági sorrendben a feladatokat,* például az agitációs tömegmunkát, a kultúrmunka megjavítását, a DISZ-élet fellendítését stb. A vezetőség végezetül elhatározta, hogy a következő vezetőségi ülésen megvitatja a távlati tervet, melyet aztán a havi tervvel együtt a taggyűlés elé tár jóváhagyás céljából.

Levelek a vezetőségválasztásról

JANUÁR 4-ÉN választottuk újjá a szegedi igazgatóság V. alapszervezetének pártvezetőségét. Amikor a kommunisták a taggyűlésre érkeztek, a bejáratnál *Engi Józsefné* elvtársnő várta az elvtársakat és vörös szalaggal díszítette fel ruhájukat. *Az MNDSZ és a DISZ küldöttei virágcsokorral üdvözölték a taggyűlés részvevőit.*

A választás a Központi Vezetőség határozata szellemében zajlott le, huszonkét dolgozó szólalt fel bátran bírálva az elmúlt két esztendő munkájának fogyatékosságait. A taggyűlés határozatban szabta meg a soronlévő feladatokat. A határozat kimondja, hogy *a vezetőség mélyítse el kapcsolatát a pártcsoportvezetőkkel, népnevelőkkel és valamennyi párttaggal. Segítse a pártszerű bírálat és önbírálat kialakulását, többet törődjön a párttagok és pártonkívüliek problémáival. Nyújtson nagyobb segítséget a propagandisták munkájához, kéthetenként rendszeresen tartson pártbizalmi és népnevelő értekezletet. Fokozza a kommunisták aktivitását az ötéves terv sikeres végrehajtása érdekében és tegye rendszeresebbé a DISZ és a többi tömegszervezetek segítését.*

Szlládi Sándor
szegedi igazgatóság

FEBRUÁR ELEJÉN választjuk újjá pártszervezetünk vezetőségét. A nagy esemény előkészítését már egy hónappal ezelőtt megkezdtük, mert tudjuk, hogy milyen nagy jelentőségű a pártszervezetek munkája a második ötéves terv, az előttünk álló feladatok sikeres végrehajtása érdekében.

Dolgozóink és pártszervezetünk tagjai lelkesen készülődnek. *Január 23-tól egyhetes választási műszakot tartottunk.* Számos felajánlás született, többek között elhatároztuk, hogy 23-tól kezdve *naponta egy-egy békevonatot indítunk a választás tiszteletére s a vonatok jó továbbítása érdekében szocialista szerződést kötöttünk a fűtőházzal és a menetirányítóval.*

Népnevelőink s a tömegszervezeti aktívák sokat beszélgetnek a dolgozókkal, magyarázzák a vezetőségválasztás jelentőségét, hogy ne legyen állomásunkon egyetlen olyan dolgozó sem, aki ne tudná, hogy milyen jelentős egész állomásunk életében az új vezetőség megválasztása.

Bódogh Mihály
Dombóvár állomás ÜB-elnöke

„Gépeinkre nagy szükség lenne"

A ferencvárosi fűtőház pártszervezete levéllel fordult a *Landler Jenő Járóműjavító ÜV pártszervezetéhez és vállalatvezetőségéhez,* hogy a járműjavítóban javítás alatt levő gépeiket jóminőségű munkával a legrövidebb időn belül javítsák meg és adják át rendeltetésének. A 424—005, 424—143, 424—021, 402—001 sorozatszámú gépek vannak a Landlerban fővizsgán.

„Ezekre a gépekre nagy szükségünk lenne, hogy a növekvő szállítási feladatoknak meg tudjunk felelni" — mondja a levél, majd így folytatja: „Rövidesen megindulnak az egyre fokozódó szállítások második ötéves tervünk első évének nagy építkezései felé. Nem feledkezünk meg arról sem, hogy a zord időjárás esetleg még ezután következik be, akkor pedig égető szükség lesz minden mozdonyra. Éppen ezért arra kérjük a pártszervezetet és a vállalatvezetőséget: kövessenek el mindent, hogy gépeink üzemképes állapotban minél előbb megérkezzenek fűtőházunkba."

Várjuk a Landler dolgozóinak válaszát.

A PÁRTOKTATÁS HÍREI PÉCSRŐL

JANUÁRBAN a marxizmus—leninizmus alapjai tanfolyam propagandistái számára konferenciát tartott a pécsi politikai osztály. A tanfolyamon kitüntek felkészültségükkel: *Mármarosi László* (Bátaszék áll.), *Kőműves Jenő* (Dombóvár pft.), *Tulézi Vendel* (Murakeresztúr) és *Balogh Sándor* (Barcs fth.)

*

A SZAKMAI VEZETŐK számára 12 gócponton tartottak az SZKP története I. évfolyam anyagából témakörönkénti konzultációt. A szakmai vezetők jól felkészülten jelentek meg a konzultációkon. Különösen kitüntek a pályamester elvtársak.

Nemzetközi ÉLET

Új 95 tonnás szerjet teherkocsik

A *krjukovi vagongyár* a közelmúltban bocsátotta ki a 95 tonnás nyitott teherkocsik első kísérleti példányait. A már ismert és közforgalomban lévő 60 tonnás teherkocsikkal szemben az új nyitott vagonnak egész sor előnye van.

Hogy csak néhányat említsünk: nagyobb a befogadó képessége. 14,3 méter hosszú és 107 köbméter az ürtartalma. Az ilyen kocsikból összeállított norma szerinti szerelvény 28 százalékkal rövidebb. A jelenlegi állomási vágányhosszúság mellett — ha csupán ilyen kocsikból állítják össze — 5—6 ezer tonna súlyú vonatokat indíthatnak a szovjet vasutasok.

A kocsik fémből készültek. Különleges felépítésűek a nyílás-záró ajtók, melyekből 16 van egy kocsin, s egy ember megerőltetés nélkül, egy szerkezet segítségével, az egyik vagy akár a mindkét oldalon lévőket egyszerre ki tudja nyitni. A nyitott kocsi két-háromtengelyes forgózsámolyon nyugszik. Az új automata-fék lehetővé teszi, hogy a kocsivizsgálóknak ne kelljen a vagon alá feküdniök fékvizsgálat és javítás végett.

Nemrégen tartották meg az előzetes próbautakat. A kocsiszekrényt 96 tonna szénnel terhelték fokozatosan 110 kilométerig emelve a sebességet. A kísérlet jó eredménnyel zárult.

4300 lóerős lesz a VL–23. típusú új villamosmozdony

Novocserkaszkból jelenti a TASZSZ: A Bugyonnijról elnevezett villanymozdony-gyártó üzem elkészítette a VL—23 típusú villamos vontatómozdony terveit.

Az új gép a VL—22-es típusúnál — elődjénél — 1000 lóerővel lesz nagyobb teljesítőképességű és 20 százalékkal könnyebb súlyú. A mozdonyt 100 kilométer óránkinti sebességre tervezték. A dolgozók vállalták, hogy az első ilyen villamosmozdonyt a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának megnyitásáig kibocsátják.

Kép a Kínai Népköztársaságból



A dalreni pályaudvar központi váróterme.
(Új-Kína Hírügynökség felv.)

Öt esztendő alatt 130 százalékra emelkedett a munka termelékenysége

Erwin Kramer elvtárs, a *Német Demokratikus Köztársaság közlekedésügyi minisztere* legutóbbi beszámolójában érdekes adatokat közölt az NDK vasutainak helyzetéről. Elmondotta többek között, hogy 1950 és 1955 között 130 százalékkal emelkedett a vasúton a munka termelékenysége. Ugyanezen idő alatt állandóan növekedett a gördülőanyag kihasználása a teher- és személyforgalomban. A második ötéves terv 40 százalékos ipari termelési emelkedés előirányzatára való tekintettel a vasúton 34,5 százalékkal emelik a teherforgalmat. A miniszter hangsúlyozta, hogy a gépesítésnek, az automatizálásnak, a vasút korszerűsítésének különleges szerep jut az új ötéves tervben.

Bonn fegyverkezik

Bonn fegyverkezik és pénzre van szüksége. A pénzt mindenáron meg kell szereznie, még akkor is, ha az számtalan emberéletet követel. Seebohn, közlekedésügyi miniszter is megtesz mindent az ilyenfajta „takarékosság" előmozdítására. Jelenleg Nyugat-Németországban nem kevesebb, mint 30 ezer helyen keresztezik a vasutak az országutakat anélkül, hogy az utátjárók őrizet vagy biztosítás alatt állnának. Ez nem kevesebb, mint 7500 emberéletbe került. A vonatok minduntalan zsúfolt autóbuszokat gázolnak el, de igen nagy a különféle sebesülések száma is. A *„Stern"* című nyugatnémet lap gondatlanságból okozott emberölésekkel vádolja a közlekedésügyi minisztert, mert megszüntettette a biztonsági előírásokat, berendezéseket és intézkedéseket a pályákat keresztező utátjárónál. A *„Fahrt Frei"* egyik karikatúrája is erről szól: a rajz szellemesen, a keserű humor eszközeivel mutatja be Seebohnt, amint éppen átadja a vasúti sorompók őrzését a hálálnak.

Nesze semmi, fogd meg jól!

Január 1-én életbeléptették a francia vasutaknál a „felemelt" fizetéseket. A legkisebb fizetésemelés havi 640 frank, vidéken 550 és a fizetési osztályoknak megfelelően progresszív. Az ötödik- és hatodik fizetési osztályban 800, illetve 930 frankot jelent ez az emelés. A francia vasutak igazgatósága nagyon szeretné megúszni az 1956-os esztendőt újabb bérkövetelések teljesítése nélkül. Erre azonban semmi reménye nincs. A francia vasutasok tovább folytatják harcukat az 1. fizetési osztály bérének havi 30 ezer frankra való emeléséért. Ez jelentené azt, hogy a francia vasutasok valamennyire is megállhatnának a lábukon az egyre emelkedő árakkal szemben. A szervezett vasutasság azonban tisztában van vele, hogy ez is csak látszateredmény marad mindaddig, amíg a kapitalista piac emelni tudja az árakat, valahányszor „rendezik" a közalkalmazottak fizetését.

Mit ad a szovjet vasutaknak a jólét és az erőnövekedés terve

A kommunizmus építésének nagyszabású programja fekszik előttünk: a Szovjetunió Kommunista Pártja Központi Bizottságának a népgazdaság hatodik ötéves tervéről szóló tervezete, amelyet a közeli hetekben összeülő XX. kongresszus vitat majd meg. Hatalmas nép hatalmas terveit tárja a világ elé a Szovjetunió hatodik ötéves tervének tervezete, amelynek jelentősége jóval túlnő a Szovjetunió határain. A békés építőmunka terve ez, amely újabb tényekkel igazolja a Szovjetunió békepolitikáját. Ennek a hatalmas béketervnek a végrehajtása az egész dolgozó emberiség javát szolgálja.

Természetes, hogy ezek a hatalmas tervek hamarosan nekünk is szívügyünkké váltak. Az SZKP irányelveit, a jólét és az erőnövekedés tervét tanulmányozva nagyobb biztonsággal, több reménységgel, nagyobb tudással, forróbb lelkesedéssel foghatunk hozzá a mi második ötéves tervünk végrehajtásához.

Igen sokat mond az új, hatodik szovjet ötéves terv nekünk, a vasút dolgozóinak is. A vasúti közlekedés fejlődésének hatalmas távlatait vetíti elénk, a korunkban megvalósítható legmagasabbfokú technikát állítja sorompóba, akár új járművek gyártásáról, akár a meglévő berendezések tökéletesítéséről beszél. *A közlekedés műszaki színvonalának további emelése* — eköré az alapelv köré épül fel a szovjet vasutak fejlesztésének terve az 1956-tól 1960-ig terjedő időszakban.

Új, nagyteljesítményű mozdonyok

Nézzük meg nagyobb vonalakban, mit ad a hatodik ötéves terv a szovjet vasútnak és a vasutasoknak. 1960-ban már *a teherforgalom 40—45 százalékát villamos- és motoros mozdonyok fogják lebonyolítani.* A vasúti közlekedésnek az ötéves terv idején legalább *2000 villamosmozdonyt* kell kapnia, ezen belül *400 darab nyolctengelyes, 5700 lóerős villamosmozdonyt*, valamint *2250 fővonali kétegységes dieselmozdonyt.*

Gondoskodni kell új, *hatalmas mozdonyok megalkotásáról* — mondja a tervezet. — 1956—1957-ben olyan dieselmotoros tehervonati mozdonyok kísérleti prototípusait kell megtervezni és elkészíteni, amelyeknek egy egysége *2500—3000 lóerő teljesítőképességű:* utasszállító diesel- és villamosmozdonyok prototípusait, valamint gázturbina üzemű mozdonyok prototípusait.

Hasonló, hatalmas arányú fejlődésnek szab utat a tervezetnek *a kocsipark növelésére* vonatkozó része. A vasúti közlekedésnek az öt év alatt legalább *255 000 teherkocsit*, valamint *18 600 személyszállító kocsit* kell kapnia. Óriási mértékben növekedni fog az elkövetkezendő öt évben a Szovjetunió vasúthálózata. Mintegy *6500 kilométer hosszúságú új vasútvonalat* kell építeni, vagyis kétszer annyit, mint amennyi az ötödik ötéves tervben épült. Olyan területek kapnak vasutat, amelyeken az élet is csak nemrégiben indult meg. Szibériában, Közép-Ázsiában. Szovjet-Északon épülnek új vonalak, a szűzföldek és a parlagföldek vidékén megindul a vasúti közlekedés, új irányban is lehetővé teszik az összeköttetést a Szovjetunió és a Kínai Népköztársaság között.

Korszerű berendezés — növekvő teljesítmény

A szovjet vasutak villamosítását nagy léptekkel viszi előre az új ötéves terv. *8100 kilométer villamosított vonalat kell üzembehelyezni*, ami azt jelenti, hogy a legfontosabb, sűrű áruforgalmú és hegyi vonalak villamosvontatásra alakulnak át. Több vonalon, összesen *6600 kilométer hosszúságban második vágányt építenek*, hatalmas arányban növelik az állomási vágányutak hosszát, továbbfejlesztik az állomásokat, csomópontokat, új, gépesített gurítódombok épülnek. A nagy tervekkel arányban fejlesztik az üzembiztonságot, növelik a vonalak átbocsátóképességét, körülbelül *15 000 kilométer hosszúságú vasútvonalat látnak el a legkorszerűbb automatikus berendezésekkel.* Előírja a terv, hogy *meg kell kezdeni a televízió alkalmazását a vasutakon.*

A vasútvonalak korszerűsítéséhez tartozik, hogy a meglévő vágányhálózatban körülbelül *65 000 kilométer új sínt* kell lefektetni, ezen belül *58 000 kilométer nehéztípusú sínt.* A vágányhálózat felújítása, a pályák megerősítése alapot ad a tehervonatok átlagos terhelésének növeléséhez. A tervezet szerint *a tehervonatok átlagos bruttósúlyát 2200 tonnára kell felemelni.* Ugyanakkor növelni kell *a mozdonyok átlagos napi teljesítményét*, mégpedig a villamosmozdonyoknak átlagosan napi 550, a diesel-mozdonyoknak 450, a gőzmozdonyoknak pedig 315 kilométert kell megtenniök. Így további 15 százalékkal, vagyis *5,3 napra lehet csökkenteni a teherkocsiforduló idejét.*

Mindez a korszerű fejlesztési terv biztosítja, hogy az új ötéves tervben 42 százalékkal, *1374 milliárd tonnakilométerre növekedik a szovjet vasút teherforgalma*, ugyanakkor *17 százalékkal csökken a szállítások önköltsége, 34 százalékkal emelkedik a munka termelékenysége.*

Az ember érdekében

A hatalmas terv minden sora, így a vasút fejlesztésére vonatkozó fejezete is a szocializmus gazdasági alaptörvényének érvényesülését tükrözi, arra irányul, hogy a dolgozók életét szebbé, könnyebbé tegye. A vasúti munka nagymértékű megkönnyítését segíti elő a tervezet, amikor előírja, hogy *maximális mértékben gépesíteni kell a munkaigényes folyamatokat*, elsősorban a pálya karbantartásával és rekonstrukciójával, valamint a rakodással kapcsolatos munkálatokat. A fokozott gépesítés lehetővé teszi, hogy az állomások rakodóin *a ki- és berakási munkák háromnegyed részét gépek végzik az emberek helyett.*

A vasút fejlesztésének hatalmas arányú terve, amely méltón illeszkedik be az egész szovjet népgazdaságfejlesztési tervezetbe, az egész szocialista tábor növekedésével jelent egyet, az egész béketábort erősíti. A 600 millió tonna szén, a 68 millió tonna acél, a 135 millió tonna ásványolaj, a 320 milliárd kilowattóra villamosenergia — mindez egyben új erőforrás a békéért küzdő százmilliók számára, amelyek velünk együtt örömmel üdvözlik a hatodik szovjet ötéves tervet, a szovjet nép történelmi előrehaladását a kommunista társadalom felépítésének útján.

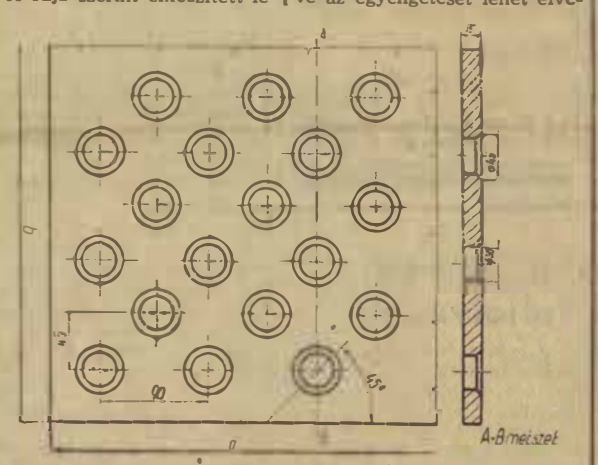
Új módszer a vasvázas kocsik oldallemezeinek feszítésére

A vasúti kocsik oldallemezeit, miután felcsavarozták, illetve felhegesztették, a fényezés előtt tökéletesen ki kell egyengetni. Ezt eddig ívhegesztéssel végezték. Ennek az eljárásnak igen sok a hátránya. Elsősorban az, hogy az ívhegesztéssel való melegítés drága. Ha egy kéttengelyes kocsi egyik oldalán feszítik a lemezeket, akkor körülbelül 15 kilogramm E/42. L. jelzésű 2,5-es elektródát használnak fel, ami átlagosan 124,5C forint költséget jelent. Gazdaságtalan ez az eljárás azért is, mert hosszadalmas és több dolgozónak kell végeznie. Egészségügyi szempontból is káros, mert az ívhegesztéssel történt melegítés után az oldallemezt vízzel hűtik, a lecsurgó víz sárossá teszi a kocsi körül a talajt, a vizes talaj pedig baleseti veszélyt jelent, mert az ívhegesztés áramköre áramütéssel veszélyezteti a dolgozót.

Az oldallemezek egyengetésének ez a módszere tehát sem gazdasági, sem munkavédelmi szempontból nem felel meg a követelményeknek. Ezért igen figyelemre méltó az a módszer, amelynek alkalmazását a *Szombathelyi Járóműjavítóban* kezdték. A szombathelyiek a lemezfeszítés új módszerét a *győri Wilhelm Pieck Vagongyárból* hozták, ahol eredményes tapasztalatcserén vettek részt. A munkamódszer bevezetését *Füzesi József* elvtárs, a járműjavító VII. osztályának művezetője javasolta s helyességét igazolja, hogy alkalmazása óta könnyebbé, gyorsabbá vált a kocsilakatos brigádok munkája, amellett a munka minősége is kifogástalan.

Az új munkamószer lényege — mint ezt a mellékelt ábra is érzékelteti — a következő:

A rajz szerint elkészített lemez sablonokat a kocsi oldallemez belső és külső oldalán helyezik el és fogják fel szorítók segítségével. A két lemezsablont úgy kell a feszítendő lemezre felfogni, hogy a rajta levő lyukak tengelyei egy síkba essenek. A süllyesztett lyukakban az oldallemezt pirosmelegre kell hevíteni lánghegesztővel. A felhevített rész a két sablonlemez vastagsága miatt azonnal kihül.



a-b méretek a feszítendő lemez méretére értendők

A módszer alkalmazása a gyakorlatban jól bevált, lényegesen olcsóbbá tette az oldallemez egyengetést. Hozzávetőleges számítás szerint — ha egy palack oxigént 32, egy palack dissus-gázt pedig 80—90 forintos árban számítunk — akkor ez összesen 120 forintot tesz ki, de ebből az összegből több kéttengelyes kocsi oldallemezeinek a melegítését, illetve az egyengetését lehet elvégezni. A módszer megszüntette az egészségi ártalmakat, a balesetveszélyt és legfontosabb előnye, hogy az ilyen módon egyengetett kocsik oldallemezei minőségileg sokkal jobbak.

A jól bevált módszert sikerrel tudnák alkalmazni a *Landler* és a *Szolnoki Járóműjavítóban* is, ahol szintén gyártanak vasvázas kocsikat. Helyes lenne, ha ennek a két járóműjavítónak a dolgozói tapasztalatcsere-látogatást tennének Szombathelyen a módszer elsajátítására.

Várközi Ferenc,
a szakszervezet termelési osztályának munkatársa.

Három hét helyett három óra alatt



Váradi Antal, a MÁV Hídépítési Főnökség motorszerelője, 146 százalékos teljesítménnyel dolgozik. Mint újító, a Diesel-motorok nyersolajpumpa-beállításához készüléket szerkesztett. Újításával, amíg azelőtt kinti üzemekben 2—3 hétbe került a beállítás, most mindössze három órára van szükség.

(Kovács Géza felv.)

Meddig vehetők igénybe az 1955. évi szabadságok

A MÁV vezérigazgatója elrendelte, hogy a forgalmi szolgálat dolgozói részére a múlt évről esetleg visszamaradt szabadságok kiadását, legkésőbb március 31-ig biztosítaniok kell a szolgálati vezetőknek.

Ugyancsak lehetővé kell tenni a szabadságok igénybevételét azoknak a dolgozóknak, akik külföldi kiküldetés, tanfolyamon vagy iskolán való részvétel, huzamosabb betegség, vagy tartalékos katonai szolgálat miatt 1955. december 31-ig nem tudtak szabadságra menni.

A többi állománycsoportba tartozó dolgozók részére a szabadságot — az igazgatóságok felügyelete alatt álló szolgálati helyeknél — az igazgatóság vezetője, a munkaügyi osztályok útján a területi bizottságok bevonásával, illetve — a főosztály felügyelete alatt álló szerveknél — a vezérigazgató, a 4. szakosztály útján a szakszervezeti központ bevonásával legkésőbb 1956. március 31-ig engedélyezi.

Minden esetben meg kell állapítani az okot, amely akadályozta a szabadság időben való biztosítását. A szakszervezet illetékes szerveinek bevonásával felelősségre kell vonni azokat a vezetőket, akik indokolatlanul akadályozták a dolgozók szabadságának igénybevételét.

Az 1955. évről visszamaradt szabadságok mellett biztosítani kell az 1956. év első negyedévére beütemezett szabadságok kiadását is.

SZÉLESÍTSÜK A VERSENYMOZGALMAT

Felemelő érzés arra gondolni, hogy egy győzelmesen befejezett ötéves terv tapasztalataival gazdagodva, már második ötéves tervünk első esztendejében járunk. Népgazdaságunk 1956. évi terve hatalmas arányban növeli a vasút szállítási feladatait. Ha csupán néhány számot ragadunk ki ez évi tervünkből, fogalmat alkothatunk megnövekedő feladatainkról. A szénbányászat termelése 7—8 százalékkal, a kokszolható szén termelése 18 százalékkal, a kőolaj termelése 6,6, a timföldtermelés 15,6, az alumíniumtömb termelése 10,8, a vasérctermelés 12 százalékkal nő. Az építőanyagiparnál cementből 6,9, téglából 8 százalékkal termelünk többet, mint 1955-ben. Egyedül Budapesten 120 százalékkal több lakást építünk, mint az előző évben. Nehéziparunk termelése 10,1 százalékkal növekedik. Az 1956. évi terv mezőgazdasági termelésünk 3 százalékos növelését irányozza elő.

Ahhoz, hogy a megnövekedett feladatoknak eleget tudjunk tenni, a vasúti munka termelékenységének emelését a szállítás minőségének javulását, az önköltség további csökkentését kell elérnünk ebben a gazdasági évben. Ebben a harcban kitűnő fegyverünk a szocialista verseny további szélesítése.

A mindennapi élet igazolta, hogy a vasutas dolgozók szeretnek és akarnak versenyezni. Kevés kivétellel minden dolgozó részt vesz valamilyen formában a versenyben. A szakszervezeti és gazdasági vezetők a pártszervezetek segítségével igyekeznek megteremteni a verseny feltételeit. Kibontakoztatják a dolgozók alkotó kezdeményezését és jó versenyszervező munkával egyre jobban biztosítják, hogy az üzem, vagy szolgálati hely egyenletesen teljesítse tervét.

A versenyt jó gazdaként megukának érző vezetők mellett azonban még vannak olyanok, akik formálisan, lélektelenül kezelik a versenyt, nem értik meg a jó versenyszervező munka szükségességét, magukra hagyják a dolgozókat s ezzel ahelyett, hogy serkentenék, valósággal elaltatják a dolgozók jó kezdeményezéseit. Pedig az élet nem áll meg. S az élet azt igazolja, hogy a dolgozók kezdeményezései a legjobb faltörő kosok a vaskaluposokkal szemben.

Dolgozóink 1955-ben tettek első ízben éves vállalásokat. Érezték az ebben rejlő lehetőségeket, felismerték az időszakos, kampányszerű versenyforma kiküszöbölésének a jelentőségét. Az éves vállalások jelentősen segítették a vasút tervének túlteljesítését. Nagymértékben ennek köszönhető, hogy a múlt év őszi forgalma idején minden eddigit felülmúló árumennyiséget szállítottunk el, hogy a vasúton 1955-ben hét százalékkal több árut szállítottunk, mint az előző évben.

A vasútüzemnek a kinti vállalatoktól eltérő jellege azonban nem teszi lehetővé, hogy mindenütt az éves tervvel összefüggő vállalást tehessenek dolgozóink. A járóműjavítók és a különféle vasúti vállalatok kivételével, tehát többségében csak negyedéves vállalásokat tudnak tenni. Jellemző azonban a dolgozók versenylendületére, hogy egyre inkább arra törekszenek ilyen helyeken is: egy pillanatra sem szűnjön meg a jobbért, a gazdaságosabbért folyó harc, hanem év végéig folyjon a verseny.

Második ötéves tervünk első évének néhány heti munkája már azt mutatja, hogy a párt-, a szakszervezet és a gazdasági vezetők többsége — a múlt év tapasztalatait leszűrve — jobban foglalkozik a versennyel. Ismerik a vállalások teljesítésének helyzetét, a felmerült akadályokat és ez már a kezdet kezdetén lehetővé teszi a gátló körülmények felszámolását. Amikor ezt megállapítjuk, beszélnünk kell arról is, hogy ez a javuló munka nemigen mutatkozik a vállalások szervezésénél. Nem egy helyen túlzott óvatosság tapasztalható. Az éves vállalások rendszere mellett az eddiginél is nagyobb gonddal kell eljárni a dolgozók egyéni vállalásainak megtételénél, a havi verseny szervezésénél. Ebben az évben pártunk 1955. novemberi határozatának szellemében a terv minden részletében való, ütemes teljesítéséért, illetve túlteljesítéséért szállunk sikra.

A termelékenység emelésének eszköze a termelés műszaki színvonalának emelése. Ezért az új technika alkalmazásának, a meglévő technika jobb kihasználásának, a legjobb újítási módszerek elterjesztésének, a műszaki intézkedési tervek végrehajtásának a versenyszervező munka középpontjába kell állniok. Hogy mennyire így van ez, mi sem bizonyítja jobban, minthogy 1956-ban csak az az üzem, vagy szolgálati hely lehet élüzem, amelyik havonta is teljesíti tervét. A kiváló dolgozó és a szakma kiváló dolgozója címet csak azok nyerhetik el, akik az egyéb feltételek teljesítése mellett újítanak, élenjáró módszereket vesznek, vagy adnak át. A vállalat csak akkor lehet élüzem, ha műszaki fejlesztési tervét túlteljesíti.

A termelékenység emelése érdekében rendkívül fontos a jobb munkaszervezés, az anyag- és szerszámelőkészítés, a pótidők, illetve állásidők csökkentése, hogy a dolgozók a munkaidőt jobban kihasználják. Az anyag- és szerszámelőkészítés gondos munkájában példát mutat a szolnoki, a szombathelyi és a debreceni járóműjavító. Öntevékenyek, s így eredményesebb munkát végeznek, mint a Landler, vagy az Északi Járóműjavító. Az utóbbiaknál az a hiba, hogy a vállalatvezetés nem támogatja olyan mértékben az anyagosztályt, mint ahogy kellene.

Igen fontos, hogy az egyes üzemek és üzemrészek közötti kooperációt jobban megszervezzük, törekedjünk egyes gyártmányok, alkatrészek előregyártására, hogy ezzel is biztosítsuk a dekádonkénti ütemes termelést.

A versenyszervező munka fontos területe a termelés költségének csökkentése, a selejt kiküszöbölése, a minőség javítása. Gondoskodni kell a pontos és korszerű anyagnormák elkészítéséről és betartásáról és ott, ahol importanyagot takaríthatunk meg, ezt a kérdést különösen napirenden kell tartani.

A tervek teljesítésével párhuzamosan fokozott gondot kell fordítani a dolgozókkal való foglalkozásra, a dolgozók munkakörülményeinek javítására, a munka- és balesetvédelmi szabályok betartására, a munkahelyek rendjére és tisztaságára, a kollektív szerződés betartására, a szociális és munkavédelmi beruházások fokozására.

A munkaverseny nyilvánossága különösen Miskolc és Szombathely területén fejlődött. Sok helyen azonban még nem megfelelő. A verseny értékelésénél és nyilvánosságánál a kiváló dolgozók mellett az átlagos eredményeket elérők teljesítményének is nyilvánosságot kell biztosítani. A verseny fő formája továbbra is az egyéni verseny legyen. A versenyszervezésnél nagyobb figyelmet kell fordítanunk az azonos képességű és azonos körülmények között dolgozók párosversenyére. Fel kell karolni a DISZ és a többi tömegszervezet ismert versenyformáit. Nagyon helyes, ha a szakszervezeti és a gazdasági szervek a dolgozók egyéni vállalásainak megtételénél, értékelésénél az eddiginél is inkább a művezetőkre támaszkodnak.

A februári termelési értekezleteknek a szocialista munkaverseny kiszélesítéséhez mindezeket a szempontokat alkotóan kell felhasználniok. Pártszervezeteinknek is állandó feladata a verseny segítése. Segítsék, ellenőrizzék a szakszervezet és a szakvezetők ilyen irányú munkáját. A versenyszervező munka megjavítása, a vasúton folyó szocialista munkaverseny további kibontakoztatása záloga az 1956. évi terv túlteljesítésének, annak, hogy — mint Rákosi Mátyás elvtárs a SZOT VIII. teljes ülésén hangsúlyozta — fordulatot érjünk el, hogy új módszerekkel dolgozzunk. Ha így lesz, megjavul a vasúti munka színvonala s vele párhuzamosan tovább javul a vasutas dolgozók szociális és kulturális helyzete is. Van miért fáradoznunk, hiszen magunk látjuk törekvésünk hasznát, magunk élvezzük munkánk gyümölcsét.

HEGYI PÁLYA A VÉRTESBEN

Látogatás az Oroszlányi Gazdasági Vasutaknál

Tulajdonképpen most, hogy itt állok Oroszlányban egy mesterségesen emelt domb tetején, értem meg, hogy a szénkitermelést miért nevezik széncsatának. Előttem valóságos csatatér terül el: hatalmas markológépek rohamozzák a szenet, amely itt, a föld felszínén csillog fényesfeketén. Dömperek zúgnak, bukdácsolnak a dombok között, a homokot szállítják a szénréteg tetejéről. Felvonulásuk úgy tűnik, mint amikor a csatatérre megy az utánpótlás. Bivalyoknál sokszorta erősebb földgyaluk feszítik éles vaslapjukat a szénhegyeknek, s mint valami hatalmas mozgó fedezéket tolják dühös morgással a markoló óriási kanala közelébe. Igen, csata folyik ezen a helyen, ahol valaha tenger hullámzott. Csata a fényért, a melegért, az energiáért, a szénért — az emberért. Csata, amely időnként külsőségeiben is a valóságos harcra emlékeztet: sziréna vijjog ijesztő fenyegetően, s az emberek fürgén sietnek a távolabbi bunkerek felé; fülsiketítő robbanás, mázsás széndarabok emelkednek a levegőbe, amelyeknek némely darabja 400 méter magasan ijesztgeti a madarakat. Aztán csend lesz, folyik tovább a munka, a meglazult szénfalnak újult erővel esnek neki a gépek.

Szén, szén, szén — amedd ig a szem ellát. De a szénhez nem nyúl ember, minden munkát gép végez: dömperek, földgyaluk, markolók. Aztán útnak indul a fekete gyémánt, több százméteres szállítószalagon. Végigszalad a dombok között, fel egy fából épített toronyba, ahonnan megállás nélkül zuhan a gazdasági vasút csilléibe.

Itt, Oroszlányban a bánya és a vasút — ikertestvérpár. Egymás segítése nélkül megállna a munka. A bányának nincs tároló helye, a kitermelt szén egyenesen zúdul a vasúti kocsikba. És ha nincs üres kocsi, akkor megáll a bánya.

Ez a körülmény jelenti a gazdasági vasutak oroszlányi üzemfőnöksége és valamennyi dolgozója hatalmas felelősségét. Több mint hat kilométeres szakaszon szállítják a szenet a bányától az osztályozóig. A keskenyvasút kacskaringósan kanyarog a Vértes hegység oldalán, végig 10—16 ezrelékes lejtőkön. Ki győzné megszámlálni a hegyi pálya valamennyi kisebb kanyarját — elég annyi, hogy a hat kilométeres szakasz tizenkét nagyobb kanyarból áll, közte egy tűhegyesből, 16 ezrelékes lejtőn. Mozdonyvezető és fékező legyen a talpán, aki ezt a próbát kiállja. És az oroszlányiak naponta tucatszor bizonyítják be tudásukat, pedig az itt dolgozók többsége a hegyi pályán ismerte meg és mindössze néhány hónapja, a vasutat.

Öreg, muzeális „értékű" mozdonyokkal dolgoznak, ha rájuk néz az ember, legszívesebben megkérdezné: nem estek-e már szét egyszer-kétszer útközben? És mégsincs fennakadás. Szív, lelkesedés, jó karbantartás biztosítja, hogy a veterán gépek ma is megteszik a magukét, kiváló kezelőik *Ács Frigyes, Gács Mihály, Bőle József, Szvétecz László* segítségével; hogy csak néhányat említsünk a legjobb mozdonyvezetők és fűtők közül.

Az elmúlt esztendőben 26 000 tonna szenet szállítottak el terven felül és most a pártvezetőség-választás tiszteletére is felajánlották, hogy két százalékkal túlteljesítik a tervet.

Már szóltunk a nehéz hegyi pályáról, de még azt nem mondottuk el, hogy ez a vasútvonal párját ritkítja. A sínszalag a hegy vadregényes erdejében kanyarog, de a sínek alatt a föld mélyében dolgoznak a bányászok. És ahol kitermelték a szenet, ott a szokásos iszapolás helyett *omlasztanak*. Van a pályának olyan szakasza, amely három év előtt bevágásban, most pedig négy méteres töltésen halad! S a töltést megsüllyedt erdők szegélyezik. Volt olyan nap, amikor 30 centimétert süllyedt a pálya és miközben folyt a szintre emelése — megállás nélkül közlekedtek a vonatok.

A pálya kitérőállomásán új épület áll, most vakolják, cserepezik. Érdekessége, hogy az előző épület tetejére húzták fel, amelyik négy métert süllyedt és teljesen eltűnt a föld alá.

Ilyen nehézségek közepette dolgoznak Oroszlányban a gazdasági vasút dolgozói *Nyitrai Valerián* elvtárs üzemfőnök vezetésével. Mégsem panaszkodnak, csak annyit kérnek, hogy mielőbb cseréljék ki a még meglévő fakocsikat is vasból készültekre, hogy biztonságosabb és folyamatosabb legyen a szállítás.

Bánki Géza

Az újsághoz intézett levél — okmány

Olvasóink levelei kiapadhatatlan forrásai a vasutas dolgozók eleven, alkotó gondolatainak. El lehet mondani, hogy ennek az éltető forrásnak a nedvei egyre jobban táplálják lapunkat.

Szorgalmas levelezőink közé tartozik *Pataki József* elvtárs, vezető főellenőr, Orosháza állomás anyag- és leltárszámadója. 1951 óta segíti meglátásaival, bírálataival, harcos sorokkal a *„Szocialista Vasútért"* és a *„Vihartsarok Népe"* munkáját, az orosházi vasutasok felemelkedését. Széleskörű társadalmi tevékenységet fejt ki. A példásan dolgozó vasutas — városi tanácstag, az oktatási és népművelési bizottság elnöke, s a nem kevesebb, mint 163 üzemi békebizottságot összefogó központi békebizottság titkára. Tisztelik és becsülik szerte a vidéken. Sokan keresik fel naponta és mindig szakit magának időt arra, hogy a vasutasok ügyes-bajos dolgaival törődjön.

Csupa mozgékonyság, fiatalos lendület, tettrekészség jellemzi. Ott lehetett látni az üzemi bizottsági, majd ezt követően a pártvezetőség-választási



munkában, ott a taggyűlések elnöki székében.

— *Nagy kedvvel végzem a levelezést* — mondja —, *bár sokszor göröngyös ez az út. A levelező sikerének titka: alapos munkát végezni, mindig meggyőződni a dolgok állásáról, s csak azután írni róla. Nagyjaink tanításaiból ismerem, hogy az újsághoz intézett írás már nem magánlevél többé, nem egyéni panasz, hanem okmány, amelyben felhívom a társadalom figyelmét a hiányosságokra, rámutatva a baj okaira és megfelelő eszközöket javasolva orvoslásukra.*

— *Megelégedéssel tölt el, hogy jutalomra méltatott a „Szocialista Vasútért" szerkesztősége, de nem ez a hajtóerő nálam. Annál nagyobb öröm sem kell, mint mikor levelező munkánkon keresztül segítjük a munka eredményességét növelni. Így értik el, hogy az orosházi vasutasoknak már nem kell Békéscsabára járniok fogszakorvosi kezelésre. A tartalékmozdonyok ügyét is egy levél útján intéztük el.*

Pataki elvtárs megsimogatja fekete, törött bajuszát és kimutat az örökké nyüzsgő állomási előtérre. Tolatnak, a peronon a földért harcoló nincstelen parasztok utódai, a földhöz jutott, a szövetkezetekbe tömörült dolgozó parasztság színesen hullámzó tömege várja az érkező vonatot.

— *A népi demokrácia miránk is gondol* — fejezi be Pataki elvtárs. — *Két és félmillió forintos költséggel újjáépítjük, korszerűsítjük az állomásépületet. Van miért dolgoznunk, nevelnünk a vasutas fiatalokat. Nekünk, levelezőknek, az a kötelességünk, hogy Lenin elvtárs szavai szerint élve, „barométerszerűen jelezzük" a tornyosuló felhőket, hogy segítségünkkel még inkább legyűrhessük a hibákat, hogy erősítsük kapcsolatainkat a dolgozókkal, újságunkkal, hogy mindenről és mindig határozottan írjunk, hogy beszámoljunk felfelé ívelő életünkről és harcainkról. Ezt akarom én tenni továbbra is.*

ELVTÁRSI SEGÍTSÉG

A földrengés következtében megrongálódott otthonok helyreállítási munkálatában egyre több vasutas dolgozó vesz részt.

A ferencvárosi fűtőház mozgalmi és szakmai vezetői brigádokat szerveztek, hogy 71 ferencvárosi dolgozó hajlékát minél előbb lakhatóvá tegyék. A brigádok tagjai szolgálat után nem haza, hanem *Dunaharaszti, Taksony, Soroksár* felé sietnek.

Lőcsei János Kossuth-díjas, *Takácsi István* párttitkár, *Kulicskó Lajos* agit.-prop titkár, *Huszár József* üb-elnök és *Bugyi József* két dolgozó házán végezték el a javításokat.

A kocsivizsgáló műhelybizottság január 23-án 30 tagú brigádot küldött a sérült házak rendbehozására.

A MÁV Vasúttervező ÜV dolgozói felajánlották, hogy társadalmi munkában közreműködnek a károk megállapításában, javaslatot tesznek a helyreállítás módjára, segítik a szükséges anyagok költségmegállapítását, sőt esetleg teljes tervdokumentációk készítését is elvállalják.

A távközlő főnökség rádiótávírászai elhatározták, hogy szabadnapjukon Dunaharasztiba mennek segíteni a bajbajutottakon.

A felsoroltakon kívül számos dolgozó — ki egyénileg, ki brigádba tömörülve — siet a kárt szenvedettek segítségére, az elvtársi segítségnyújtás nagyszerű példáját mutatva.

Olvasd, terjeszd a
NÉPSZAVÁT

A szakszervezeti statisztika jelentősége

A statisztika, a nyilvántartás jelentős szerepet tölt be a szakszervezeti szervek munkájában. Mint ismeretes, a szakszervezetek tömörítik a munkások és alkalmazottak nagy többségét, tevékenységük a gazdasági és társadalmi élet csaknem valamennyi területére kiterjed. Ennek a munkának irányításához, ellenőrzéséhez feltétlenül szükség van megbízható, számszerű adatokra. *„A társadalmi-gazdasági statisztika* — írja Lenin elvtárs — *a társadalom megismerésének egyik leghatalmasabb fegyvere."*

Jelentős eszköz a statisztika a szakszervezeti vezetők kezében is. Ennek segítségével teljesebben tárhatják fel a mozgalom egyes területeinek helyzetét, jobban megvizsgálhatják a munka különböző területeinek az összefüggéseit és ennek alapján szabhatják meg a tennivalókat. *A szakszervezet statisztikai tevékenysége tehát nemcsak adminisztratív munka, hanem fontos politikai feladat is.*

A statisztikai munka az adatok nyilvántartásából, összegyűjtéséből, feldolgozásából és elemzéséből áll. Ez a feladat az alapszervezetekben az üzemi bizottság statisztikai felelősére hárul. A statisztikai felelős segíti és ellenőrzi a tagnyilvántartás vezetését. A jó nyilvántartás lehetőséget nyújt az üzemi bizottságnak, hogy mindenkor pontosan tájékozódjék a taglétszámról és a szervezettségről.

Szükség van a tagnyilvántartásra, az esetleg elveszett tagsági okmányok, elsősorban a tagsági könyv pótlásánál. A tagnyilvántartás segítségével tájékozódnak a szakszervezeti szervek az egyes tagok tagdíjfizetéséről.

Általános tapasztalat, hogy a tagnyilvántartást üzemi bizottságaink egy része elhanyagolja. Ezért nincs tiszta képük a szervezett dolgozók számáról, a tagdíjfizetésről. Persze vannak üzemi bizottságok, ahol megértették a nyilvántartás fontosságát és napi munkájukhoz felhasználják az adatokat, elemzéseket. *Diósgyőr-Vasgyár* állomás ÜB-elnöke, *Zombor* elvtárs tagnyilvántartását például mintaképül lehet állítani az üzemi bizottságok elé.

Most, a tagnyilvántartó kartonok cseréje idején lehetőség nyílik arra, hogy üzemi bizottságaink megszüntessék a tagnyilvántartásnál fennálló hiányosságokat. Hogy mennyire fontos a szakszervezetek statisztikai tevékenysége, mutatja az is, hogy a SZOT titkárságának határozata szerint, az 1955. évi szakszervezeti alapszervezeti szervek újjáválasztása során a statisztikai munkával, a tagság nyilvántartásával az üzemi bizottság egyik tagját bízták meg.

A statisztikai felelős segíti és ellenőrzi a tagnyilvántartás vezetését, a kisebb létszámú alapszervezetnél pedig maga végzi ezt a munkát a gazdasági felelőssel. A tagnyilvántartás vezetésének alapja a bizalmiak által készített tagdíjfizetési jegyzék. Ezeket a gazdasági felelősök kezelik. A statisztikai felelős összegyűjti, ellenőrzi és összesíti a statisztikai adatokat, vezeti a szakszervezeti munka különböző területeire vonatkozó nyilvántartásokat; az üzemi bizottság számára adatokat dolgoz fel.

Az alapszervezet statisztikai munkájának legfontosabb része az üzemi bizottság és a szakszervezeti tagság tájékoztatása. A statisztikai felelős készíti el az üzemi bizottság megbízásából a felsőbb szakszervezeti szervek számára a statisztikai jelentéseket is. A területi bizottságokon általában a TB egy tagját kell a statisztikai munka elvégzésével megbízni.

A jó szakszervezeti statisztika a számszerű adatok összegyűjtésével és az adatok elemzésével nagy segítséget nyújthat a szakszervezeti vezetés munkájához, a határozatok végrehajtásának ellenőrzéséhez. A szakszervezeti statisztika igen alkalmas arra, hogy számait és elemzését felhasználjuk a szakszervezeti agitációs és propagandamunkában, közvetve pedig a párthatározatok célkitűzéseinek alátámasztására.

Komjáthy Lajosné

Hogyan előzhetjük meg a mozdonyok csőfolyását?

A mozdonykazán leggyakrabban előforduló hibája a csőfolyás. Gyakran váratlanul és olyan nagymértékben áll elő, hogy szolgálatképtelenséget is okoz. Kellemetlen azonban akkor is, ha csak néhány cső szivárog, mert állandóan csökkenti a kazán nyomását, növeli a szénfogyasztást és a szomszédos csöveket is megfolyósítja. Érthető tehát, hogy a vontatási dolgozók állandó harcot folytatnak a csőfolyások leküzdésére és megelőzésére. Sajnos, ez nem mindig jár megfelelő eredménnyel, mert a szén minősége, a tűzcsövek anyaga gyakran nem megfelelő és sokan a csőfolyások megelőzéséhez szükséges előfeltételeket sem ismerik, vagy nem tartják be.

Mik okozzák a csőfolyást?

1: A csövek anyaga nem megfelelő minőségű, 2. a csövek beszerelése nem az előírás szerint történik, 3. a kazán helytelen kezelése, 4. kazánkő lerakodás.

A tűzcsövek anyagának olyannak kellene lenni, hogy a felsajtolás folyamán alakjuk a rugalmassági határon túl maradandóan megváltozzon. Ez 35—45 kg/mm² szakító szilárdságú lágyvas csőanyaggal érhető el. Ennél nagyobb szakító szilárdságú, vagyis kemény csőanyag felsajtolás közben — mivel rugalmas — nem szenved maradandó alakváltozást. A jó kötés feltétele, hogy a sajtoló erő hatása következtében a csövekben *maradó*, a csőfalban pedig *rugalmas* alakváltozás keletkezzen.

A tűzcsöveket és a csőfalat a sajtoláshoz elő kell készíteni. A tűzcsöveknek (burokcsöveknek) a tűzszekrény-csőfal felőli végét torlasztani, míg a füstszekrény-csőfal felőli végét bővíteni kell. A felmelegítést faszén-tűzben kell végezni és kezelés után a cső torlasztott végét száraz homokba vagy hamuba dugva lassan kell lehűteni, hogy a hirtelen lehűlés következtében a cső vége meg ne keményedjen. A csövet és a csőlyukat köralakúra és fémtisztára kell megmunkálni és a maradó alakváltozás elérése végett a tűz- és a burokcsöveket a csőlyukak átmérőjénél 1 mm-rel kisebbre kell torlasztani. A csövek felsajtolását szabványos méretű csőpréssel óvatosan szabad elvégezni és semmiesetre sem engedhető meg a szabványos forgató kar meghosszabbítása, mert ez esetben a nagy sajtoló erő következtében a csőfalon gátrepedések keletkeznek.

A felpréselt csöveknek 5—6 mm-re kiálló végét, ha hegesztést nem alkalmazunk, le kell peremezni, amire a csővégek fokozottabb méretű hűtése miatt is szükség van.

A nem kellő minőségű csőanyag, a kazánok túlterhelése és a rossz minőségű szenek okozta gyakori és hosszadalmas tűztisztítások csőfolyásokat okozó hatása tette szükségessé a sajtoláson kívül a csövek behegesztését. Megfolyósodott tűzcsöveket legfeljebb két ízben szabad utána sajtolni, mert a tömítő felületek közé került vízkő miatt hatásos tömítést nem lehet vele elérni és a gyakori sajtolás tönkreteszi a csőlyukakat. Az ilyen tűzcsöveket ismételt megfolyósodás esetén ki kell cserélni.

Bármennyire megfelelő azonban a tűzcsövek anyaga és bármilyen szabályos a csövek beszerelése, *a kazán helytelen kezelése* következtében csőfolyás következik be nemcsak a sajtolt, hanem a hegesztett csöveknél is.

Az erős hőfokingadozások következtében a csövek és a csőfal közötti kötés megszűnik, a tömítőhegesztések megrepednek. Ilyen esetben fokozza a csövek lazulását, hogy a négy-öt méter hosszú tűz- és burokcsövek hirtelen megnyúlnak és hirtelen összehúzódnak.

Szigorúan be kell tehát tartanunk a kazán kezelésére vonatkozó következő szabályokat:

A kazán begyújtása utáni teendők

A kazán begyújtása után a gőzfejlődés lassan és fokozatosan történjen. A tűztérben a hőfok rátüzelésnél erősen le ne csökkenjen, amit az *„egylapátos"* tüzeléssel lehet elérni. A kazánt rövid ideig és közvetlenül rátüzelés után kell utánfűteni. A fáradt gőzlövettyű esetében a vízszabályozót „minimum" felé kell fordítani, hogy minél kevesebb vizet tápláljon. A kazán-lefúvatást alacsony (négy atm.) nyomásnál és óvatosan kell végezni, mert nagy nyomásnál végzett lefúvatásnál a csőfalban levő kötést a csövek mozgása lazítja.

A legtöbb csőfolyás a szakszerűtlenül végzett tűztisztításnál keletkezik. A tűzszekrényben szabványos méretű lángboltnak kell lenni, hogy a csőfalat különösen tűztisztítás közben megvédje az erős lehűléstől. Nem szabad hagyni, hogy a salakréteg erősen megvastagodjon. Tűztisztítás közben a lég- és fenékcsappantyúkat zárva kell tartani. A segédfúvót csak annyira szabad kinyitni, hogy a láng a tűzszekrényből ki ne csapódjon. Ügyelni kell arra, hogy tűztisztításkor elegendő eleven tűzréteg maradjon és azt egyenletesen kell szétteríteni. Utána a rostélyt darabos, száraz szénnel kell leteríteni, hogy a tűz minél előbb meggyulladjon. Amíg a tűzfelület át nem gyulladt, nem szabad elindulni.

Ha a tűzszekrény-csőfal vízoldali része a csövek között kanzánkővel és iszappal el van tömődve, a csőfolyás még helyes kezelés esetében is elkerülhetetlen. A kazán legsebezhetőbb része a tűzszekrény-csőfal. Még teljesen tiszta kazán esetében is könnyen előfordulhat a csőfolyás. A vízkő és az iszap azért növeli a csőfolyás veszélyét, mert a csőfal és a csőtér az elégtelen hűtés következtében a megengedettnél erősebben felmelegszik. Ha nincs lerakodás, a csőfal és a csövek hőmérséklete üzem közben eléri a 230—240 C-fok hőmérsékletet. Ennél a hőfoknál maradó alakváltozás szabályszerű kezelés mellett sem csőfalnál, sem csöveknél nem keletkezik. A csőfalnak a csövek közötti lerakodása esetében a felmelegedés azonban erősen fokozódik.

A lerakodás mértékétől függően a csőfal és a csövek hőmérséklete a 300—400 C-fokot is meghaladja. Ennél a hőfoknál már a csövek és a csőlyukak közötti kötés megszűnik és a csövek annyira megfolyósodnak, hogy azt sajtolással vagy hegesztéssel sem lehet megszüntetni. Ilyenkor nemcsak a folyós csövet kell kicserélni, hanem a csőfal vízoldali részét a vízkőtől alaposan meg kell tisztítani. Úgy kell tehát a kazánkő elhárítást végezni, hogy az állandó 200—500 gr/m³-es lúgfelesleg és az iszap szabályszerű lecsurgatása következtében a kazán belseje még nagyobb teljesítmény esetében is fémtiszta állapotban legyen.

A fentiekből kitűnik, hogy a csőfolyásokat meg lehet előzni, ha a mozdonyok megfelelő minőségű tűz- és burokcsövekkel vannak ellátva, ha a csövek beszerelése előírás szerint történik, ha a kazán helyes kezelésére vonatkozó szabályokat szigorúan betartjuk és ha a kazánok nincsenek vízkővel elrakodva.

Kőrösi Gábor

A friss hús és zsírszalonna fuvarozásáról

A begyűjtési miniszter a friss hús, hasított félsertés és nyers zsírszalonna fuvarozását az alábbiak szerint szabályozta:

1. Nyers sertéshús, hasított félsertés és nyers zsírszalonna csak a címzett nevére kiállított — öt napnál nem régebbi keletű — magán sertésvágási engedéllyel fuvarozható.

2. A vágóhidak és húsipari vállalatok, valamint földművesszövetkezetek saját bélyegzőjükkel ellátott fuvarlevéllel feladott nyers sertés-, borjú-, marha- és juhhús, hasított félsertés és nyers zsírszalonna küldeményei korlátozás nélkül felvehetők fuvarozásra.

3. Kézipoggyászként legfeljebb öt kg nyers sertés-, borjú-, marha-, juhhús, vagy zsírszalonna vihető.

A füstölthús, füstölt szalonna és a nyers vagy füstölt töltelékáru korlátozás nélkül fuvarozható.

AZ ÚJ HATVANI FELVÉTELI ÉPÜLET

Múlt heti számunkban hírt adtunk arról, hogy *Bebrits* Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter január 20-án átadta rendeltetésének a hatvani felvételi épületet.

A második világháború idején Hatvan állomás felvételi épülete teljesen elpusztult. A pályaudvar irányítása tizenegy éven keresztül hevenyészett barakképületekből történt. Pártunk és kormányunk 1955-re tűzte ki a hatvani felvételi épület megnagyobbított és a korszerű követelményeknek megfelelő formában történő teljes újjáépítését. Az Út- és Vasúttervező Vállalat tervezőgárdája *Nagy* Béla Zoltán és *Félix* Vilmos tervezők vezetésével áldozatos munkát végzett annak érdekében, hogy a nagy erővel folytatott kivitelezésen tervhiányokból adódó fennakadás ne legyen.



(Magyar Foto — Papp Jenő felv.)

Az új felvételi épület a legkorszerűbb követelményeknek is megfelel. A 130 méter hosszú és 33 000 légköbméter terjedelmű épület központját a 12 méter magas indulási csarnok képezi. A vágányfelőli oldalon árkádsorral kialakított közel 80 méter hosszú fedettperon mögött sorakoznak a várótermek, az étterem és a poggyászhelyiségek. Külön szárnyban van elhelyezve az anyák és a diákok váróterme, amelyek belső, díszudvarra nyílnak. Az épület előtér felőli oldalán halad az újonnan épített aszfaltozott *boldogi út*, amelyből fordulóval kiképzett útelágazás vezet a felvételi épület bejáratához.

A munka 1955. január 3-án ünnepélyes kapavágással indult. A kivitelezésnél kezdettől fogva sok nehézséget kellett leküzdeni. Mivel az új épület a régi felvételi épület mögött épült, csak az előtéren áthaladó út forgalmának átterelése után lehetett megkezdeni a munkát a bombaszántotta területen.

Az első munkasikerek az április 4-i munkaversenyben születtek, amikor az épület két szélső szárnyán a földszinti falazat elkészült. Közben erőteljesen folyt a középső rész alapozási munkája. Elkészültek az alagútcsonkok, melyeknek folytatásai a második építési szakasz befejezése után a felvételi épület és a vágányok szigetperonjai között fogják a gyalogos közlekedést megkönnyíteni.

Az építkezés műszaki erőpróbája az indulási nagy csarnok építése volt, melynek födéme 12 méter magasban három darab 18 méter fesztávolságú vasbetonkereten nyugszik. A hatalmas, több mint egy méter magas szelvényű és méterenként másféltonna súlyú vasbetongerendák alá nagy teherbírású állványozatot kellett építeni. A nagycsarnok építésével egyidejűleg a szélső szárnyakon megkezdték a szerelési, vasalási, tetőkészítési munkát is. Az építkezéshez kétmillió téglát, háromszáz köbméter faanyagot és sokszáz tonna cementet használtak fel.

Az építkezést a MÁV önkezelésben végezte. Végrehajtására a miskolci igazgatóság építési főnöksége kapott megbízást. A munkát *Nagy* Ferenc főépítésvezető irányította. A nagyjelentőségű munkát a 6. szakosztály rendszeresen ellenőrizte, a munkaerő és az anyag biztosításához a szükséges segítséget megadta. Az építkezésnél az Építésügyi Minisztérium egyes szakipari vállalatai is közreműködtek.

Az építkezés műszaki és fizikai dolgozói mindent megtettek annak érdekében, hogy ígéretükhöz híven a felvételi épületet egy év múlva üzembe lehessen helyezni. Különösen kitűnt a munkában *Heiter* Gyula vasbetonszerelő, — a Csányi kőműves — és a *Porubszky* ácsbrigád.

Hatvan állomás építése a felvételi épület átadásával nem fejeződött be. A fűtőház területén központi kazántelep épül, amely a felvételi épületen kívül a későbbiek folyamán az egész állomást központi fűtéssel fogja ellátni. Programban szerepel egy víztorony építése, s még 1956-ban elkészül a felvételi épület szomszédságában a postaépület. Az építési program további része magában foglalja az állomás bővítését, újabb vágányok fektetését, a szigetperonok és az alagutak kiképzését. Ezek végrehajtásával Hatvan egyike lesz legkorszerűbb pályaudvarainknak.

RÉGI TELEKRE EMLÉKEZVÉN...

Az idei téli forgalmat hol őszies, hol tavaszias időben kezdtük ugyan, de mi, vasutasok tudjuk, hogy az időjárás szeszélyes és *még egyetlen olyan év nem volt, hogy ne kellett volna megküzdenünk a tél viszontagságaival.* Mi, sokat tapasztalt, régi dolgozók tudjuk ezt legjobban. Ezért nem tartom érdektelennek, hogy felelevenítsek néhányat az egyik legveszélyeztetettebb területen, a tapolcai csomópont vonalain szerzett tapasztalataim közül.

Az 1928—29-es tél hosszú volt, annyi hóval és viharral, amennyit azóta sem láttunk. Még 1929 áprilisában is hófoltok voltak a balatonakarattyai alagút és a 16. számú őrház közötti bevágásban. *Polgárdi* és *Zánka* állomásokon olyan magas volt a hó, hogy elérte a raktárépület ereszét. Volt, hogy napokra megbénult a közlekedés. Ilyenkor csak hóekés és hótörő gépek járhattak, feltéve, ha azokat is engedte az időjárás.

Néhány tapasztalat a hókotró meneteknél

Sok hókotró-menettel jártam, így van néhány tapasztalatom. A hóeke, miután szélesebb a mérete, balesetveszélyesebb, tehát *kezelése nagy gondosságot és óvatosságot követel.* Nem szabad például raktári vágányra járatni. De a közlekedő hóekével szemben is nagyobb óvatosságot kell tanúsítani a pálya mellett. *Zánka* állomáson megtörtént, hogy a behaladó hóeke elérte a váltóőrt és mindkét lábát eltörte. Tudok olyan esetet, hogy a vonalon kisiklott hóeke leszakadt a tológéptől és oldalt elmaradt. A mozdony személyzete csak később tudta meg, hogy az ő gépéről maradt le a hóeke.

Mint érdekességet említem meg, hogy a hóekés és a hótörő menethez *nem felel meg az alacsonyépítésű gép.* Annak idején a legcélszerűbb volt a 442. sorozatú gép, amely magas aljazatú és egyben nagy tapadású. Az alacsony építésű gép hamar elakad, mert maga előtt tolja a havat, valósággal összegöngyölíti.

Általános tapasztalat, hogy télen állandó *az elfagyás veszélye.* Mindenekfelett fontos ennek megakadályozása, mert rengeteg kárt, késést és bosszúságot lehet elkerülni a lelkiismeretes fagytalanítással. Ez a néhányperces munka igen jó befektetés, bőségesen megtérülnek kamatai.

Nagy hidegben a mozdonyon még vizet is csak felmelegítés után lehet szívatni. *Nagy gondot kell fordítani a légvezetékre és a fűtési gőzvezetékre is.* Igen fontos feladat a gőzvezetékek kifúvatása, valamint a kocsiban levő gőzfűtési váltók előírásos kezelése. Figyelemmel kell lenni arra, hogy a fagyos, jeges féktuskóknak csökken a fékhatása, ugyancsak gyenge hatású a kézifékezés is, ha a fékorsón megfagy az olaj.

Sok gondot okoz a mozdonyvezetőknek a távolbalátás korlátozottsága. Ilyenkor sok balesetet lehet megelőzni a szorgalmasan adott „figyelj" jelzéssel.

Tekintettel kell lenni a szállított *élő állatokra és a folyékony árukra.* Gyakran megtörtént, hogy a forgalom szüneteltetése miatt ácsorgó kocsikban megfagytak a malacok, vagy szétfagytak a folyadéktartályok, hordók.

Talán soha nem volt annyi hőnfutott kocsi, mint 1929 telén és tavaszán. A kenőpárnák felfagytak, nem olajoztak, sok esetben a kocsi kerekei inkább csúsztak a sínen, mint forogtak, ami keréklaposodást okozott. Sok volt a mozdony által „kiköszörült" sín.

Téli csata — vékony köpenyben

1929 tavaszán, a hó elolvadása után vonalaink mellett rengeteg megfagyott nyulat, foglyot, fácánt, vadlibát lehetett találni, de a pálya mellett hóekék, letört hókotrók is hevertek. Mindez olyan benyomást keltett, mint egy volt csatatér. Valóban az volt: a forgalom csatája a tél viszontagságaival.

Ez a kemény tél egyebeken kívül arra is megtanította a vasutasokat, hogy a sokak által lebecsült *durrantyú* milyen hasznos segítőtársa a téli forgalomnak. A kellő időben és előírt távolságban lerakott durrantyúk mint éber testőrök védik a vonatot a ködben, a hóban.

Egyébként ezt a kemény telet *egy vékonyka köpenyben húztam ki.*

Most a vasutas dolgozók ezerszer nagyobb védelmet kapnak a tél viszontagságai ellen. Ez a gondoskodás arra kell, hogy ösztönözzön bennünket, hogy az utasítások szigorú betartásával, szívvel-lélekkel álljunk helyt a zord időjárásban.

Bognár Károly
fővizsgáló, Tapolca

A MAGYAR SAJTÓ NAPJA

Minden év február 1-én, az illegális Szabad Nép megjelenésének évfordulóján ünnepeljük a magyar sajtó napját. Ez a nap évről évre szélesebbkörű ünneppé válik, a sajtó munkatársain kívül országszerte megemlékeznek róla. A sajtó megbecsülésének jele ez, annak bizonyítéka, hogy sajtónk megtalálta az utat dolgozó népünk legszélesebb rétegeihez, valóban százezrek kenyerévé vált.

Ha azt kérdezzük, hogyan nyerte el sajtónk a legnagyobb kitüntetést, a dolgozó milliók szeretetét, bizalmát, a válasz egyszerű. Úgy, hogy a legerősebb összekötő kapoccsá vált pártunk és népünk között. A párt szavát tolmácsolja a dolgozó tömegeknek s a dolgozók hangját eljuttatja pártunk, államunk vezetőihez.

Sajtónk ezzel a szerepével a legszebb feladatot tölti be. A felszabadult sajtó a felszabadult nép harcos társává, igaz segítőjévé, érdekvédelmi fórumává vált. Nagyszerű adottsága a mi sajtónknak, hogy amikor a párt szavát tolmácsolja a dolgozóknak, ezt abban a biztos tudatban teszi, hogy a felemelkedést, a szocializmus építését segíti elő.

Nagyszerű feladata a mi sajtónknak, hogy a termelés, a technika fejlesztésének nagyobb lendületére ösztönözve, a maga erejével is hozzájárul ahhoz, hogy milliók számára jusson nagyobb darab kenyér. És felemelő tudat a sajtó munkatársainak, hogy amikor a dolgozók panaszát, észrevételét, javaslatát tolmácsolják a lapok hasábjain, ezt abban a biztos tudatban teszik, hogy a dolgozó szava meghallgatásra, ügye megoldásra talál.

A sajtó nagy feladatai között a vasutas sajtóra is jelentős szerep vár, mint ahogyan a dolgozók nagy közösségében fontos helyet foglalnak el a vasút dolgozói. A vasutas sajtó kötelessége, hogy a dolgozók nehéz munkájához minden lehető segítséget megadjon, rávezesse őket azokra a munkamódszerekre, amelyek megkönnyítik, eredményesebbé teszik a vasúti munkát. Küzdenie kell a sajtónak a legújabb technika minél szélesebb körben való elterjesztéséért, de ugyanakkor egy pillanatra sem feledkezhet meg a dolgozó emberről. követelnie kell a dolgozók jogos panaszainak, kívánságainak gyors, bürokráciamentes orvoslását.

Pártunk politikájának következetes végrehajtása, a dolgozók ügyeinek lelkiismeretes intézése írja elő számunkra a követendő utat. Ahhoz, hogy egyetlen lépéssel se térjünk le erről az útról, még jobban egybe kell forrnunk olvasóinkkal, a vasutas dolgozókkal. A vasutas dolgozók másfélszázezres táborától azt kérjük tehát, hogy ne csak a sajtó ünnepén, hanem az év minden napján segítsék sajtójuk munkáját s érezzék át, hogy ennek a munkának állandó javításával milyen jelentős segítséget nyújtanak önmaguknak is.

170 százalékos teljesítménnyel



G. Tóth Imre, a BEV vágóhídi állomásának jegyvizsgálója 170 százalékos átlagteljesítménnyel végzi feladatát. Tóth elvtárs, mint kultúrigazgató is példát mutat. (Kovács Géza felv.)

Ifjúmunkások versenye a pártvezetőségválasztás tiszteletére

A *Debreceni Járóműjavító ÜV* V. és VII. DISZ-alapszervezetének ifjúmunkásai a pártnak való szeretetük és ragaszkodásuk kifejezéseként a pártalapszervezeti választások tiszteletére munkaversenyt kezdeményeztek. A kezdeményezők, *Zelenka András, Gombos Sándor, Kovács Béla és Erdei Ferenc* teherkocsifővizsga alvázlakatos brigádvezetők, brigádjaik tagjaival egyetértésben vállalták, hogy első negyedévi tervüket március 18-ra teljesítik. Vállalták továbbá a politikai iskolákon való rendszeres részvételt. A magasabb képzettségűek vállalták, hogy munkamódszerüket átadják a gyengébb képességűeknek.

Két reszortvezető az új technikáért

A Debreceni Járóműjavító kocsiosztálya a múlt év szeptemberében kezdte meg a 760 milliméteres keskenynyomtávú, úgynevezett Cax-típusú személykocsik gyártását. 1955-ben az egyes kocsirészek előgyártása folyt. Ebben a hónapban viszont már öt új kocsinak kell elhagynia az üzem udvarát, s *az első negyedév folyamán összesen húsz kocsit kell készítenie az osztálynak.*

Az előregyártás a kisebb hibákat nem számítva ment, mint a karikacsapás. De a szerelésnél már nehézségek mutatkoztak, különösen a nyomállványok szerelésénél, beemelésénél, rendeltetési helyére való továbbításánál. A nyomállványok súlya mintegy ötszáz kiló, és továbbításához tíz-tizenkét ember fizikai ereje szükséges.

A dolgozók gyakran mondogatták: *„jó lenne ide egy futódaru", „mennyivel könnyebb és gyorsabb lenne a munka".* A futódarura sajnos két-három esztendőt kell várni. Addig viszont nem állhat a munka, teljesíteni kell a tervet. Darú nélkül azonban nehéz és veszélyes az ötmázsás alkotmány emelgetése, ide-oda cipelése.

A csigasor nem megoldás

Az új kocsik gyártásánál dolgozók, fizikaiak, műszakiak gondoltak egyet, és csigasort szerkesztettek a nyomállványok emeléséhez. A csigasort felerősítették egy 10—12 méter magas vasgerendára, s a nyomállványok emelésénél máris megkönnyebbült a munka. Igenám, de ezzel még nem oldódott meg a továbbítás kérdése! Mégiscsak jó lenne ez a futódaru!

A csigasor azért sem bizonyult tökéletesnek, mert egymagában is nehéz volt. *A dolgozók azt az erőt, amelyet megtakarítottak a nyomállványok csigasorral való emelésénél, ráfordították a csigasor szállítására, a vasgerendára való szerelésére, és kezelésére.*

Kiss Zoltán és *Szalóki János* reszortvezetők új megoldáson törték a fejüket. Sok gondolkodás után kieszeltek egy olcsón elkészíthető mozgódarut, amellyel emelni és szállítani is lehet.

A mozgódaru alapállványa „négylábú", melynek felső része csúcsban végződik. Ide erősítették fel az emelőszerkezetet. A „lábakra" kereket szereltek, amely a gyártóvágányok mellett egy, erre a célra épített sínen fut. Megoldódott a nagy probléma a kocsiosztályon. Most már nem sürgetik annyira a nagy futódarut sem, mert boldogulnak ezzel a daruval is.

Szalóki és Kiss elvtársak tovább akarják fejleszteni szerkezetüket. Azon törik a fejüket, hogyan lehetne a mozgódaru emelőberendezését gépesíteni. Az emelés ugyanis még most is kézierővel történik, bár nem kell hozzá tizenkét ember, hanem csak egy-kettő.

Kiss Zoltán és *Szalóki János* újítása ugyan nem egyedülálló az országban, mert máshol is van ehhez hasonló berendezés, *mégis nagyot lendített a járóműjavításban a technika fejlesztésén, a munka könnyebbé tételén.* Gazdasági számítások szerint a daru munkaidőben közel negyvenötezer forint évi megtakarítást eredményez. Az újítók közel háromezer forint jutalomban részesülnek, amelyből 800 forintot már kézhez is kaptak.

Vadász Ferenc

Az anyagvonat egy napja

A község lámpái nem tudnak megbirkózni a ködtel, de az új integra-rendszerű biztosítóberendezés kijárati jelzőjének zöld fénye áttöri a gomolygó szürkeséget. Reggel hat óra van. *Isaszeg állomás* forgalmi irodájában cseng a telefon.

— A 440/II. számú anyagvonat kijár a második vágányról... — mondja be a hallgatóba *Ceglédi* elvtárs, forgalmi szolgálattevő.

A második vágány mellett *Földi* pályamester hangja hallatszik:

— Beszállni, elvtársak!

Néhány másodperc múlva az anyagvonat kigördül Gödöllő felé s amig a kerekek egyhangúan kattognak, hallgassuk meg, mit mond az anyagvonat egynapi munkájáról *Tóth XII. István* vonatvezető.

— Nagy munka folyik a vonalon s ennek a munkának mindenütt jelenlevő segítőtársa az anyagvonat. Állomás vagy nyilt vonal — egyremegy a mi számunkra, mert

mindig ott vagyunk, ahol éppen anyagra van szükség

vagy ahol a régi anyagok, sínek felrakásához üres kocsit kell beállítani. Ezenkívül, mint jelenleg is, a pályafenntartási dolgozókat közvetlenül a munkahelyükre szállítja az anyagvonat.

— Éjszaka sem pihen a vonat. Ha építési anyag, kő, homok, talpfa, vágány érkezik, a kocsikat kirakodás után az anyagvonat mozdonya azonnal beállítja újabb rakodáshoz.

— *Gödöllő* és *Aszód* között most különösen nagy munkát végez. Egyidőben dolgoznak a vonalon a *Budapesti Építési Főnökség* isaszegi építésvezetőségének dolgozói, ezenkívül a biztosítóberendezést szerelő csoport és a villamos felsővezeték építők. A vonal korszerű átalakítása szükségessé tette, hogy teljes egészében kicseréljék a pálya felépítményét, megnöveljék az állomások hosszát. Most éppen Gödöllő kerül sorra, ahol hasonló hatalmas átalakítást kell végezni. Itt még

az állomás felszínét is mintegy fél méterrel „lefaragják",

mert Gödöllő éppen a vonalon levő emelkedő legmagasabb pontja. A nagyarányú földmunkához már megérkeztek a *MÁV Építési Géptelep Főnökség* hernyótalpas földgyalui és dömperei.

— A munka arányait, nehézségeit csak akkor érthetjük meg igazán, ha figyelembe vesszük, hogy

az építkezés alatt egy pillanatra sem szünetelhet a forgalom.

A forgalomban nem lehet, de nincs is fennakadás. Ez pedig azért lehetséges, mert *példás rendben dolgoznak együtt a különböző szolgálati ágak.* Az anyagvonatnak is úgy kell dolgoznia, hogy *ne zavarja a forgalmat.*

— Mi, akik itt dolgozunk — fejezi be *Tóth* elvtárs — tudjuk, hogy a legnehezebb munka is könnyen megy, ha szívvel, lélekkel, közös akarattal, közös célért végezzük azt.

Kovács József
vonatkísérő, Budapest—Ferencváros

Ifjúsági élet

MÉLTÁN KAPTÁK AZ ELSŐK KÖZÖTT ÚJ TAGSÁGI KÖNYVÜKET

Már napokkal a tagkönyvkiosztó taggyűlés előtt brigádokban, csoportokban tárgyalták a kaposvári fűtőház fiataljai, hogyan tehetnék szebbé, felejthetetlenebbé a tagkönyvkiosztás napját. *Hiffner* Ferenc DISZ-titkár elvtárs beszélgetett a fiatalokkal; tanácsokkal, feladatokkal látta el őket. Az előkészítést segítették a vezetőség többi tagjai is, valamint a párt- és szakmai vezetők, idős kommunista elvtársak, csoportvezetők.

A DISZ-vezetőség meghívott több idősebb elvtársat is az ünnepi taggyűlésre, melyről csak azok a fiatalok hiányoztak, akik éppen szolgálatban voltak. Megjelentek a párt, a szakszervezet, a szakvonal vezetői is.

Az elnöki megnyitó után a titkár elvtárs beszámolójában méltatta a taggyűlés jelentőségét, majd a komszomolisták példáját említve, *a tagsági könyv szeretetére, megbecsülésére, kötelességteljesítésre lelkesítette a fiatalokat.* Beszámolóját azzal fejezte be, hogy *a tagsági könyv birtoklása megköveteli minden fiataltól, hogy a párt határozatait végrehajtva, a termelőmunka fokozásával, a minőség javításával segítsék elő a második ötéves terv megvalósítását.* Ezután felolvasta a moszkvai *„1905-ös forradalom"* nevű járóműjavító komszomolistáinak a fűtőház fiataljaihoz címzett levelét.

A levél nagy lelkesedést váltott ki a jelenlevőkből. Amikor válaszolnak majd rá, megírhatják, hogy *Markai* Lajos, *Kiss* János, *Kazári* János és *Vass* János elvtársak, a DISZ-mozdonybrigád tagjai gépük jó karbantartásával elnyerték az igazgatósági versenyben a második helyet.

A fiatalok méltán kapták meg az elsők között új, bordópiros tagsági könyvüket. A pártvezetőség újjáválasztásának tiszteletére tett vállalásaikkal szép példáját adták párt iránti hűségüknek. *Biczó II. József* és *Szita* Lajos ifjú mozdonyfűtők *négy százalékos szénmegtakarítást* és gépük kiváló karbantartását vállalták. *Kulcsár* Károly ifi mozdonyvezető pedig öt százalékos szénmegtakarítást, menetrendszerű közlekedést és azt vállalta, hogy *2000 kilométerrel felemeli a két mosás közötti teljesítményét. Szentendrei* Tibor elvtárs a kocsiműhely fiataljai nevében selejtmentes munkát ígért, *Hiffner* elvtárs pedig az összes fűtőházi fiatalok nevében vállalta, hogy *a díszelgő igazgatósági versenyében elnyerik az első helyet.*

Jól működik a fűtőházban a DISZ-őrjárat is. A fiatalok szívesen foglalkoznak az újításokkal, a munka jobb szervezésével. Jogosan bírálták tehát taggyűlésükön a műszaki vezetést, mert az nem ellenőrzi rendszeresen a DISZ-őrjárat naplóját és emiatt az abban feljegyzett javaslatok egy része még nem valósult meg.

A taggyűlésen az alapszervezet életének hiányosságai is felszínre kerültek. Bírálták a titkár elvtársat, mert keveset foglalkozik a fiatalok ügyes-bajos egyéni panaszaival. *Lőrincz* Mária elvtársnő azt kifogásolta, hogy az alapszervezetnél — bár a többség aktívan részt vesz a Landler Jenő seregszemlére való készülésben, valamint a József Attila olvasómozgalomban — egyes elvtársak nem járnak rendszeresen a kultúrcsoport próbáira és ezzel akadályozzák a felkészülést.

A szakmai vezetők nevében *Szendrő* József elvtárs, műszaki vezető ígért fokozott segítést a fiataloknak. A DISZ-szervezet taggyűlésének egyik legszebb perce következett. A DISZ-titkár az ifjúmunkások lelkes tapsa közepette *ajándékkönyvet nyújtott át a DISZ-szervezet nevében Nagy Zoltán fűtőházfőnök és Szendrő József műszaki vezető elvtársaknak* a DISZ-szervezetnek nyújtott támogatásukért.

A jólsikerült taggyűlés befejezése után még sokáig együtt maradtak a fiatalok, táncoltak, szórakoztak vidáman, gondtalanul.

Elek György,
a vasút politikai főosztály munkatársa

Lesz-e újra virágzó sportélet a Törekvés ökölvívó szakosztályaiban?

Néhány évvel ezelőtt a vasutasság körében az ökölvívás volt az egyik legnépszerűbb sportág. Számos olyan versenyzővel rendelkeztek, akik gerincét képezték az országos válogatottnak. Az utánpótlással sem volt baj. Különösen a B. Vasutas sokszoros bajnokcsapatában bontogatta szárnyát több tehetséges ifjúsági versenyző. Olimpiai, Európa-bajnokok nevelődtek a Szőnyi úti tornateremben. Hasonló volt a helyzet az Előre ökölvívó-szakosztályában is.

Ilyen hagyományok után szinte teljesen érthetetlen az a visszaesés, amely a felszabadulás utáni években a B. Vasutasnál és az Előrénél tapasztalható volt.

Mi az oka a hajdan nagyszerű hagyományokkal rendelkező sportág visszaesésének? Ezt kutatta hónapok óta a Törekvés SE vezetősége.

Kezdetben azzal magyarázták a visszaesést, hogy az élversenyzők nagy része elhagyta az egyesületet. Sokan azt állították, hogy a sportolók olyan anyagi követeléseikkel álltak elő, amelyeket nem lehetett teljesíteni.

Tény, hogy nem egy kiválóság fordított hátat az egyesületnek, de jobb szervező munkával ezt el lehetett volna kerülni. A visszaesés tehát ezzel az indokkal nem magyarázható.

A kérdésre a január 27-én tartott országos ökölvívó-ankét adta meg a feleletet. A szakszervezet Benczur-utcai székházában az egyesület legjobb ötven ökölvívó-szakembere gyűlt össze.

A Törekvés SE a felszabadulás óta először hívta össze az ökölvívó sport területén működő szakvezetőket. A beszámolót **Kárpáti Lajos**, az egyesület mellett működő társadalmi bizottság tagja tartotta. Az alapos beszámoló és a sok hozzászólás feleletet adott az évek óta húzódó kérdésre.

A jelenlegi gyenge szereplés egyik oka az, hogy a vezetők nem gondoskodtak az utánpótlás neveléséről. A régi nagyképességű vezetők kilöregedése után nem foglalkoztak kellőképpen a fiatalsággal. Így az utánpótlás nem tudott a nagyok nyomába lépni.

Legjellemzőbb példa erre a nagymúltú, és mindig az első osztály élmezőnyében helyetfoglaló Budapesti Törekvés SK. Ebben a szakosztályban hosszú ideje alig fiatalítottak. A sportkör utánpótlással nem rendelkezett, szégyenszemre visszalépett a bajnoki küzdelmekből. Pedig a vezetők jól tudták, hogy olyan képességű versenyzőket, mint **Kapocsi, Vajda, Bene I, Kocsis, Szigeti, Ősz I, Farkas, Podány stb.** csak hosszú idő alatt, és csak nagylétszámú ifjúsági mezőnyből lehet kinevelni. De hasonló okok miatt nincs felnőtt csapata Pécsnek, Dombóvárnak és Szolnoknak sem.

A fiatalság bevonása elengedhetetlen a minőség elérése érdekében. Ma már bebizonyított tény, hogy minőségi versenyzőket csak a tömeges neveléssel lehet elérni. De nemcsak a szorítóban foglalkoztak a versenyzőkkel helytelenül a vezetők, hanem elhanyagolták azok nevelését is. A sportvezetők alig tartottak fenn kapcsolatot a reájuk bízott ifjúság munkavezetőivel, s így nem tudták, hogy politikai, erkölcsi téren fejlődtek-e a versenyzők. Nem foglalkoztak, nem beszélgettek velük problémáikról, s így tulajdonképpen nem is ismerték őket.

Egyes vezetők hajlamosak arra, hogy a nevelés helyett, igérgetésekkel édességek magukhoz az ökölvívókat, s a sportolók arról panaszkodtak, hogy vezetőik ígéretelket nem tartják be. Az igérgetésekből csak keveset teljesítettek, és ezzel megdöntötték a versenyzőkben lassan felépített tiszteletet a vezetők iránt.

De nemcsak az edzők követtek el hibát, hanem a többi vezetők is. Az előző években a szövetségekben, szakbizottságokban olyan sporttársak képviselték a szakosztályokat, mint **Sulkó Béla, Viniczei János, Pados Gábor** és **Gesztődi Guidó.** A sportkörök jelenleg nem rendelkeznek hasonló képességű szakemberekkel.

Az ökölvívást a Törekvésben ismét népszerűvé lehetne tenni, hiszen **Budapesten, Debrecenben, Székesfehérváron, Pécsett, Szegeden, Szolnokon, Szombathelyen, Sopronban, Veszprémben és Dombóváron** ismét nagy érdeklődéssel fordulnak a fiatalok e sportág felé. Össze kell tehát fognlok edzőknek, vezetőknek, és közös munkával azon lenni, hogy a múlt hiányosságait felszámolva, új alapokra fektessék az ökölvívó sportot.

A társadalmi szövetség sem állt feladata megoldatlan ezideig. Csak adminisztratív kérdésekkel foglalkozott, s ez bizony kevésnek mutatkozott ahhoz, hogy egyesületünk ökölvívó sportja felemelkedjék. Nemrégen megalakult az országos elnökség mellett működő társadalmi szakbizottság, melynek tagjai ismert szakemberek, akik alapos munkatervet dolgoztak ki.

Ez a közösen vállalt munka biztosítéka annak, hogy a hagyományokkal rendelkező ökölvívó sport egyesületünkben ismét elfoglalhassa az őt megillető helyet.

HIREK

— **Képzőművészeti kiállítást** rendez a Pierre Semard népművelési otthonban (Kőbányai út 30) a Vasutas Szakszervezet képzőművészeti köre és az Északi Járóműjavító festő kollektívája. Az ünnepélyes megnyitás január 28-án volt, ahol *Pogány* Ö. Gábor művészettörténész vetítettképes előadást tartott *Székely Bertalan művészetéről.* A kiállítást február 11-ig 16 és 20 óra között lehet megtekinteni.

— **A „Munkaérdemérem" kitüntetést** adományozta a *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* több évtizedes énektanári és karvezetői munkássága elismeréséül *Tóth* Lajosnak, a *Vasutas Szakszervezet Központi Énekkara karvezetőjének.*

— **A „János vitéz" című daljáték** előadására készül a *dombóvári* vasutas népművelési otthon színjátszó csoportja.

— **Súlyos vasúti szerencsétlenség** történt az *Egyesült Államokban.* Los Angeles közelében kisiklott egy motorvonat. A szerencsétlenségnek 47 halálos áldozata van.

— **Kétmillió forintos költséggel** fedett sportcsarnokot építtet Székesfehérvárott a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. A 14x26 méteres nagyságú kosárlabda-, kézilabda- és röplabda-mérkőzések, valamint tornaversenyek lebonyolítására alkalmas csarnokot „klímaberendezéssel" látják el. Az építkezést februárban megkezdik.

— **Megbecsült dolgozók.** Veszprém állomáson az elmúlt esztendőben egy dolgozó a „Szakma kiváló dolgozója", 18 a „Kiváló dolgozó" kitüntetést kapta. Huszonnégyen részesültek sztahanovista oklevélben.

— **A „Tanítónő" című színdarabot** mutatta be a *tapolcai* vasutas népművelési otthon. A nagy sikerre való tekintettel az előadást négyszer megismételték.

— **A világ vasúti hálózatáról** adatokat hozott nyilvánosságra az ENSZ egyik osztálya. Eszerint a világ vasútvonalainak 28 százaléka villamosított, 12 százalékán Diesel-mozdonyok, 60 százalékán gőzmozdonyok járnak.

— **A Landler Jenő kultúrális seregszemle** problémáit vitatták meg a vezető kultúrmunkások január 26-án a Vasutas Szakszervezet országos értekezletén.

— **Dicsérő elismerésben** és 1200 forint jutalomban részesült *Rákász* Béla motorvezető (Szentes fűtőház), mert *Kiskunfélegyháza* állomáson súlyosnak ígérkező balesetet hárított el.

— **A győri felvételi épületnek** alapfalai és pincéi teljes hosszban elkészültek és már a felmenő falakon dolgoznak. A Budapest felőli postarész tető alatt van és itt teljes erővel folyik az épületgépészeti szerelések és a válaszfalak építése. A postaépületrész külső homlokzati kőburkolatai elkészültek. A hozzácsatlakozó MÁV üzemrész falegyenben van, ugyancsak a Hegyeshalom felőli konyhai rész is.

— **A Pygmalion előadására** készül az *Északi Járóműjavító* népművelési otthonának színjátszó csoportja. A bemutatóra előreláthatólag februárban kerül sor.

— **Tanulmányterv készül** a keskenynyomtávú vasút helyett normálnyomközü vasút bevezetésére *Megyefán.* A munkálatokat a kőbánya fejlesztése tette szükségessé.

— **Kétévi börtönbüntetésre** ítélte a Miskolci Városi Bíróság Bihari Sándor MÁV anyagbeszerző miskolci lakost, mert anyagvételezés közben több szerszámot ellopott.

— **Elköltözött a MÁV Nyugdíjhivatal** a Budapest, VII., Lenin körút 45. szám alól. Új cím: Budapest, VI., Lenin körút 96. Telefon: 122—780, 124—290.

Pályázati hirdetmény

Az 1956—1957-es tanévre a békéscsabai, kaposvári, kőszegi, répceszentgyörgyi és szegedi *MÁV nevelőintézetekben* elhelyezendő általános és középiskolás növendékek felvételére a KPM I. Vasúti Főosztálya pályázatot hirdet. A pályázat részeletes feltételeit a MÁV Hivatalos Lap 1956. évi 3. száma közli.

Lakáscsere

— **Elcserélném** Budapest Kerepesi úti MÁV-házban levő kétszobás, nagyméretű, komfortos utcai lakásomat két szoba összkomfortos vagy két darab egy szoba komfortos magánlakásra. Ajánlatokat a szerkesztőségbe kérünk.

— **Budapest Haraszti út 277.** szám alatti egy szoba komfortos, ipari árammal ellátott szolgálati lakásomat (állattartási lehetőség van) elcserélném hasonlóra vagy kétszobásra a város belső területén. Érdeklődni lehet: Baksay Ferencnél. Telefon: 220—220, 625-ös melléki.

— **Elcserélném egy szoba összkomfortos MÁV-házban levő főbérleti nagyméretű, napos lakásomat két szoba összkomfortosért földszinten vagy első emeleten.** Cím: Berkes János, IX., Gyáli út 15. I. épület, fszt. 4.

— **Tura vasútállomáson a 41-es** őrházban levő szolgálati lakásomat elcserélném Budapest VIII., XIV., vagy XV. kerületében levő egy- vagy kétszobás lakásért. Érdeklődni lehet: Lukács József — 31—62 telefonon, 20 vagy 55-ös melléki állomáson.

Levelezőink írják

AZ UTAZÓK ÉRDEKÉBEN

A közelmúltban készült el Debrecen állomáson az Utasellátó minden igényt kielégítő étterme és a gyermekes anyák váróterme.

Az állomás pártszervezete és *Laczkó* elvtárs, állomásfőnök minden támogatást megadott. Az építkezés jó és gyors elvégzése a debreceni V. pályamesteri szakasz dolgozóit dícséri. *A Juhász*-testvérek, *Arany* Sándor és *Czifrák* András elvtársak jártak élen a versenyben. *Báber* elvtárs, főpályamester sokat fáradozott, hogy a munkát szakszerűen és gazdaságosan végezzék.

Most már kellemesen fűtött, tiszta levegőjű helyiség várja a gyermekes anyákat. Köszönet illeti ezért a munkában részt vett dolgozókat.

Kempl József
debreceni igazgatóság

BIZTOSÍTSÁK A TÜZELŐT!

1955 december hónapban 24 tonna szenet utaltak ki Jánosházának a dorogi bányától, de még a mai napig nem érkezett meg. Többen vagyunk, akik még az első utalványra sem kaptuk meg a szenet. Az állomásfőnök elvtárs pedig fát nem ad annak, aki még a szenet nem váltotta ki.

Itt vagyunk a tél közepén, sem fa, sem szén, de van egy érthetetlen intézkedés, amitől megdermedünk.

Horváth István III.
Herend

FURCSA FEGYELMI ESZKÖZ

Bárhogyan böngésszük a MÁV fegyelmi szabályzatát, seholsem találunk olyan pontot, amely előírná — bármilyen súlyos fegyelmi vétségnél — a tettleges bántalmazást.

Ezért is felháborító, hogy még ma is többször előfordul a vasúton, hogy magasabb beosztásban levő dolgozók tettlegesen bántalmaznak alacsonyabb beosztásban levőket.

Budapest—Ferencváros állomáson 1955. szeptember 15-én Krämer Ferenc forgalmi szolgálattevő tettleg bántalmazta Dávid János kocsifelirót, mert téves telefonkezelést hajtott végre. Veres II. János Pelák Mihállyal még a nyár folyamán Karcag állomás utasellátójában sört fogyasztott szolgálat közben. Súlyos fegyelmi vétség volt. De vajon nem követett-e el súlyos fegyelmi vétséget az állomásfőnök, amikor ezért tettleg bántalmazta Verest. A közelmúltban ismét előfordult Ferencváros állomáson olyan eset, hogy a fegyelmi szabályzatot félredobva, önkényes „fegyelmi eszközt" használva arculütöttek egy dolgozót.

Jó lenne, ha felsőbbségünk az ilyen eseteket is ugyanolyan szigorral büntetné, mint a többi fegyelmi vétséget.

Nemoda János
Budapest—Ferencváros

KÖSZÖNET...

Még fél éve sincs, hogy idős édesanyám a távoli Szatmár megyéből a főváros tőszomszédságába költözött. A szíve azóta is hazahúzza Szatmárba, ezért fél év alatt háromszor tette meg vasúton a hosszú utat.

Nem könnyű dolog egy 70 éves asszonynak ismeretlen vonalon, többnyire éjszaka, csomagokkal, átszállással utazni. Érthető, hogy mindig tele voltam szorongással, ha útrakelt. Azonban mindhárom utazása szerencsével járt, baj nélkül érkezett haza, mert mindenütt akadtak szíves és szolgálatkész vasutas dolgozók, akik figyelmeztették az átszállásokra, vitték csomagjait, eligazították a tengersok vonat között, helyet szereztek neki a váróteremben, gondját viselték, mint saját édesanyjuknak.

Lehet, hogy csak kötelességüket teljesítették, de azt szívből csinálták, s köszönet illeti őket.

Radványi Barna

III. KERESZTREJTVÉNY

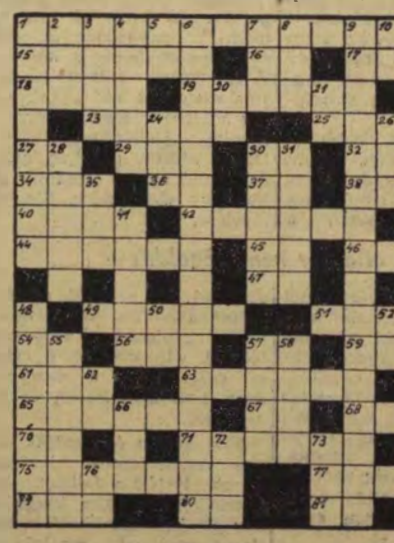
Vízszintes: 1. Az éves terv határidő előtti teljesítésére mozgósít. 15. Körülteldntő. 16. Utóirat. 17. Precíz. 18. Nyugati főváros. 19. Egyházi gyűlés. 22. Ilyen keszeg is van. 23. Kegyetlenség jelzője. 25. Házállatok. 27. Kimondott betű. 29. Vicca: számnév. 30. Kicsinyítőképző. 32. Német névelő. 33. Feltételes kötőszó. 34. Vissza: öregember. 36. O. T. 37. Rangjelző. 38. Igevégződés. 39. Ilyen pengő is volt. 40. Kukoricaszár. 42. Táplálkoztok. 43. Játékvezető. 44. Nyár után. 45. Azonos magánhangzók. 46. Találékony. (Az első kockába két betű.) 47. Lát, de nincs közepe. 49. Erdőben lakó. 51. Majdnem szívacs. 54. A. N. 56. Mint németül. 57. Betű. fonetikusan. 59. Földműves szerszáma. 60. Sándor András. 61. Lónak mondják. 63. Mesterség. 64. Folyón van. 65. Dicsőség, győzelem. 67. Kettőshetű. 68. Olasz város. 70. Olasz névelő. 71. Dicsősége. 74. Régi leveleken látható. 75. Csillagvizsgálójáról híres. 77. Végelekdás. 79. Vonatkozó névmás. 80. Kutya. 81. Kávé! 82. Harag, latinul.

Függőleges: 1. Kirándulóhely. 2. Ilyen edény a pohár. 3. Elhunyt német író családi neve. 4. Átvizsgál. 5. Vonó fele. 6. **Hosszú időre megszabta a szakszervezetek feladatait.** 7. Voltam, latinul. 8. Német számnév. 9. **A Szovjetunió további gazdagodásának programja.** (A 8. kockába két betű.) 10. Mint vízszintes 70. 11. Ilyen kenyér is van. 12. Cvel, hatalmas vízállatok. 13. Vészjel. 14. Szakmunkás. 20. Téli sport. 21. Mint 37. vízszintes. 24. Spanyolul folyó. 26. Világtalan. 28. Költői műfaj. 30. Boglya. 31. Ringat. 33. A rádió egyik műsorszáma. 35. Latin művészet. 39. Kérdőszó. 41. Tolna megyei község. 43. Férfi név. 48. Becézett női név. 50. Dal szélei. 52. A. A. A. A. 53. Község Tolna megyében. 55. Régi vadászfegyverek. 57. Falusi megszólítás. 58. Kérdőszócska. 60. Kutyapecér. 62. Számárhang. 64. Hív népiesen. 66. Gyümölcs. 69. Utca, franciául. 72. Fogoly. 73. Konyhakerti növény. 76. Kínai név. 78. Sír.

Beküldendő: vízszintes 1, függőleges 6. 9. Beküldési határidő február 8. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A II-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Birálat önbírálat. Vezetőségválasztás. Pártdemokrácia.

Könyvet nyertek: Péczka Márton, Budapest, XVIII., Vöröshadsereg út 41. Tóth Ilona, Tapolca vasútállomás. Horváth István segédmunkás, Jánosháza, Ady E. u. 10. Urbán Veronika, Zagyvapálfalva, Rákóczi út 92.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Sztálin út 83 sz. Telefon: 428-317, 428-382, 228-895 Üzemi telefoni Rökk Szilárd utca 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. FEBRUÁR 6.



Hodoniczki Sándor villanyhegesztő és Jenei Mihály lakatos, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói gőzfűtési alkatrészeket hegesztenek 210 százalékos átlagos teljesítménnyel. (Kovács G. felv.)

Pártértekezleteink küldötteinek megtisztelő feladata

Írta: Dobó István, a vasút politikai főosztály mellett működő pártbizottság titkára

A vezetőségválasztó taggyűlések párttagságunk harcos seregszemléi, amelyek örömmel és büszkeséggel töltik el a kommunista vasutasokat, egyre öntudatosabbá váló tagságunkat, a pártonkívüliek velünk rokonszenvező tömegeit. Ezt fejezték ki a vezetőségválasztási műszakok is. A párt ügye iránti odaadás és a párt szeretete jutott kifejezésre a vezetőségválasztó taggyűléseket megelőző felkészülésben, a taggyűlések harcos szellemében, a hozott határozatok élettel telített mondanivalóiban.

A vezetőségválasztó taggyűlések után megkezdődnek az üzemi, gócponti, igazgatósági, majd ezt követően a politikai osztályok mellett működő pártbizottságok pártértekezletei. Ezek az értekezletek pártéletünk kimagasló eseményei, ahol a pártbizottságok beszámolnak a végzett munkáról, eredményeikről, az elkövetett hibákról és nem utolsósorban a meg nem valósított célkitűzésekről. Megvitatják a pártszervezetek előtt álló feladatokat, s a vélemények szabad kicserélésével növelik a párttagság öntudatát, cselekvőkészségét, erőt és lendületet adva további munkájukhoz. Röviden: felmérik tevékenységük két esztendejét.

Mikor éri el a pártértekezlet a kitűzött célt? Akkor, ha a beszámolókban nem félnek felfedni a hibákat, ha nem riadnak vissza az őszinte önbírálattól. Nem vitás, hogy az ilyen beszámoló növeli a párt erejét és tekintélyét, a pártba vetett bizalmat, a párt iránti szeretetet.

Tárják fel a beszámolók, s nemkülönben a küldött elvtársak hozzászólásaikban a Központi Vezetőség 1955 márciusi határozatának szellemében, a pártszervezet munkájában mutatkozó jobboldali elhajlást, opportunizmust, baloldali túlkapást. Bátran beszéljenek azokról, akik tudatosan vagy tudattalanul, különféle antimarxista nézetek hangoztatásával igyekeztek elferdíteni pártunk alapvető célkitűzéseit: a szocializmus alapjai lerakásának, nehézipar fejlesztésének, a szocialista iparosításnak marxi—lenini eszméit. Szólianak azok tevékenységéről, akik a hibák felnagyításával törekedtek lekicsinyelni és tagadni szocialista építőmunkánk eredményeit, akik nem átallották helytelen megvilágításban bemutatni pártunk tevékenységét, a sikerekben gazdag tíz esztendő soha nem látott, büszkeségre jogosító alkotásait, eredményeit.

Nem új, de örökérvényű igazság, hogy a pártértekezlet sikere elsősorban a jó beszámolótól függ. De ez egymagában nem elég. A mozdony életerejét a feszítő gőz adja, de csatlók nélkül egyhelyben rostokolhatna. A küldött elvtársak aktivitása itt az a csatló, amely lendületet ad, amely képes előrevinni az egész pártértekezlet ügyét.

A pártértekezlet sikere döntő mértékben a küldöttek aktivitásán múlik, akik megvitatják: hogyan dolgozott a pártvégrehajtóbizottság, mennyire felelt meg a párttagság bizalmának, milyen eredményeket ért el a párthatározatok végrehajtásáért folyó küzdelemben, milyen segítséget nyújtott az alapszervezeteknek.

A küldöttektől joggal várja a tagság, hogy lelkiismeretesen, behatóan vitassák meg a pártbizottság beszámolóját, várja, hogy pártszerű, névszerinti bírálatot gyakoroljanak a vezetők tevékenysége, munkája, hiányosságai felett.

Értékelni kell — a vezetők magatartása mellett — az irányító, a vezető munkát. Mondják el a küldött elvtársak: hogyan kívánják segíteni az újonnan megválasztott vezetőségi tagokat, hogy megismerjék feladataikat, hogy leszűrve az eddigi munka tapasztalatait, helyesen tudják irányítani a pártszervezet munkáját.

Ilyen gondolatok foglalkoztatják a *szolnoki fűtőház* II-es alapszervezet titkárát, *Ragó László* elvtársat, aki küldöttként vesz majd részt a szolnoki gócpont pártbizottságának pártértekezletén. Mint élvonalbeli dolgozó arra törekszik, hogy az újonnan megválasztott pártszervezet olyan eredményeket érjen el a kollektív vezetés betartásával, hogy mindenkor biztosítani tudja a párthatározatok végrehajtását.

A küldöttek nem hosszú útra mennek, mégis visznek magukkal tarsolyukban bő útravalót. Kommunista elvtársak útravalóit viszik magukkal a kommunista küldöttek. Már egymagában ez megtisztelő felelősséget jelent. Az útravaló között ott találjuk az új pártbizottság számára a beszámoló és a vita alapján megszabandó tennivalókat, világos útmutatást jövőbeni munkájukhoz. Éppen ezért elengedhetetlen, hogy a pártértekezlet határozati javaslatát — melynek tervezetét előre megkapják — alaposan megvitassák, hogy az alappillérévé váljék az új pártbizottság munkájának.

A pártértekezletnek fontos és felelősségteljes feladata, hogy megválassza az új pártbizottságot, amely majd irányítja a hozzátartozó pártszervezeteket, és végül, de nem utolsósorban jelentős feladata: küldötteket választani a felsőbb pártértekezletekre.

A politikai osztályok segítsék a pártértekezlet sikerét, hiszen rendkívül fontos, hogy a küldöttek a legjobb, a legrátermettebb kommunistákat válasszák az új pártbizottságokba. Hogy miért, egyszerű rá a felelet: a pártbizottság munkájától függ, hogyan valósítjuk meg a vasút területén a párt politikáját, második ötéves tervünket, a technika fejlesztését szolgáló nemes célkitűzéseket.

A pártértekezletek, a tagság küldötteinek tanácskozásai olyan hatalmas erőforrást jelentenek további munkánkhoz, hogy megérdemlik: *kommunista szívvel, lelkesedéssel, fáradhatatlanul munkálkodiunk eredményességükön.* A pártértekezletek sikere záloga a vasúti munka javulásának, letétemenyese a vasutas dolgozók további felemelkedésének, éppen ezért jó munkát kíván és vár a küldött elvtársaktól pártunk egész tagsága, de a szocializmus építését magáénak valló pártonkívüliek nagy serege is.

A verseny segíti a téli nehézségek leküzdését

A tavaszias január után, az elmúlt hét meghozta az igazi telet, hóval és 10—15 fokos hideggel. A zord időjárás nagy erőpróba elé állítja a vasutas dolgozókat. Az erőpróba akkor járhat sikerrel, ha dolgozóink fokozzák a verseny lendületét és egymással vetélkedve küzdik le a nehézségeket. Minden jel arra vall, hogy ez meg is történik, amint az elmúlt héten szerkesztőségünkbe érkezett versenyjelentések mutatják.

A SZOT teljes ülésének szellemében

Debrecen állomás dolgozói nagy figyelemmel kísérték a SZOT VIII. teljes ülését, és az ott elhangzottak figyelembevételével igyekeznek tovább fejleszteni a szocialista munkaversenyt. Ennek érdekében röpgyűléseken elhatározták, hogy hazánk felszabadulásának 11. évfordulójára egyéni és brigádvállalásokat tesznek. Ezzel azt szeretnék elérni, hogy második ötéves tervünk első esztendejének első negyedévében túlhaladják az élüzemszintet. Vállalásaik a következők: fajlagos kocsimozgatás 104, tehervonatok átlagos terhelése 104, kocsitartózkodási terv 102, kocsikifutás 103, kocsikihasználás 104, rakodási idő leadásnál 103, feladásnál 105 százalék. A vonatok menetrendszerinti indításánál az élüzemszintben kitűzött egyszázalékos túlteljesítés helyett *kétszázalékot* vállaltak, ezenkívül megfogadták, hogy az önköltségcsökkentés érdekében a baleseti lehetőségeket a legkisebbre csökkentik és munkájukat úgy végzik, hogy béralaptúllépés ne legyen. *(Czeglédi Sándor leveléből.)*

Párosverseny az osztószertárak között

A második ötéves terv első esztendeje nagy feladatokat ró az anyagszerkezelési szolgálat dolgozóira is. Teljesítésük érdekében a *Landler Jenő Osztószertár* dolgozói versenyre hívták az *Északi Osztószertár* és a *Központi Szertár* dolgozóit az élüzemszintek maradéktalan teljesítésére. A hat, megadott élüzemfeltétel teljesítésén kívül a verseny vonatkozik a bizonylatok határidős megküldésére, pontos, olvasható kiállítására, a készletben lévő igényelt, illetve kiutalt anyagok gyors elküldésére. *(Varga Gyula leveléből.)*

Kiváló teljesítmények a vezetőségválasztás tiszteletére

A *Miskolci Járóműjavító ÜV* kommunistái nagy felelősségérzettel láttak hozzá a pártalapszervezetek vezetőségének újjáválasztásához. A választások előtt a pártonkívüliek lelkes támogatásával ünnepi műszakot tartottak. A választási műszak még mindig tart, mert két alapszervezet választására csak ezután kerül sor.

A műszak eddigi jó eredményei közül kiemelkedik a mozdonyosztályon *Takács Ernő* lakatos, többszörösen kitüntetett dolgozó 130 százalékos teljesítménye, amelyet jó minőségű munkával ért el. A kocsiosztályon *Viszkai László* szekrénylakatos DISZ-brigádja selejtmentes munkával, 161 százalékot teljesített. A megmunkáló osztályon *Fekete István* vésős, a szakma kiváló dolgozója, pártvezetőségi tag, akit most újra megválasztottak, 150 százalékos januári teljesítménnyel ünnepelte a vezetőségválasztást.

A karbantartó osztályon *Kovács VII. József* üzemlakatos DISZ-brigádja a munkagépek minőségi karbantartásával és javításával ért el jó eredményt. A kocsiosztály dolgozói az V. alapszervezet választó taggyűlésén újabb versenyt indítottak el: versenyre hívták az ország valamennyi kocsiosztályának dolgozóit az éves terv december 15-re történő befejezése érdekében. *(Pál István leveléből.)*

Miskolc és Szombathely az őszi forgalom legjobb csomópontjai

Az őszi forgalom legjobb csomópontja címért folytatott verseny végső értékelése után, a helyezési sorrend a következő:

I. CSOPORT:

1. Miskolc 106 pont, 2. Debrecen 101 pont, 3. Budapest-Ferencváros 96 pont, 4. Dombóvár 96 pont, 5. Szolnok 93 pont, 6. Rákosrendező 82 pont, 7. Hatvan 77 pont, 8. Rákos 74 pont, 9. Komárom 71 pont.

A miskolciak elsősorban a szolgálati ágak jó együttműködésének köszönhetik jó eredményeiket.

II. CSOPORT:

1. Szombathely 106 pont, 2. Békéscsaba 103 pont, 3. Pusztaszabolcs 97 pont, 4. Győr 90 pont, 5. Celldömölk 87 pont, 6. Pécs 85 pont, 7. Szeged 84 pont, 8. Nyíregyháza 75 pont, 9. Székesfehérvár 68 pont.

A győztes csomópont versenyfelhívása

Az őszi forgalomban legjobb eredményt elért *Miskolc csomópont* dolgozói a téli forgalomban is tartani akarják jó eredményeiket, ezért *versenyre szólították Budapest-Ferencváros csomópont dolgozóit. A vontatási szolgálat* dolgozói vállalták, hogy százeleg-tonnakilométer tervüket 106, haszonkilométer tervüket 105 százalékra teljesítik.

A *forgalmi szolgálat* dolgozóinak mennyiségi vállalásában a kocsikifutási terv 101 százalékos teljesítése szerepel, ami azt jelenti, hogy napi 1700 kocsi helyett 1717 kocsit továbbítanak naponta, és ez az első negyedév leforgása alatt 1747 többletkocsi továbbítását jelenti. A *pályafenntartás* tervének 98—103 százalékos teljesítését vállalta, ezenkívül számos minőségi és önköltségcsökkentési vállalást tett a többi szolgálati ág is.

A debreceni rakodási dolgozók segítsége

A debreceni rakodási főnökség dolgozói teljes lendülettel készülnek április 4 megünneplésére. Eredményeik továbbfejlesztése érdekében vállalták, hogy az élüzemszintül megállapított 85 százalékos foglalkoztatási fokot 86 százalékra, a 120 százalékban megállapított hasznos kiteljesítési arányt 123 százalékra teljesítik. A munkát úgy szervezik meg, hogy hibájukból késett, kirakatlan kocsi ne maradjon. Legfigyelemreméltóbb vállalásuk az, hogy *tapasztalatátadással hozzásegítik Szeged és Miskolc rakodási dolgozóit az élüzemszint teljesítéséhez. (Nagy István leveléből.)*

PÉLDAMUTATÓ JEGYVIZSGÁLÓ



Hanta Magdolna, a BEV vágóhídi állomás létszámába tartozó jegyvizsgáló egyike a legjelkilsmeretesebb, legszorgalmasabb dolgozóknak. (Kovács G. felv.)

Tizenkilenc nap története

az Épületfenntartási Főnökség naplójában

Tizenkilenc nappal ezelőtt építési szakértők arról vitáztak, le kell-e bontani Dunaharaszti állomás felvételi épületét, vagy sem. A földrengés valósággal derékba vágta a kétemeletes épületet, az első emelet magasságában hatalmas, keresztirányú repedés tátongott, a kémények bedőléssel fenyegettek, a harántirányú repedésekbe kényelmesen befért az ember karja.

Újra a családi otthonban

Tizenkilenc nappal később, *február 1-én délután 14 órakor* az épületben lakó öt vasutascsalád, valamint a forgalmi és állomásfőnöki iroda, a segédhivatal, az áru- és személypénztár megkezdte a visszaköltözést a szükségvagonokból a teljesen helyreállított, újonnan festett, parkettázott felvételi épületbe, s nem sokkal később a várótermek is megnyíltak.

Erről a 19 napról oldalakat lehetne írni, az éjjel-nappal szakadatlanul folyó munkáról, amely több milliós értéket mentett meg a vasútnak s 23 embernek adta vissza az otthonát. Mert a vitát arról hogy le kell-e bontani az épületet, vagy nem, végülis a *Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség* és a *MÁV Épületfenntartási Főnökség* dolgozói döntötték el. A ferencvárosiak szinte már az első percekben úgy körültámogatták az épületet, hogy sikerült megakadályozniok további rongálódását. Ezután az Épületfenntartási Főnökség IX. pályamesteri szakaszának 120 dolgozója szállta meg az épületet, hatalmas vasgerendákkal „alátogták" a sérült részeket, bontották és építették a falakat.

Amikor a munka megindult — *január 13-án délután 14 órakor* — a legbizakodóbbak is legfeljebb február 10-re remélték a befejezését, de nem egy szakértő állította, hogy legalább két hónap szükséges a teljes helyreállításhoz. Az Épületfenntartási Főnökség munkanaplója arról tanúskodik, hogy a dolgozók 24—30 órás műszakokban, a kőművés, ács, tetőfedő, asztalos, burkoló, festő brigádok egymással versenyezve gyógyították az épület sebeit a két fiatal építésvezető, *Tóth János* és *Siklós Viktor* irányításával.

Köszönet az építőknek

— Hatalmas, megfeszített munkát végeztek a főnökség dolgozói — mondja *Visnyei* elvtárs, aki mint állomásfőnök és mint lakó, a legérdekeltebb fél. — *Pödör Sándor* elvtárs főmérnökkel, *Barabás János* elvtárssal, a főnökség vezetőjével, *Császár Béla* elvtárssal, az igazgatóság II. osztályának főmegbízottjával naponta többször is megnéztem az építkezést és igazán a legnagyobb elismerést kell kifejeznem az állomás minden dolgozója nevében.

— A kényszerű alkalmat arra is felhasználták az elvtársak, hogy olyan átalakításokat is elvégezzenek, amelyeket már régebben kértünk. Így áthelyezték a forgalmi irodát, új pénztárhelyiséget építettek, átköltöztették a segédhivatalt és lehetővé tették, hogy külön várótermet nyissunk a gyermekeknek. Nagy segítséget jelentett a gyors munka a forgalomnak is, mert az eddigi öt kilométeres lassújelet meg lehetett szüntetni, ma már 25 kilométerre emeltük az áthaladás sebességét.

A legnagyobb elismerést azonban nyilván az utazóközönségtől kapják az Épületfenntartási Főnökség dolgozói. Sok százan dicsérik minden nap munkájukat, az a sok száz dolgozó, akiknek nem kell már a vágányok között, a csontigható hidegben várakozni.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A társadalmi instruktorok tevékenysége emeli a pártmunka színvonalát

Írta: Czimma János, a vasút politikai főosztály agit. prop. osztályának mb. vezetője

A mindennapi pártmunka közvetlen irányítását a felsőbb szerveknél függetlenített pártmunkások végzik a vasúton is. Nem képzelhető el azonban, hogy a pártmunka irányítását, vezetését — különösen napjainkban, amikor pártszervezeteink előtt egyre több megoldandó feladat áll — kizárólag a függetlenített funkcionáriusok el tudják végezni. A függetlenített pártmunkások mellett ezernyi társadalmi aktíva, nem függetlenített pártmunkás lelkes, áldozatkész munkája teszi lehetővé, hogy pártszervezeteink megoldják országépítő, embernevelő feladataikat.

A vezetőségválasztó taggyűlések idején

A nem függetlenített pártmunkások, a társadalmi instruktorok százainak tevékenysége, különösen most, a vezetőségválasztás idején mutatta meg nagy jelentőségét. A politikai főosztály mellett, mintegy kétszáz, a politikai osztályok mellett mintegy hatszáz, pártmunkában jártas társadalmi instruktor dolgozik. Munkájuk értéke szinte felbecsülhetetlen, áldozatkészségükért a legnagyobb elismerést, megbecsülést érdemlik. Éppen ezért nem mehetünk el szó nélkül az itt-ott tapasztalható káros jelenségek mellett, amelyek a vezetőségválasztások előkészítése idején egyes függetlenített pártmunkások részéről megnyilvánultak.

Egyes elvtársak helytelen „elméletecskéket" találtak ki, amelyek szerint a társadalmi munkatársak számának növelése rontja a pártmunka színvonalát. Azt mondják, hogy a társadalmi aktívák (akik pedig többségükben 1945-ös pártagok és jelentős részük korábban alapszervezeti titkár ÜB-elnök, vezetőségi tag stb. volt) nem értik a pártmunkát, hibákat követnek majd el a vezetőségválasztások előkészítésénél. Mondanunk sem kell, hogy az így „érvelő" elvtársak nem értették meg azt, hogy a társadalmi instruktorok, a nem függetlenített pártmunkások széles, sokezres tábora nélkül nincs pártélet és éppen ezért a pártmunka színvonalát a társadalmi aktívák számán is le lehet mérni.

A társadalmi aktívák iránti bizalmatlanság helytelenségét maga az élet cáfolja. Százával lehetne felsorolni azokat a jól sikerült, magas színvonalú vezetőségválasztó taggyűléseket, ahol társadalmi instruktorok segítették lelkiismeretes munkával a taggyűlések előkészítését. *Békéscsaba* állomás I. alapszervezeténél jól sikerült a taggyűlés, melyet *Kocsis* elvtárs, az *Anyagellátási Igazgatóság* dolgozója segített. A taggyűlésen színvonalas vita folyt, mind a termelésről, mind a pártéletről. Ugyancsak dicsérni lehet *Solti Józsefet*, aki *Szeged* állomás II. alapszervezeténél és *Kőrösi Pál* elvtársat, aki *Szentgotthárd* állomáson segítette a vezetőségválasztó taggyűlés előkészítését.

Mindenre kiterjedő figyelemmel

A társadalmi instruktorok munkájáról azonban a legilletékesebbek, a pártszervezetek mondjanak véleményt. A *Szombathelyi Járóműjavító* II. alapszervezeténél dolgozott a vezetőségválasztás alatt *Csorba Ferenc* elvtárs, társadalmi instruktor. *Koroknai* elvtárs, a PVB titkára mondotta róla: — *Csorba elvtárs szinte reggeltől estig a dolgozók között töltötte idejét. A vezetőségválasztás előkészítése közben az sem került el a figyelmét, hogy javítani kell a DISZ-alapszervezet munkáját, a fiatalok számára jobb műszaki feltétel biztosítása szükséges.*

Igaz, elvétve előfordultak hibák is. Benda Pál elvtárs, a szombathelyi igazgatóság IV. osztályának h. vezetője például a vezetőségválasztás előkészítésekor mindössze fél órát tartózkodott a rábízott alapszervezetnél és a taggyűlésre is csak tíz perccel annak kezdete előtt érkezett meg. Kétségtelen, ez is közrejátszott abban, hogy ez a vezetőségválasztó taggyűlés gyengén sikerült.

Összegezve, mégis azt kell megállapítani, hogy a társadalmi instruktorok az eddig megtartott vezetőségválasztások során derekas, kommunista munkát végeztek és ez nemcsak a taggyűlésekhez nyújtott segítséget, hanem az újjáválasztott alapszervezeti vezetőségek további munkájához is.

Most, a sok jó tapasztalat alapján, az a feladat áll előttünk, hogy továbbfejlesszük a társadalmi instruktorok értékes, nagy jelentőségű munkáját és megszüntessük a segítés korábbi kampányjellegét. A politikai főosztály és a politikai osztályok biztosítsák, hogy a társadalmi instruktorok állandóan kapjanak képességüknek megfelelő feladatokat és segítséget, azok elvégzéséhez.

Nagyon fontos, hogy ne halmozzuk túl feladatokkal a nem függetlenített pártmunkásokat. Javítanivaló van még a társadalmi munkatársak rendszeres összehívásánál, tájékoztatásánál és beszámoltatásánál. Helyes és követendő példa a *szegedi politikai osztály* módszere. *Juhász* elvtárs, a politikai osztály vezetője, egyik legfontosabb feladatként kezeli a társadalmi instruktorok segítését, részt vesz megbeszéléseiken, értekezleteiken. Több kiváló társadalmi instruktort áldozatkész munkájáért meg is jutalmaztak.

Társadalmi munkatársaink egyik fogyatékossága, hogy ma még sokszor nem jutnak túl a pártirodán, sokat beszélgetnek a vezetőkkel és keveset a dolgozókkal. Követésre méltó Kőrösi elvtársnak, az Anyagellátási Igazgatóság dolgozójának munkamódszere. Amikor a szentgotthárdi pft. alapszervezete vezetőségválasztó taggyűlését segítette előkészíteni, úgyszólván a szakasz minden dolgozójával beszélgetett. Az egyik elvtárs elpanaszolta, hogy vágánygépkocsin jár és bár beteges, nem látták el bundával. Kőrösi elvtárs megvizsgálta panaszát és elintézte, hogy megkapja a bundáját. A társadalmi instruktorok természetesen nem tudnak minden esetben önállóan intézkedni és joggal várják tőlünk, politikai osztályok munkatársaitól, hogy segítsük őket. Ez szorosan hozzátartozik ahhoz, hogy a dolgozók között a párt iránti bizalom légkörében végezhessék munkájukat.

A társadalmi instruktorok megértették megbízatásuk jelentőségét, felemelő voltát és céltudatosan, kommunista módon dolgoznak. Biztosra vesszük, hogy munkájukat a jövőben is siker koronázza majd, ha azt a mostanihoz hasonló lelkesedéssel és odaadással végzik. Ne felejtsék el egy percre sem, hogy a párt fontos feladatot bízott rájuk, melynek elvégzése jelentős hozzájárulás a vasúton folyó pártpolitikai munka színvonalának magasra emeléséhez.

Jól sikerült a taggyűlés

A Szolnoki Járóműjavító XIII. alapszervezete vezetőségválasztó taggyűlésének jó előkészítését igazolja, hogy az ötven párttagból 47-en jelentek meg a taggyűlésen. A beszámolót *Katona* elvtárs tartotta a vezetőség kétéves munkájáról. A többi között beszámolt arról, hogy az üzemrész éves tervét sikeresen teljesítette, különösen élenjártak a *Budai* és *Bozsó* alvázlakatos brigádok. De rámutatott a beszámoló arra is, hogy a jó terveljesítés nem minden. *Gyakran nem tartják be a technológiai eljárásokat és az új vezetőségnek egyik legfontosabb feladata ezen változtatni.*

A beszámolót harcos vita követte. *Halász* elvtárs elmondotta, hogy az elmúlt két év alatt a tagság nem élt kellően a bírálat fegyverével. *K. Szabó* elvtárs szintén a bírálatról beszélve hangsúlyozta, hogy *ha felszínre hozzuk hibáinkat, mind a pártfegyelem, mind a munkafegyelem terén, akkor javulni fog a termelékenység, erősebb lesz a fegyelem.* Bozsó elvtárs arra kérte az újonnan megválasztandó vezetőséget, hogy többet foglalkozzon a DISZ-szervezettel, orvosolják a fiatalok panaszait. Mások elmondották, hogy *nemegyszer válasz nélkül hagyják még a jegyzőkönyvbe felvett sérelmeket és panaszokat.* Bírálták a vezetőséget, mert nem tartott rendszeresen pártbizalmi és népnevelőértekezleteket, nem ellenőrizte kellően a pártcsoportok munkáját. Végezetül a taggyűlés határozati javaslatban szabta meg a feltárt hibák kijavításának módját.

Cseh Zoltán

Két propagandista

Pusztaszabolcs állomáson a politikai iskola első évfolyamát vezeti *Sebők* István elvtárs propagandista. Foglalkozásaira szívesen járnak a hallgatók, mert Sebők elvtárs gondosan felkészül a szemináriumvezetésre, *előadásai színesek, közvetlen kapcsolatban vannak az élet, a napi munka problémáival.* Az anyag megértéséhez nemegyszer a pusztaszabolcsi vasutasok életéből, munkájából veszi a jól megérthető példákat. Ezért szeretik a hallgatók Sebők elvtárs konferenciáit.

Celldömölk állomáson *Biczó* Ferenc propagandista iskoláján alig jelenik meg egy-két elvtárs, pedig valamennyi hallgató az elbeszélgetések során önként vállalta a pártoktatásban való részvételt. Mi mégis az oka a jelenlegi részvételnek? Az ok *Biczó elvtárs magatartásában keresendő.* A múltkorában megtörtént, hogy amíg a hallgatók a szemináriumvezetőre vártak, addig Biczó elvtárs a kocsmában iszogatott. Nem csodálkozunk a *„lemorzsolódáson"*, de annál inkább Biczó elvtárs magatartásán.

Nemzetközi ÉLET

Az új technika a szorjet vasutak szolgálatában

A Szovjetunió hatodik ötéves terve boldog örömmel töltötte el az első szocialista állam barátait és tisztelőit, de rémületet keltett a kapitalista államok vezető köreiben.

A hatodik ötéves terv nagyszerű perspektíváját példázza az év elején kibocsátott sokfajta új gördülőanyag is. *A vorosilovgrádi „Nagy Október" mozdonygyár* új konstrukciója, a speciális áruk, transzformátorok, turbinaalkatrészek szállítására készített kocsi, a 105 tonnás „transzportőr", világviszonylatban is szinte egyedülálló. Teljes hossza közel 25 méter, szélessége 2.36 méter, s 4 darab kéttengelyes forgózsámolyon nyugszik.

Az új technika alkalmazását bizonyítják azok a különféle rendeltetéssel bíró újítópusú vagonok és a fizikai munkát megkönnyítő szerkezetek, berendezések, amelyek szinte szalagszerű sorozatban hagyják el a nagy szoviet üzemeket. A *tulszki* vasúti üzemben például új elektromos vágányfektető- és kavicsrostáló-gépet konstruáltak. Nemrégen került forgalomba egy keskenyvágányú hűtőkocsi, amelynek hossza közel 15 méter, félautomata kapcsolással, pneumatikus fékkel kéttengelyes forgózsámolyon.

Jugoszlár—magyar megállapodás

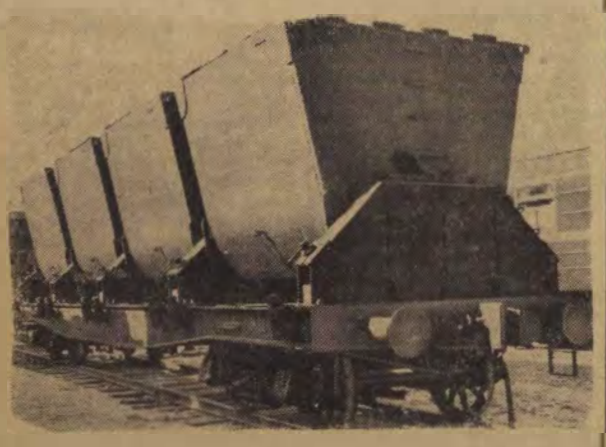
Amint már megemlékeztünk róla, egyre erősödik Magyarország és Jugoszlávia között az átmenő forgalom. A két állam képviselői a magyar transitforgalom kibővítésére nemrégen létrejött megállapodást írtak alá. Ennek értelmében — az átmenő forgalom ellenértékeként — Magyarország mozdonyokat, darukat, gyári berendezéseket és egyéb árukat szállít Jugoszláviának.

Február 7: a kínai vasutasok napja

A Kínai Népköztársaság hős vasutasai áldozatos munkával, lelkesedéssel fejlesztik a hatalmas ország vasúti közlekedését. A *Szovjetunió* testvéri segítségével, a szovjet vasutasok tapasztalatainak felhasználásával egyre jobbá, korszerűbbé válik a kínai vasút. Nemrégen fejezték be a Szovjetuniót a Mongol Népköztársaságon át a Kínai Népköztársasággal összekötő sokszáz kilométeres új vasútvonal építését. De se szeri, se száma a vasúton folyó építésnek. *Sianking* tartományban például 2500 kilométer vasútvonal épül, aminek több mint felét már át is adták a forgalomnak. A közelmúltban *Lan Csouban* egy másik 1100 kilométer hosszúságú vonal építését kezdték el. Ez Mongólia belsejébe vezet és Kína egyik legjelentősebb vasércvidékét közvetlenül kapcsolja be a vasúti hálózatba.

A magyar vasutasok szeretettel és testvéri érzésekkel eltelve üdvözlik a nagy kínai nép vasutas fiait a vasutasnap alkalmából. Több magyar vasúti üzem, szolgálati hely dolgozói fordultak levélben a kínai vasutasok nagy családjához, közöttük a MÁV Távközlő Főnökség dolgozói is. Levelükben beszámolnak a magyar távközlés dolgozóinak helytállásáról, majd további sikereket kívánnak kínai barátaiknak a szocializmus építésében, a Szovjetunió által vezetett béketábor harcaiban.

AZ ÚJ TECHNIKA ÚTJÁN



A Szovetunió hatodik ötéves tervének teljesítését segítik a vorosilovgrádi járműgyárban készült 40 tonnás nyitott bitumenszállító tartálykocsik.
(Foto B. Rjabinyin felv.)

Az élenjáró tapasztalatok hatékony propagandája

Irta: E. PRONIN, a tomszki vasútvonal szakszervezeti bizottsága termelési osztályának vezetője

Az SZKP Központi Bizottságának júliusi plénuma felhívta a szakszervezetek figyelmét az új munkamódszerek és eljárások terjesztésének fontosságára. A gyakorlat megmutatta, hogy az új, a haladó propagandájának egyik leghatékonyabb formája a legjobb újítók vezetése alatt álló élenjáró tapasztalatok iskolája.

A munkások ezekben az iskolákban, konkrét példákon győződnek meg, hogyan lehet a szerszámok és a gépi berendezések, a tolatóvágányok, a mozdonyok jobb kihasználásával nagyobb munkatermelékenységet elérni. Ebben a cikkemben arról akarok beszámolni, hogyan dolgoznak ezek az iskolák a tomszki vasútvonal üzemeiben.

Inszk állomáson dolgozik Kuznyecov főfelülvizsgáló, aki abbeli törekvésében, hogy minden lehető módon gyorsítsa a kocsifordulót és rövidítse a veszteglési időt, kibővítette a szétkapcsolás nélküli javítási munkák módszerét. A rugó alatti és rugó feletti tartók, kerékpárok, az automatikus kocsilcapcsoló fejek, frikciós rezgéscsillapító szerkezetek cseréjét a kocsiszinbe állítás nélkül hajtotta végre. Az elért időnyereség igen nagy volt!

Gromov, Felin, Afanaszjev, Izsogin főfelülvizsgálók és mások munkacsapatai átvették Kuznyecov módszerét. Az inszki állomás felülvizsgáló telepén hat hónap alatt több mint négyezer kocsit javítottak kocsiszinbe küldés nélkül.

A vonal szakszervezeti bizottságának elnöksége jóváhagyta a kezdeményezést és határozatban kötelezte a szakszervezeti bizottságokat, hogy mindenütt szervezzenek versenyt a szétkapcsolás nélküli összevont javítások bevezetéséért. Hogy a határozatot könnyebb legyen teljesíteni, Inszkben élenjáró munkamódszer iskolát szerveztünk, ahol Kuznyecov elvtárs tartott részletes előadást. Utána Likov elvtárs, az inszki kocsirészleg vezetője elemezte az újító munkaeljárásait.

A foglalkozások második napján az iskola valamennyi részvevője felkereste Kuznyecov elvtárs brigádját munkahelyén, ahol a brigád gyakorlatban mutatta be, hogyan lehet az összevont javítást összeállított szerelvényen a legalkalmasabban elvégezni.

A részvevők sokat tanultak: a kocsilakatosok megértették az újító munkaeljárásait, a szakszervezeti aktivisták pedig lehetőséget nyertek, hogy konkréten, szakismerettel adatálhassanak. A bemutató után Kuznyecov elvtárs kezdeményezését elterjesztették Usztjahban, Kemerovóban, Kolcsuginóban és Novokuznyeckben. Csupán augusztusban és szeptemberben mintegy 11 000 olyan kocsit hoztak ide rendbe a tomszki vasút műszaki felülvizsgáló telepein.

A vályaszakaszi iskoláknak, mint a tapasztalatátadás legfontosabb eszközének, óriási jelentőségét más példákkal is meggyőzően bizonyították.

A promislenszki osztálymérnökség dolgozói alkotó módon felhasználva az élenjáró munkamódszereket, elérték, hogy vonalaik kitűnő állapotban vannak és a vonatok korlátlan sebességgel közlekedhetnek vonalszakaszukon. Tizenkilenc hónapja megszakítás nélkül a kollektíva birtokában van a vasút Vörös Vándorzászlója.

Az iskola részvevői nemcsak a haladó technológiával és a munka élenjáró megszervezésével ismerkedtek meg. A vonalak kitűnő állapotáért vívott harc a promislenszki osztálymérnökségen, a dolgozók kulturális és jóléti szükségleteiről való nagyfokú és állandó gondoskodással párosul. Itt minden vasutasnak munkahelyéhez közeleső lakása van. Minden vonalszakaszon vannak fürdők, jó kutak, kultúrtermek. A kultúrotthonok lehetőséget nyújtanak arra, hogy a dolgozók esténként összejöjjenek sakkozni, rádiót hallgatni, átolvasni a legfrissebb napilapokat.

Jó eredményeket értek el a dolgozók Cseremosnika-állomáson a racionálisabb farakodást tanulmányozó tanfolyamon. Elég annyit mondani, hogy kilenc hónap alatt a vasútunkon 32 600 tonna farakományt raktak be a műszaki normán felül s ezáltal 1655 kocsit szabadítottak fel.

Hasznosnak bizonyult a vonatösszeállítók és a mozdonyvezetők iskolája is, amelyet a tolatásoknak állandóan nyitott regulátorral, sorozatos indításokkal történő végrehajtása tanulmányozásának szenteltek. Az iskola vezetői Morozov elvtárs, a novoszibirszki állomás vonatösszeállítója és Vjazovikov elvtárs tolatómozdonyvezető voltak.

Még több helyi iskolát tartanak a főútvonalon, az egyes üzemekben, vagy műhelyekben. Ezek haszna is igen nagy.

Guljájev elvtárs, a tajgai fűtőház mozdonyvezetője, 9 hónap alatt 109 túlsúlyos vonatot vezetett és normáján felül több mint 54 000 tonna rakományt szállított. Magától értetődik, hogy gazdag tapasztalatra tett szert, s ezért a helyi bizottság és az üzemvezetőség megbízta, hogy tartson élenjáró tapasztalatiskolát. Guljájev elvtárs iskolájában öten tanultak. Az eredmény: azelőtt Kadrakov, Komarov és Jelizarov mozdonyvezetők havonta 3—4 túlsúlyos vonatot vezettek, most nyolc ilyen vonatot is vezetnek.

Egy másik példa: Zajcev segédmozdonyvezető kitűnően elsajátította a mozdonyfűtés technikáját: az év kezdete óta több mint 40 tonna szenet takarított meg. Zajcev elvtárst megbízták, hogy a segédmozdonyvezetők egy csoportját oktassa a mozdonyok helyes, gazdaságos fűtésére. Kitűnően megfelelt ennek a feladatnak. Szaltikov, Carjec és Csornih segédmozdonyvezetőknél 1955 első évnegyedében gyakran előfordult tüzelőanyag túlfogyasztás. Az iskola után, a második évnegyedben Szaltikov elvtárs csaknem kilenc, a harmadikban több mint tizenkét tonna szenet takarított meg. Carjev elvtárs a legutóbbi hat hónapban tizenegy, Csornih elvtárs húsz tonna tüzelőanyag megtakarítást ért el.

Az inszki kocsirészlegben az elmúlt kilenc hónapban harminchat iskolát tartottak, az inszki mozdonyszínben tizennyolcat, a tajgai mozdonyszínben tizenötöt. A dolgozók ezrei növelték ismereteiket, fokozták szaktudásukat az iskolákon.

HÓBAN, FAGYBAN HELYTÁLLNAK

A 10—12 fokos városi hideg, itt kint, Rákos történelmi mezején, ahol csak néhány elszórt lakóépület és üvegtetős melegház állja útját a cudar északi szélnek, legalább 14—15 fokot jelent. A *Rákos-patak* is mintha sietősebbre fogná folyását, fázósan kergeti sárgászöld hullámait, hogy meneküljön a betonmeder falánál már jelentkező jégképződéstől.

Téli nehézségek

A *Rákosrendező-pályaudvart* átívelő hídról szép téli látvány az irányvágányok szélesen szétterülő legyezője, amint süvöltve száguldozik fölötte a finom porhó milliónyi tűhegyes kristálya. Az állomás dolgozóinak azonban se kedvük se idejük gyönyörködni a zord téli világban.

Nem újság, hogy a kemény tél több és nehezebb munkát ró minden vasutasra, de a vontatásiak mellett *elsősorban a rendezőpályaudvari dolgozókra.* Az olyan hidegben, mint ez a hirtelen ránktört mostani, megfagy a csapágyakban az olaj, lustán gurulnak a kocsik, pontosabb számítás, nagyobb óvatosság kell tehát a gurításhoz, éberebb figyelem a saruzáshoz. Mert ha a gurításvezető nem ügyel a sebességre és hebehurgyán utána küldi a lustának a gyorsabban guruló kocsit, esetleg törés, kocsikisiklás vagy árusérülés a következménye az összekoccanásnak. De túl óvatosnak sem szabad lenni a lökésekkel, mert akkor meg előfordulhat, hogy megáll a kocsi a váltónál, s aztán csak győzzék betologatni. *Mészáros József* elvtárs, sarus brigádvezető, aki sok telet megért már a vasútnál, s úgy emlékszik, hogy 1940 óta nem volt a mostanihoz hasonló, azt mondja:

— *Bizony, a legnagyobb vigyázat mellett is gyakran megáll a kocsi mielőtt begurulna. Dehát ilyenkor ez így van s csak az a fontos, hogy a brigádok összefogjanak, segítsenek egymásnak a betologatásban. Nincs is nálunk semmi hiba, segítjük egymást, ahogy csak lehet, mert semmiképpen sem akarunk belenyugodni, hogy felére csökkenjen a gurítási teljesítmény.*

Rákosrendezőn egyébként egy 326-os kisgépnek csak a betologatás a dolga, de ilyen időben úgy meggyűlik a baja, hogy nem juthat el mindenhova. Fennakadás mégsincs, mert a dolgozók derekasan kisegítik.

Segítség a dolgozóknak

Az állomáson minden intézkedést megtettek a zord idő fogadására. Még ősz elején mintegy 30 centiméterrel emelték a gurítót. Mintegy két hónappal ezelőtt nyolc sarukidobó-éket is felszereltek az erősebben igénybevett irányvágányokra. A dolgozóknak az a véleménye, hogy nem ártana még több vágányt ellátni ezzel a szerkezettel. A munka megkönnyítését szolgálják a múlt év óta azok a kőkockák is, amelyek minden második vágányközben, egymástól tíz méternyire sorakoznak, hogy a dolgozók ráhelyezhessék a sarukat. Ennek az az előnye, hogy *a hó nem temetheti be a sarut, a dolgozó mindig tudja, hova nyúljon érte.*

A munka megkönnyítését, a dolgozókról való gondoskodást jelenti az *öt új váltóőr-bódé is,* amelyet ugyancsak az ősszel építettek. Ezeknek a gondoskodásoknak eredményeként a dolgozók derekasan végzik munkájukat és a hideg okozta nehézségek ellenére is legurítanak, vonatba rendeznek *napi 1600—1700 kocsit.*

Panaszok a vontatásra

— Rendben lenne minden — mondja *Bak József* elvtárs, gurító felelős, munkavédelmi megbízott — csak az nincs rendben, hogy a sürítettlevegővezetékek vascsövei szabadon vannak átvezetve a vágányok alatt, a gumitömlők is szabadon hevernek a vágányok között. A hóval lepett csövet a dolgozók nem veszik észre, elbuknak benne és kész a baleset. Még az ősszel átírtunk a Hámán Kató Fűtőháznak, hogy a csöveket mélyítsék a talajba, a tömlőket pedig süllyesszék aknába és lássák el jólzáró fedővel. *A fűtőház ezideig még csak válaszra sem méltatta levelünket.*

A fűtőházra különben nem ez az egyetlen és legnagyobb panasz.

— Nem akarom vádolni a vontatást — mondja *Varga* elvtárs, térfőnök — de az az érzésem, hogy *nem készült fel eléggé a télre. A tartalékokkal, de a vonatgépekkel is sok a baj.* Éppen tegnap történt, hogy egy vonatgépnek a fűtőháztól idáig elfagyott a fékje. A 411-096-osnak a salak leeresztőjébe belefagyott a salak, mert vízzel locsolták. Két órába telt, amíg ki tudták olvasztani. Az ilyen és hasonló esetek órákra visszavetik a munkánkat.

A síktolató-brigádok dolgozói is számos példát említenek a tartalékgépekkel való bajlódásra:

— Amióta tart a nagy hideg, tológéppel kell mennünk a fogásért és ez dupla bosszúság, mert egy gép helyett kettő áll le gyakori javításra — mondja *Román József* munkamester, gépkísérő.

Gregori István elvtárs, az AB-s tartalék tolatásvezetője is a sok vontatási üzemzavar miatt panaszkodik. Ennek ellenére *nincs lemaradás a síktolatásban,* a brigádok a kemény hidegben is lankadatlanul végzik munkájukat. Ruhaellátásuk az idei télen kifogástalan, még a kocsifelírók is bundacsizmában tapossák a havat. Tizenegy óra tájban megérkeznek a munkahelyekre a forró védőitallal teli kannák. Az átfázott dolgozók jóízűen kortyolják a telebögre ízes, sűrű ketekávét. Amióta beállt a nagy hideg, délután is megkapják ezt az adagot. Utána felfrissülve, megújult erővel fognak ismét munkához.

ITT A TÉL



Beköszöntött hazánkban is az igazi tél. Lelkiismeretes, éber és gondos munkát igényel a váltók és keresztezések mentesítése a hótól, a jégtől. Képünkön a BEV császárfürdői állomásán Vincze Barnabásné váltótisztítónak Szász János külsős forgalmi szolgálattevő segít a váltótisztításban.

(Kovács G. felv.)

Amire a Hámán Kató Fűtőház „téli mérlege" tanít

A dermesztő hideg már több mint egy hete teszi próbára az embert és a gépet egyaránt. Ezek a napok megmutatták, komolyan vették-e fűtőházainknál a sokszor ismételt figyelmeztetést, hogy a tél, ha késik is, nem múlt el, állandó készenlétben kell lenni a fogadására.

— *Hogyan állta ki eddig a próbát a Hámán Kató Fűtőház?* — ezzel a kérdéssel fordulunk *Soós* elvtárshoz, a fűtőház főnökéhez.

— Meg kell mondani, hogy a hosszúra nyúlt kedvező időjárás meglehetős elbizakodottságot okozott — feleli őszintén. — Sokan azt hitték, nem lesz tél, a szakmai értekezleteken, oktatásokon megmosolyogták azokat a régi, tapasztalt vasutasokat, akik azt hangoztatták, hogy még jónéhány hetes zord télre számíthatunk.

Akiknek a késői tél is meglepetést hozott...

— Az egyik napról a másikra bekövetkezett nagy hideg aztán váratlanul érte azokat, akik inkább bíztak a csalóka jó időben, mint az „öregek" tapasztalataiban. *A gépek hiányos előkészítése* — ami leginkább a tengelyágyak, hűtőékek nem megfelelő kenésében, a lövetytyűk, vízkapcsolatok, tápcsövek, szivattyúk elfagyásában jelentkezett — *igen sok nehézséget okozott.* Sok mozdonyunk esett ki emiatt hosszabb-rövidebb időre a forgalomból, sok a késői vonatrajárás. Sajnos a tapasztalatok azt mutatják, hogy a hibák 95 százalékában a fiatal mozdonyszemélyzetnél következtek be, igaz, hogy mozdonyvezetőinknek 40 százaléka elsőteles.

— A közeli napokra rendkívüli műszaki értekezletet hívtunk össze — mondja befejezésül Soós elvtárs. — Ezen sorra vesszük a műszaki felkészülés hiányosságait, nem fog elmaradni a kemény bírálat sem a mulasztókkal szemben.

A Hámán Kató Fűtőház „téli mérlege" tehát eddig meglehetősen nagy kilengéseket mutat. Feljegyeztünk olyan hibákat, amelyek kiáltóan mutatják a felkészülés legelemibb követelményeinek az elhanyagolását. A „nyári" mozdonyokra legjellemzőbb végzet érte utól a 324-546-os gépet: elfagyott a főlégvezetéke. A 424-084-es mozdonynak a jobboldali lövettyűje fagyott szét. A 411-096-os rákosrendezői tartalékgép két óra hosszat használhatatlan volt, mert megcsolták a hamuládáját, s a fenékcsappantyúja befagyott.

...és akik felkészülten várták a fagyot

A „téli mérleg" másik serpenyője viszont igyekszik helyrebillenteni az egyensúlyt. Lelkiismeretes, a téli forgalomra alaposan felkészült mozdonyvezetők, mint *Kovács III. János, Vigh Mihály, Rattai József* és a fiatalok közül *Jelencsik Imre, Kádenszki Lajos* jól helytálltak a téli forgalom eddigi szakaszában.

— A hideg, a fagy a legkisebb hibát is megtalálja a gépen — mondja *Rattai* elvtárs, aki 21 évi szolgálata alatt már nemegyszer birkózott meg kemény téllel. — A tapasztalat megtanított arra, hogy *a gépet egy pillanatra sem szabad magárahagyni.* A fordulóállomásokon, ahol nincs előfűtő, inkább nem alszom, hanem a gépre vigyázok. A szivattyú, a turbó, a működési szelepek, a lefuvató váltók rendkívül érzékenyek. Ha csak egy fél óráig nem gondolunk rájuk, már lefagynak.

Hasonló gondossággal kezeli gépét *Jelencsik* elvtárs, aki első telét tölti a szabályozó mellett.

— Kilenc évig voltam fűtő — mondja — s már ekkor megtanultam, mennyire fontos *a gép elfagyás elleni biztosítása.* Állandóan járatom a szivattyút, erősebben adagolom az antidurt. A jó gépelőkészítésnek köszönhetem, hogy eddig nem hagyott cserben a mozdonyom. A rákosrendező—szobi teherfordában mindig jól kiterhelt szerelvényeket továbbítok, legutóbbi utamon is 1996 tonnát hoztam Szobról, s a fordulóban 28 mázsa szenet tudtam megtakarítani.

A Hámán Kató Fűtőház „téli mérlege" akkor fog a jó oldalra billenni, ha minden mozdonyvezető és fűtő lelkiismeretesen, vasutas becsülettel, a legjobban karbantartott géppel, a legjobbak példájából tanulva, száll szembe a tél megpróbáltatásaival.

Fiatalok a technikáért

A DISZ Központi Vezetőségének legutóbbi határozata feladatul szabja a fiataloknak a technika elsajátítását és fejlesztését. Ezért a Vasutas Ifjúsági Házban (XIV., Thököly út 41) tervbe vettük egy technikai modellező kör megszervezését. Célunk, hogy a vasúti berendezések modelljeit építsék meg a fiatalok és ily módon fokozzák szakmai tudásukat.

Meg vagyunk győződve arról, hogy kezdeményezésünk megértésre talál az ifjúság körében és nagy számban kivesszük részüket a kör munkájából.

Hamenda Ferenc,
az Ifjúsági Ház vezetője

Dicséret a jó munkáért

A földrengés utáni napok történetébe maradandóan írták be nevüket a *Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség* dolgozói is, akik — Dunaharaszti állomás kivételével — *Soroksártól Kiskunlacházáig határidő előtt állították helyre a megrongálódott szolgálati helyeket, őrházakat és lakóépületeket.* A magasépítményi szakaszok dolgozói *Gábor Gusztáv* főpályamester, *Illés János* műszaki főintéző, valamint *Szekeres Sándor* és *Ujvári István* főpályamesterek vezetésével kiváló munkát végeztek, de igen hathatósan segítették az épületek helyreállítását a felépítményi szakaszok dolgozói is.

Ugyancsak lelkes segíteniakarással kapcsolódtak be a munkába a *MÁV Építési Főnökség* angyalföldi építésvezetőségének dolgozói is, akik *Dunaharaszti állomáson a tervezett tíz nap helyett négy és fél nap alatt 800 folyóméter hosszúságban, két csoport kitérővel új vágányt építettek* és ezzel lehetővé tették, hogy a szükséglakásoknak használt vagonok tárolása nem okozott nehézséget a forgalomban. A pályaépítésen dolgozó brigádok, a *Hajdú* és a *Gyóni*-brigád egymással versenyeztek az új vágány mielőbbi átadásáért, s az építkezés vezetői, *Mezei Béla* és *Magyar Sándor* elvtársak körültekintő irányításával járultak hozzá a sikerhez.

Külföldi társasutazások

A Szovjetunióba és a népi demokratikus országokba a szakszervezetek az IBUSZ-szal közösen társasutazásokat szerveznek. A Szovjetunióba a társasutazás két útvonalon történik:

1. Kiev—Leningrád—Moszkva (időtartam 14 nap). Részvételi díj: 3050 Ft.

2. Kiev—Moszkva (időtartam 13 nap). Részvételi díj: 2850 Ft.

Mindkét útvonalra az indulás egy időben történik, körülbelül március, vagy április közepén. Az 1956. márciusi társas utazás Csehszlovákiába szintén két útvonalon történik:

1. Stary-Smokovec (március 7—17-ig). Részvételi díj 1800 Ft.

2. Tatranská-Lomnica (március 19—29-ig). Részvételi díj: 1800 forint.

Kérjük azokat, akik a fenti utazásban részt akarnak venni, február 15-ig az üzemi bizottságnál — név, foglalkozás, munkahely, beosztás, pontos lakcím megjelölésével — jelentkezzenek. A jelentkezést az üzemi bizottságok legkésőbb február 20-ig küldjék be a Vasutas Dolgozók Szakszervezete szervezési osztályára.

A kollektív szerződések jelentősége

Az elmúlt évben sokat fejlődött a kollektív szerződések tartalma és kilenc olyan szolgálati főnökség is kötött szerződést, ahol ezideig nem volt. A szolgálati főnökségek felismerték a kollektív szerződés mozgósító erejét és örömmel vették a szerződések kiterjesztését. A kollektív szerződések kétoldalúsága lelkesebb munkára ösztönözte mind a vezetőket, mind a dolgozókat és lényegesen megjavította a társszolgálati ágak közötti együttműködést.

A kollektív szerződések sikere fáradhatatlan felvilágosító munka eredménye volt. Az Épületfenntartási Főnökségnél például maguk a felső vezetők tiltakoztak a kollektív szerződés megkötése ellen. Arra hivatkoztak, hogy csak munkatöbbletet jelent, de nem jár kézzelfogható eredménnyel. Rövidesen kiderült, hogy nem volt igazuk. A dolgozók lelkesedése meghozta a várt eredményt. Többek között a lakóépületek egy légköbméterre eső fenntartási költségei 0,52 forintos átlagról 0,41 forintra csökkentek. Számtalan hasonló példát lehet találni más szolgálati helyen is.

Ebben az évben a vasúton a kollektív szerződések tovább fejlődnek mind számarányban, mind tartalomban. Előreláthatólag további hatvan szolgálati főnökség köt kollektív szerződést a vasút jelentősebb szolgálati helyein, ahol az előző tapasztalatok alapján a kollektív szerződés, az üzem alkotmánya, nagy segítséget nyújthat a tervek teljesítéséhez, az önköltség csökkentéséhez, a dolgozók munkakörülményeinek megjavításához, a kulturális és szociális helyzet állandó emeléséhez. Az új szolgálati főnökségek bevonásával napjainkban folynak a szakszervezeti területi bizottságok irányításával a szerződést ismertető értekezletek.

Több szolgálati főnök azért fogadta kétkedéssel a kollektív szerződést, mert azt mondották, hogy „a beruházás és a felújítás nincs hatáskörünkben, nem tudunk mit kezdeni a kollektív szerződéssel". A debreceni területi bizottságnál megtartott értekezleten is elhangzott ilyen vélemény, kifejezték, hogy az 1956. évi létesítményi tervek már jóváhagyást nyertek. Amikor azonban Záhony állomás vezetője és ÚB-elnöke elmondotta, hogy egy melegedő létesítését kívánnák bevenni a kollektív szerződésbe, akkor az igazgatóság vezetője válaszában kifejezésre juttatta, hogy amennyiben a létesítmény indokolt, az megvalósítást nyerhet.

A jól megszerkesztett kollektív szerződés a dolgozókat is jobb munkára serkenti. A debreceni állomásfőnök elvtárs elmondotta például, hogy a kollektív szerződés megkötése óta jelentősen javult a termelékenység, erősödött a bérfegyelem és javult a munkafegyelem. Úgy érték ezt el, hogy minden dolgozóval tudatosították a kollektív szerződés célját, jelentőségét, ismertették, hogy az milyen jogokat, előnyöket biztosít a dolgozók számára és milyen kötelezettségeket ró a dolgozókra.

A kollektív szerződések kötésénél minden szolgálati helyen a pártszervezet és az üzemi bizottság valamennyi aktivistájának legtevékenyebb együttműködése szükséges. Ez az idő nem vész kárba, hiszen a szerződés jelentősen megkönnyíti az üzemi bizottság egész évi munkáját, mert a szerződés az üzemi bizottság munkatervének alapját képezi. Éppen ezért sok segítséget nyújthatnak az egyes fejezetek összeállításához, a helyi munkabizottságok tagjai. A szerződés akkor mozgósítóerejű, ha tervezetét a dolgozók részletesen megbeszélik és a szövegben érvényesül helyes elképzelésük, véleményük, jogos kívánságuk.

A Nyugati Távközlő Főnökség szerződéséről szóló beszámolóján például a dolgozók felvetették a Permaly műanyag megmunkálásának egészségre ártalmas hatását. A panaszt a dolgozók jogos kívánságának megfelelően rövid idő alatt bérpótlék formájában elintézték. A dolgozók ilyen kívánsága csak tartalmas megbeszéléseken derülhet ki. Ezért nem helyes az a gyakorlat, amely néhány szolgálati helyen előfordult: a szerződést egy ebédidő alatt vitatták meg. Természetes, hogy az ilyen „vita" nem járhat eredménnyel. Ahol a kollektív szerződésben a dolgozók szava érvényesül, ott eredményes lesz a munka, nő a dolgozók versenylendülete és az üzem eredményesen harcolhat az élüzem cím elnyeréséért.

Ha a dolgozók vállalják az élüzem cím elnyerését, a főnök biztosíthatja a szerződésben, hogy az élüzem címmel járó jutalomból jelentős részt fordít a dolgozók szociális, sport- és kulturális alapjára. Ilyen pont a szerződésben világosan kifejezi, hogy a kollektív szerződés kétoldalú egyezmény s a szerződés pontjainak valóraváltása nem kismértékben a dolgozók munkáján múlik.

Az új szerződések megkötésénél biztosítsanak nagyobb teret a dolgozók ellenőrzési joga érvényesítésének. A dolgozók ellenőrzésével könnyebben valósulhatnak meg a szerződésben vállalt kötelezettségek és ezzel megnő a dolgozók bizalma a kollektív szerződés iránt. Ez az ellenőrzés azonban csak akkor lehetséges, ha a kollektív szerződést ismertető füzetek nem az asztalfiókba kerülnek, hanem a mindennapi munka folyamán a cselekvés vezérfonalává válnak.

Az új kollektív szerződés — a párt határozatának megfelelően — tartalmazza a technika fejlesztését, a technológiai előírások betartását, a versenyszempontokat, a gazdaságosabb munkáltatás módszereit, a berendezési és árukárok jelentős csökkentését és az oktatás kifogástalan megszervezését.

A szakszervezeti szerveknek és a gazdasági vezetőknek, ellentétben az eddigi gyakorlattal, biztosítaniok kell, hogy ne forduljanak elő gyakori módosítások, határidő eltolódások a kollektív szerződésben. Ha az új kollektív szerződéseknél felhasználjuk az eddigi tapasztalatokat és megszerkesztésükbe bevonjuk a dolgozók széles tömegeit, akkor vasútüzemünknél az 1956. évi kollektív szerződések megkötése újabb állomása lesz felemelkedésünknek.

ÍGY MAGASABB LESZ A TERMELÉKENYSÉG



A Gyöngyösi MÁV Kitérőgyár üzemében dolgozik Gelb József marós, aki 200 százalékos teljesítménnyel mutat példát. Képünkön Varga Lénárdnak magyarázza munkamódszerét.

(Kovács G. felv.)

A vasutas képzőművészeti körök a fejlődés útján

December 15-től január 15-ig tartották Budapesten az *Ernst Múzeumban* a képzőművészeti körök országos kiállítását. 1954-ben nem rendeztek hasonló tárlatot, a két év munkájáról beszámoló mostanit tehát fokozott érdeklődés kísérte. Hiszen ez a kiállítás arra volt hivatott, hogy megmutassa, mennyit haladt előre kulturális forradalmunk az utóbbi két esztendőben a képzőművészet területén. A zsüri, valamint a látogató közönség a kiállító körök és növendékeik számának növekedéséből, a kiállított művek művészi színvonalának emelkedéséből örömmel állapította meg, hogy *az előrehaladás jelentős.*

A vasutas dolgozók büszkék lehetnek, hogy a mi képzőművészeti köreink is szép fejlődésről tettek tanúságot. Kétszázötven kör 2400 művet küldött be elbírálásra, a zsüri 340-et talált kiállításra érdemesnek. Ebből 39 a vasutas képzőművészeti körök növendékeinek alkotása volt. *Soha ennyi művel nem szerepeltek még a vasutas körök az országos kiállításon.* Figyelemreméltó siker ez, ami kétségtelenül *örömmel tölthet el* bennünket, *de korántsem tehet elégedetté.* A dolgoknak ugyanis van egy kis szépséghibája. Nevezetesen az, hogy *a 39 mű csupán három, a budapesti, a miskolci és a szegedi kör tagjainak munkája.*

A zsüri úgy találta, hogy a debreceniek és a szombathelyiek munkái nem érték el a kívánt színvonalat, a pécsiek pedig tudomásunk szerint nem jelentkeztek részvételre. Persze a cél nemcsak a kiállító művészek termelése, sokkal inkább a művészi ízlésre nevelés, a művészi szép megszerettetése, művelt, a művészetekhez értő, azokban gyönyörködő dolgozók számának növelése.

A képzőművészeti körök munkáját elsősorban mégis az dicséri, hányan emelkednek fel tagjaik közül arra a nem hivatásos művész-színvonalra, amely már a nyilvánosság számára is megfelelő. Éppen ezért a debreceni, a szombathelyi és a pécsi köröknek is arra kell törekedniök, hogy legközelebb ott legyenek a dolgozók képzőművészeti köreinek országos vetélkedésében.

A három kiállító szakkör közül a budapesti mutatja a legnagyobb fejlődést, hiszen a kiállított 39 műből a budapestié volt 32, amelyből ötöt díjaztak is. Díjat kapott *Gomola József*, az Északi Járműjavító ÜV vasszerkezeti lakatosának *„Kazánjavítás"*, *Bottyán János*, ugyancsak az Északi Járműjavító dolgozójának *„Hamuládások"* című festménye, *Tóth Zoltán* (budapesti igazgatóság) *„Kapás nő"* című fából faragott szobra, *Fonyódi Ferenc* szénrajz csendélete. *Söpri Ferenc* linóleum-metszete. Itt is jelentős a fejlődés, mert a két éve rendezett országos kiállításon csupán egy díj jutott vasutas képzőművésznek.

Kirchmayer Károly elvtárs, szobrászművész, aki *Kling György* festőművésszel együtt vezeti a budapesti kört, abban látja a siker magyarázatát, hogy *most kezd megérni annak a tervszerű, céltudatos nevelőmunkának a gyümölcse, amelyet a kör 1947-ben történt megalakítása óta folytat.* Az eredmény ma már nemcsak az öt díjazott kiállító, hanem elsősorban az, hogy *megszűnt a giccshatás és a kör valamennyi tagja felemelkedett arra a színvonalra, amely megközelíti a művészi nívót.* A díjazottakon kívül még számosan, így *Gelencsér József* (Rákosrendező állomás), *Szente János* (Anyagellátási Igazgatóság), *Kolozsvári Bálint*, az IBUSZ dolgozója és mások is jóképességű tagjai a körnek.

A feladat most az, hogy még több vasutas dolgozót toborozzanak a képzőművészeti körökbe. A vasutasok számának szaporítása érdekében rövidesen megindul a különböző szolgálati helyeken a körök munkájának ismertetése.

A mozgalmi és a szolgálati vezetők is kövessenek el mindent, hogy a dolgozók közül azok, akiknek képességük van hozzá, minél többen látogassák a köröket. Legyenek azon, hogy a dolgozók kedvet kapjanak a képzőművészethez, *mert az eddigi támogatás még sokszor hiányos volt.* Gomola elvtárs például az Északi Járműjavító lapjában, a *„Járműjavítás"*-ban nemrég megírta, hogy *az üzem nem becsüli eléggé képzőművészettel foglalkozó dolgozóit.* A művelődési otthonban azok a „kedvenc" művelődési ágak, amelyek *pénzt hoznak.* Az otthon vezetősége legutóbb sportfotografiákat vásárolt, hogy azokkal díszítse a szép, tágas otthon helyiségeit. *De az még nem jutott eszükbe, hogy az üzem tehetséges képzőművész növendékeinek alkotásait elhelyezzék a falakon.* Pedig megérdemelnék. Ezt bizonyítja az a kiállítás is, amely január 28-án nyílt meg az otthon könyvtártermében a budapesti képzőművészeti kör tagjainak rendezésében.

Szász Ferenc

— Az igazgatóságok szállítmányozási csoportjainak egymásközötti versenyében az 1955. negyedik negyedév eredményei alapján a helyezési sorrend a következő: 1. *Pécs*, 2. *Miskolc*, 3. *Szombathely*, 4. *Debrecen*, 5. *Budapest*, 6. *Szeged.*

Egy újítási javaslat viszontagságai

E cikk írója arra kéri az olvasót, ne veszítse kedvét az első sorok után és ne tegye félre bosszúsan az újságot, látva, micsoda tengeri kígyóhoz hasonlatos ügy olvasásába bonyolódott.

Egy újítás elindul...

Történt, hogy 1953. első negyedévében a forgalmi szakszolgálatnál újítási feladatként tűzték ki *egyesített fehérfényű és vonatindító lámpa* szerkesztését. *Szajol állomás* egyik dolgozója, *Tóth József* elvtárs nyomban hozzálátott a lámpa megtervezéséhez. Nem sokkal ezután a kivitelezéssel is elkészült és 1953. február 25-én 3/1953. szám alatt elküldte újítását a budapesti igazgatóságra. Az igazgatóság Gy. 356. (48) 1953. sz. alatt hamarosan nyugtázta az újítást.

Nem lehet mondani, a továbbiakban is elég fürge volt, mert április 30-án Gy. 356 (80 020) 1953. szám alatt már *el is utasította*, azzal, hogy az egyesített fehérfényű és vonatindító lámpa *a második negyedévi* újítási feladattervben *nem* szerepel. Tóth elvtárs erre azt válaszolta, hogy nem is a *második*, hanem az *első* negyedévi feladatterv nyomán adta be újítását. Mégpedig *idejekorán*, hiszen február 25-én elküldte. Máskülönben pedig az *elutasítás indokolása nem elégíti ki és részletes magyarázatot kér*, miért nem tartják jónak lámpáját, amely a célnak megfelelően kitűnően működik.

...Elakad

Az igazgatóság erre a levélre *nem válaszolt*, még az újító sürgetése után sem. Tóth elvtárs végül megúnta a várakozást és augusztus 17-én a KPM újítási megbízottjától *felülvizsgálatot kért.* A minisztérium Gy. 37. (103) 1953. I/1. E. sz. alatt augusztus 22-én arról értesítette az újítót: *megbízta az igazgatóságot az elbírálással és kimerítő válaszadással.*

És csakugyan, egyidejűleg az igazgatóságról is megérkezett az értesítés: *azért utasították el az újítást, mert nem új lámpa konstruálásáról volt szó, hanem a régi lámpa felhasználásával kellett volna megoldani a kitűzött újítási feladatot.* Ennek a levélnek a hangja egyébként nem volt alkalmas arra, hogy növelje az újító további kísérletezési kedvét. A KPM Gy. 37. (1373) 1953. I/1. E. sz. alatt szintén küldött értesítést, közölve, hogy az újítás technikai okok, kivitelezési nehézségek miatt nem valósítható meg.

Újra elindul

Tóth elvtárs nem csüggedt, *újabb megoldást dolgozott ki* és mintadarabbal együtt személyesen elvitte a KPM I/8. D. leltárügyi előadóihoz. December 15-én keltezett levélben értesítést kapott, hogy *újítását átadták a Fémtömegcikk Gyárnak*, amely az ilyen újítások kivitelezésére profilírozva van és ez a vállalat 1955. első félévében elkészíti a *mintadarabokat*, majd három hónapon át *kísérleteket folytat* azokkal. *Ha a kísérletek során meggyőződnek a lámpák használhatóságáról, 1955. negyedik negyedévében rátérnek tömeggyártásukra.* A javaslat végleges elbírálására tehát legkorábban 1955. végén kerülhet sor.

És most?...

Tóth elvtárs ez idő tájt érdeklődött, mi van már a lámpákkal? Szeptember 6-án Gy. 233. (43—1) 1955. 8. sz. alatt ismét azt a választ kapta, hogy újítása 1955. végére valósítható meg.

Igen ám, de közben az 1955. év is lepergett az idő rostáján és *még mindig semmi hír az újítás végső sorsáról.* Szegény újító most nem tudja mit csináljon. Ujabb érdeklődéssel már nem mert előállni, mert attól félt, hogy további határidőt tűznek ki és akkor kezdődik előlről minden. Esetleg megdühödnek rá, amiért anynyit izgágáskodik, s talán meg sem valósítják a nagy utat megtett újítási javaslatot...

Az oktatótiszt az első sorokban küzdő népnevelő

Orosháza állomáson dolgozik *Váczi* Péter elvtárs, vezénylő- és oktatótiszt. Száznyolcvan dolgozó szakmai fejlődését, új típusú vasutassá nevelését segíti lelkiismeretes munkájával.

— A 0—1-es utasítás részletesen taglalja az oktatótiszt munkáját — mondja Váczi elvtárs. — A tíznapos anyag tematikája alapján, jó diákként készülök az előadás megtartására. Arra törekszem, hogy egyszerűen, közérthető módon magyarázzam meg hallgatóimnak a tanítási anyagot. Így a rendeletek bürokratikus, vagy nehezen érthető mondanivalóit is első hallásra megértetem a dolgozókkal.

Ha lehet, szemléltető oktatást

— Rendkívül fontos a szemléltető oktatás, ezért azokat a részeket, amelyeket gyakorlati példával érthetőbbé tudok tenni, a táblán vagy a rendelkezésre bocsátott eszközök, grafikonok és képek segítségével magyarázom. Értik-e az elvtársak? — teszem fel számtalanszor a kérdést. Persze, a többször hallható „igen" nem mindig jelenti azt, hogy a hallgatók valóban tisztában vannak a tennivalókkal. Másként teszek a hallgatók különféle típusaival: a lelkesen figyelőkkel, a szégyenlősökkel, a bátortalanokkal, a hanyagokkal és a „tudósokkal", akik „egyből tudnak mindent". A dolgozókkal való bánásmód helyes módszere az oktatótiszt jó vagy rossz munkájának kulcsa.

— Személyenkint, egyenkint foglalkozom a dolgozókkal — folytatja. — Előfordul, hogy a közzétett tematikában olyan rész is van, amelyet nemcsak a hallgatók, de magam sem tudok megfejteni. Ilyenkor nem szabad mellébeszélni. Becsületesen meg kell mondani, hogy ezt nem értjük. Az igazgatóság illetékes osztálya ezt megmagyarázza és ezt közöljük a dolgozókkal.

— Fontos, hogy az előadási anyagot jegyzeteljük. Ez alaposságot követel, hatása feltétlenül jelentkezik. Hiszen az a felismerés hevít bennünket, hogy dolgozóink alaposan megismerjék a tennivalóikat, a vasúti technológia ábécéjét megtanulják és vérükké váljék a vasúti munka.

Kerüljünk közel a dolgozókhoz

— Az oktatótiszt — amellett, hogy többségében a szakma ismeretére oktat — népnevelőmunkát is végez a párt célkitűzései, különösképpen a márciusi és novemberi határozatok megvalósításáért. Ezzel indultam munkára mint pártvezetőségi tag a vezetőségválasztó taggyűlés sikeréért is. Ténykedésemben fontos, hogy tudom: mi, miért történik, mit akarunk elérni. És itt el kell mondanom, hogy ezen a poszton a hazám és pártom iránti szeretet állandóan jó munkára serkent. Arra ösztönöz, hogy olyan vasutasokat neveljek, akik szeretik népünket és előrelendítik a párt célkitűzéseit. Ezt csak úgy lehet elérni, ha igyekszem a dolgozók szívéhez és eszéhez közel férkőzni.

— A jó oktatótiszt ismeri a dolgozók problémáit és tőle telhetőleg segíti őket. Szeretni a dolgozó embert annyi, mint szeretni a mi új életünket. A reggeli eligazításoknál magam is ott vagyok, hallom a problémákat, amit az oktatáson igyekszem megoldáshoz segíteni. És még egy: a tíznapos beszámoló helyett naponta beszélek meg mindent az állomásfőnökkel. Benne élni az állomás életében, annyi, mint sikeresen küzdeni a hibák ellen.

A társadalombiztosítási aktívák tanfolyama

Párosverseny társadalombiztosítási tanácsok között

Sokan, ha versenyről hallanak, bizonyosan a munkaversenyre gondolnak. Ezúttal azonban arról szeretnék beszélni, hogy milyen jelentős mértékben fellendítette a párosverseny állomásunkon a társadalombiztosítási munkát.

Előbb azonban egy kicsit messzebbre kell visszamennem. Az üzemi bizottságok elnökei — magamat is beleszámítva — nem fogadták túlzott lelkesedéssel a SZOT-nak azt a határozatát, hogy a TT munkájának irányítását közvetlenül az ÜB-elnökök végzik. Kezdetben ezért nem is fordítottam elég gondot erre a munkára, igaz, hogy a munkaterület is részben ismeretlen volt előttem, mert előzőleg függetlenített TT-elnökünk volt.

Ez volt az oka, hogy az említett SZOT-határozat után nemhogy fellendült volna a munka, hanem visszaesett. A területi bizottság, a szakszervezet társadalombiztosítási osztálya többször figyelmeztette az ÜB-elnököket, hogy a társadalombiztosítás sokkal több odaadást, megbecsülést kíván. Végül magam is megszívleltem ezeket a figyelmeztetéseket és igyekeztem rendet teremteni a társadalombiztosítás területén, bár ez kezdetben nem ment könnyen. Csak *akkor kezdett jelentősebb javulás mutatkozni, mikor a társadalombiztosítási osztály javaslatára 1954 végén párosversenyre hívtuk Veszprém állomás társadalombiztosítási tanácsát.*

A versenypontokat úgy állítottuk össze, hogy azok felöleljék a TT-munka legfontosabb területeit: az üdültetést, a beteglátogatást, segélyezést, az egészségvédelmet. Az egy évi eredményeket nézve el lehet mondani, hogy

a verseny sok haszonnal járt.

Tervszerűbbé tette a TT munkáját, hozzájárult a hibák kiküszöböléséhez. A nemes versengéssel elértük, hogy *kiépítettük, majd önállóságra szoktattuk a TT albizottságait.* Meg kell jegyezni, hogy a verseny indulásakor egyedül a beteglátogatási albizottság végzett eredményes munkát, a verseny viszont arra serkentette a többi albizottságot is, hogy lelkiismeretesebben kidolgozott

munkaterv szerint, nagyobb aktivitással

működjenek.

Ha például az üdültetési albizottság munkáját nézzük, igen jelentős javulást állapíthatunk meg. (Persze ez nem jelenti azt, hogy sikerült tökéletessé tenni az albizottság munkáját, van itt még javítani való, nem is kevés.) De válasszuk azért ennek a bizottságnak a munkáját példának, mert versenytársunknál ez a bizottság működött a legjobban s így ennél lehet talán leginkább lemérni a párosverseny hasznosságát.

Nálunk főként az volt a baj, hogy a nyári időszakban nem tudtuk kielégíteni az üdülési igényeket, télen viszont visszaküldtük a beutalójegyeket. Ez arra mutatott, hogy *nem népszerűsítettük eléggé a téli üdülést.* A múlt év folyamán már lényegesen javult a helyzet, jóval több dolgozó vette igénybe a téli üdülést és így elértük, hogy a tervszámoknak megfelelően használjuk fel a beutalókat, továbbá azt, hogy jóval 55 százalékon felül üdültettünk fizikai dolgozókat s a múlt évben már nem adtunk vissza beutalójegyet.

Nézzük meg az egészségügyi albizottság munkáját is. Itt is figyelemre méltó a változás. A verseny megindulása előtt az albizottság vezetője nem ismerte eléggé a feladatait s az üzemi bizottsággal sem beszélte meg a teendőket. A verseny megindulása óta gyakran tartunk megbeszélést, együtt készítjük el a munkaterveket. Az albizotság megszervezte az egészségügyi előadásokat, a TT-negyedórákat és egyéb vonalon is sokat javított a munkáján.

A többi albizottság is szemmelláthatóan azon igyekezett, hogy ne éppen az ő munkájuk fogyatékosságai miatt maradjunk le a versenyben. A segélyezési albizottság például gondosabban és ugyanakkor bátrabban bírálta el a segélykéréseket, nem köntörfalazott, nem hitegette a segélykérőket, mint azelőtt, hanem ha a kérést nem találta indokoltnak, bátran megmondta a kérelmezőnek.

A versenyben egyedül a beteglátogatási albizottság okozott kellemetlen meglepetést. Mint említettem, azelőtt ez a bizottság dolgozott a legjobban, de úgy látszik, éppen emiatt elbizakodott, s ez azzal járt, hogy a verseny első értékelésénél az ő munkája miatt nem lehettünk az elsők. A másodszori értékelésig ez a bizottság is megjavította munkáját, úgyhogy a vándorserleg hozzánk került.

A párosverseny nemcsak nálunk, hanem versenytársunknál is előbbre vitte a TT munkáját. Ugyancsak a verseny hasznaként kell elkönyvelnünk, hogy én magam is jobban, alaposabban megismertem a TT munkáját s elmondhatom, hogy meg is szerettem. Idővel egyre kevesebb időt kellett fordítanom a TT ügyeinek intézésére,

a jólműködő aktívahálózat mind nagyobb önállóságra tett szert

s nekem jobbára csak irányítanom kellett a munkát. Mondom, megszerettem a TT munkáját, mert látom, mennyi lehetőség van ezen a területen a dolgozók érdekvédelmére. Persze vannak a TT-munkának olyan területei, amelyek nem mindig „népszerűek", de végeredményében olyankor is a dolgozók, a közösség érdekét védjük, amikor a jogtalan, vagy túlzott igények, a lógósok, a táppénzzel visszaélők ellen lépünk fel.

A versenyben megtanultuk azt is, hogy csak úgy tudunk eredményes munkát végezni, ha állandóan figyelemmel kísérjük a rendelkezéseket. Ugyancsak tapasztaltuk, milyen fontos, hogy *a versenyt a felsőbb szervek is segítsék.* A mi versenyünk indulásakor a szakszervezet társadalombiztosítási osztálya vállalta, hogy elvégzi a verseny értékelését. Két negyedévben meg is tette, de utána megfeledkezett róla. Lehet, hogy a két negyedév értékelése számukra elég volt, de bennünk azt az érzést keltette, hogy feleslegesnek tartják a versenyt.

A versenyben részvevő két TT munkájának a javulása bebizonyította, hogy nem felesleges a verseny. A TT munkájának a legnagyobb szolgálati helytől a legkisebbig a dolgozók érdekeinek a védelmére kell felépülnie. S a szakszervezet csak akkor töltheti be fontos érdekvédelmi szerepét, ha az ÜB-elnökök átérzik felelősségüket, valamint, ha minél több dolgozót tudunk bevonni a társadalombiztosítás ügyeinek az intézésébe. Már pedig a legjobb mozgósító erő, a legjobb iskola a verseny.

Vajda János ÜB-elnök
Békéscsaba állomás

*

(A szakszervezet társadalombiztosítási osztálya a következő megjegyzést fűzi Vajda elvtárs cikkéhez:

Békéscsaba állomás üzemi bizottságának társadalombiztosítási munkáját jónak és követendőnek tartjuk. A párosversenyekben mi is nagy ösztönző erőt látunk és javasoljuk, hogy egy-egy területen belül levő üzemi bizottságok között induljon meg ilyen formában a vetélkedés és a területi bizottságok biztosítsák a verseny értékelését, de rendszeresen, nem kampányszerűen, mint ahogy bizonyos okok miatt mi végeztük. Mi vállaljuk, hogy a területek között rendszeresen értékeljük az e téren elért eredményeket.)

A gyermekváróteremben



Cséza Józsefné, a Budapest—Keleti-pályaudvari gyermekváróterem gondozónője, nagy szeretettel foglalkozik az apró utasokkal. (Kovács Géza felv.)

A kisorozás nélküli kocsijavítás előnyeit jól ismerik Székesfehérváron

A külső vágányok között, ahova a teherszerelvények futnak be Székesfehérvárra, az egyik oszlop mellett jókora vasládára leszünk figyelmesek.

— Ez a kocsijavító brigád „anyagraktára" — mondja *Kuti József* állomásfőnök, majd hozzáteszi: — Nagy segítséget kaptunk a kocsijavító műhelytől azzal, hogy *1952-ben a szovjet tapsztalatok alapján bevezették a kocsik kisorozás nélküli javítását.* Sok ezer kocsiórát takarítottunk meg ez alatt a négy év alatt. Az őszi forgalom idején például naponta 20—22 kocsit javítottak a vágányok között.

Naponta 15–20 „gyorssegélyes" kocsi

Később *Kónya János* elvtárstól, a javítóbrigád vezetőjétől megtudjuk, hogy a kisorozás nélkül javított kocsik száma a téli forgalomban sem igen csökkent. 15—20 kocsit részesítenek naponta „gyorssegélyben".

A beérkező vonatokat a brigádvezető *a kocsivizsgáló lakatosokkal együtt végigjárja*, s megállapítják, mely kocsikon lehet kisorozás nélkül elvégezni a szükséges javításokat. Ezután az öt főnyi javítóbrigád, amelynek tagjai kocsilakatosok és féklakatosok, azonnal hozzákezd a munkához. A leggyakrabban használatos alkatrészeket a vágányok között tárolják, az apróbb alkatrészeket, csavarokat, sasszegeket, szerszámokat pedig az előbb említett vasládában őrzik. A gyors javítómunkának a legfontosabb feltétele, hogy *azonnal kéznél legyen az anyag és jól összehangolt, gyakorlott brigád végezze.*

A másik fontos feltétel: *a balesetek elleni védekezés.* Ehhez az szükséges, hogy a forgalmi dolgozókkal is megfelelő legyen az összhang. Amikor biztosítani kell azt a vágányt, amelyiken éppen dolgoznak, akkor a tornyos térfelvigyázóval is megbeszélik a munkát. A kocsirendezők, tolatásvezetők, nagyobb óvatossággal végzik a műveleteket, amikor tudják, hogy a vágányok között munka folyik. De különleges baleseti oktatásban is részesülnek a brigád tagjai, úgy, hogy amióta bevezették a kisorozás nélküli javításokat, egyetlen baleset sem fordult elő.

A kocsijavító műhely vezetője, *Szalai Géza* elvtárs különösen büszke arra, hogy *a forgalmi dolgozók mind többre értékelik a javítóbrigád munkáját.* Egyre gyakrabban fordul elő, hogy ők hívják fel a brigád figyelmét valamely hibára, így elkerülik, hogy az induló vonatból kelljen kocsit kisorozni.

Télen sem csökkennek a vágányok közti javítások

Érdekes statisztikát mutat Szalai elvtárs arról, hogy a jobb munkaszervezés, az alaposabb együttműködés eredményeképpen hogyan emelkedett évről évre a kisorozás nélkül javított kocsik száma. 1952-ben 1245 kocsit javítottak a vágányok között, 1953-ban 1718-at, 1954-ben 3055-öt, 1955-ben pedig 3379-et. Arról is beszámol a statisztika, hogy *a vágányok közti javítások a téli hónapokban sem csökkennek.* Tavaly februárban például 255 kocsit javítottak, tehát többet, mint júliusban, amikor 212 javítás volt és nem lényegesen kevesebbet, mint az őszi forgalom idején, októberben, mikor is 397-et mutat a statisztika.

— Természetes, hogy télen éppen úgy folyik a vágányok közti javítás, mint az év bármely szakában — mondja Szalai elvtárs. — Hiszen télen is éppen úgy szükség van a kocsira, mint nyáron vagy őszszel, s *az idei téli forgalom különösen nagyarányú* a mi állomásunkon. Nyolc irányból érkeznek Székesfehérvárra a vonatok és már hét elején akkora a kocsiforgalom, mint az őszi forgalom idején a hét második felében volt. A javítóbrigád tagjai jól el vannak látva bakanccsal, téliruhával és az anyagellátás is sokat javult úgy, hogy a cserejavításhoz szükséges alkatrészek mindenkor rendelkezésükre állnak. Az a célunk, hogy *az idén még több kocsiórát takarítsunk meg a lényegesen gyorsabb és olcsóbb kisorozás nélküli javításokkal.*

Bírálataink nyomában

A sorozatgyártás többe kerül? címmel a *Szocialista Vasutért* január 23-án közölte *Horváth Károly* elvtárs levelét.

A gyártások terén tapasztalt lazaságok és szabálytalan eljárások megszüntetése érdekében — előterjesztésünkre — a vezérigazgató elvtárs rendeletet adott ki. (507 041/1955. AI. A. sz.) A rendelet h) pontja így hangzik: *„Minden anyagot, illetőleg alkatrészt csak egy ízben és teljesen készregyártva kell rendelni, a gyártás halmozott elszámolását azonnal be kell szüntetni."*

Tehát szabálytalanul járt el a Landler Jenő Járóműjavító öntödéje, amikor a telepkapcsolatokat a szakszertárnak nyersen leadta és a megmunkálást külön rendelte meg a VIII/A osztály. Hadd jegyezzem meg, hogy a rendeletben foglaltak megtartásának ellenőrzése elsősorban a 7. szakosztály feladata.

Harmati Sándor,
a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetője

★

Reméljük, rövidesen a Landler Jenő Járóműjavító válasza is megérkezik Horváth elvtárs levelére. (Szerk.)

— **Megérkeztek az első gépek** a szolnoki vasútállomás építéséhez. Motoros vashajlítók, vasvágógépek, szállítószalagok, motoros beton- és habarcskeverők, kompresszorok segítik majd az építők munkáját.

Fiatal közlekedési szakemberek találkozóján

Február elsején, este 7 órakor a szokottnál is élénkebb volt a Kossuth-klub Múzeum utcai székháza. Vasutasok, közlekedési, szállítási és hajós fiatalok siettek a klubba, hogy részt vegyenek a DISZ Petőfi-kör rendezésében sorra kerülő első klubesten. A találkozót a DISZ értelmiségi klubja, a Petőfi-kör és az ifjú budapesti közlekedési szakemberek kezdeményezésére hívták össze. A találkozó célja az volt, hogy a fiatalok ötleteikkel, javaslataikkal eredményesen vitassák meg a fiatal közlekedési szakemberek feladatait, problémáit.

A találkozón megjelentek és hozzászóltak a fiatalok vitájához *Prieszol József* miniszterhelyettes, *Kamuti Jenő* vezérigazgató-helyettes, *Kerényi Rezső* szakosztályvezető elvtársak, a szolnoki Közlekedési Egyetem tanárai közül többen és a DISZ Központi Vezetőségének munkatársa.

Krajcsovicz János elvtárs, üzemmérnök megnyitó beszéde után *Nagy József* elvtárs, mérnök tartotta meg a vitaindító előadását. Beszédében részletesen foglalkozott az ifjú szakemberek problémáival. A vitában sokan vettek részt. Kifogásolták a vasutasfiatalok, hogy egyetemi végzettségük után két esztendőn keresztül szinte gazdátlanul, korszerű tematika nélkül sajátíttatják el velük az általános vasúti ismereteket. Javasolták, hogy a vasút felső vezetősége vizsgálja meg ezt a kérdést és tegye lehetővé szisztematikusan, esetleg rövidített határidővel, különös tekintettel az egyetemen szerzett végzettségükre, a vasúti ismeretek gyorsabb elsajátítását.

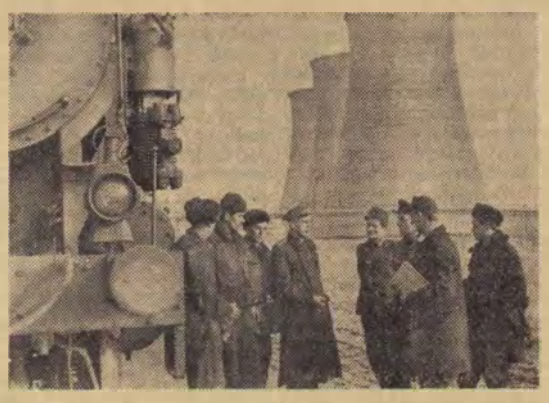
A klubesten elhangzott vitára visszatérünk.



Várpalotai tudósításunknak adtuk a „Fiatalok állomása" címet. Akik ismerik ezt az állomást, azok azt mondhatják, hogy a cím nem fedi a valóságot, mert sok idősebb vasutas is dolgozik Várpalotán. Ez igaz. Mi mégis *Varga József* állomásfőnöknek adunk igazat, aki szolgálati helyét a fiatalok állomásának nevezi, mert azt tartja: *aki a fiatalokkal foglalkozik, a fiatalokat neveli, az maga is fiatal marad.* Várpalota tehát a fiatalok állomása, mert itt minden idősebb dolgozó igaz barátja, tanítója az ifjúságnak.

A „Petőfi" DISZ-brigád

Az idősebbek őszinte segítése tette lehetővé, hogy három éve bátor kezdeményezés született az állomáson: *megalakult a Petőfi ifi-túr, a DISZ-műszak.* Azóta minden harmadik műszakban a forgalmi irodától a váltókig diszesek irányítják a forgalmat.



Ma a Petőfi-brigádban 29 fiatal (öt lány) és három idősebb elvtárs dolgozik. *Udvardy László* diszista, forgalmi szolgálattevő vezetésével. S hogy nem vallanak szégyent, azt bizonyítják ezek a számok: *a januári első dekádban 106,8, másodikban 107,2 százalékot értek el.* A komszomolisták ajándékaiért folyó országos versenyben novemberben a forgalmi DISZ-brigádok között a második helyen végeztek. *(A decemberi értékelés, a januáriról nem is beszélve, sajnos még nem készült el.)*

Eredményük nem kiugró teljesítmény, az állomás idősebbekből álló *Kossuth*-brigádja például legtöbbször megelőzi őket a versenyben, teljesítményük értéke mégis nagy, mert *a 106—107 százalékot akár éves átlagnak is tekinthetjük.* Ezért hasznos tanulmányozni, hogyan is dolgozik a Petőfi-brigád.

Udvardy elvtárs jegyzettömbje

Udvardy elvtárs a szolgálatot a szokásos állomásbejárással kezdi, melyre elkíséri a külsős forgalmi szolgálattevő, a két tolatásvezető és „hűséges" jegyzettömbje. Ezt azért fontos megemlíteni, mert az állomásbejárás közben tapasztaltak mind a jegyzettömbbe kerülnek. *Felírja, milyen sorrendben, hova rendezzék az elemet, mikor kezelnek a tartalékok és mennyi terhelést vállalnak a mozdonyvezetők.* Mindezt természetesen megbeszélik a tartalékok személyzetével, figyelembe véve a gép teljesítőképességét és az állomás elegyhelyzetét. Azért hasznos ez, mert így *nem éri meglepetés a forgalmistát.* Nem akkor kezel a gép, amikor a legtöbb az elegy és nem akkor derül ki, hogy csak 500 tonnát tud vinni a tartalék, amikor már 700 tonnát kapcsoltak rá. Ezt a módszert alkalmazzák az *inotai* gyártelepen és a *péti* kitérőben dolgozó forgalmisták és tolatócsapatok is.

Az inotai gyártelepen fényképezőgépünk ilyen brigádmegbeszélést örökített meg. A kép középpontjában *Kerék József* forgalmi szolgálattevő, éppen arról beszél a kocsirendezőknek és a mozdonyszemélyzetnek, hogyan lehet a leggyorsabban kiválogatni a cseri szénbányához továbbítandó buktatható üres kocsikat.

Az elegyrendezés nem könnyű dolog Várpalotán. Az állomás erős ívben fekszik, mindkét oldalon emelkedőben, az állomási kihúzóvágányok pedig „teknőben" helyezkednek el. Emiatt hiába kísérleteznek a fiatalok a csurgatásos módszer bevezetésével, erőlködésük sikertelen marad. Mégsem dolgoznak a régi módszerrel! *Bevezették a megállásos szalasztást, lökésenként egy kocsicsoporttal, az állomás helyzetének megfelelő módosítással.* A módosítás egyszerű és ötletes: a kocsirendező csapatban — bár a létszám nem változott — *a szokásos egy helyett két dolgozó látja el az első ember feladatkörét.* Amíg az egyik egy fogást szétrendez, addig a másik előkészíti a következőt. Így elérték, hogy *a tartalék hosszabb szünet nélkül dolgozhat, folyamatossá vált a munka és egy-egy vonat szétrendezésénél 30—45 percet takaríthatnak meg.*

Országjáró fiatalok

Ez a megoldás, lehet, hogy nem is várpalotai kezdeményezés, hanem valahol látták a fiatalok országjáró útjuk alkalmával. Mert *itt az a szokás, hogy a szabadidőben 18—20-as csoportokban az állomásfőnök vagy az oktatótiszt vezetésével országjárásra indulnak a fiatalok* és nézelődnek, tanulnak.

Az elmúlt évben hét nagyobb kiránduláson vettek részt és miközben tanulmányozták a legjobb vasúti munkamódszereket, arra is volt idejük, hogy megtekintsenek egy-két színielőadást, múzeumot, nevezetességet. A múlt héten Pesten voltak. Végigjárták az Országház termeit és ellátogattak szerkesztőségünkbe is. Minden érdekli őket, mindenre kíváncsiak és minden hasznos tapasztalatot felhasználnak munkájuk, DISZ-életük színessé, érdekessé tételéhez.

Ezért „nem alszik el" a verseny Várpalotán. Látogatásunkkor éppen tanácskozás közben leptük meg a DISZ-aktívákat. A pécsi diszesek *Sávári*-brigádja párosversenyre hívta a *Petőfi*-brigádot az üzem cím feltételeinek teljesítésére. Lencsénk megörökítette azt a jelenetet, amikor *Koltai Ferenc* és *Kiss Dezső* DISZ-vezetőségi tagok a választ szövegezték *Udvardy László, Bognár Irén* és *Roznai Ernő* aktivisták segítségével.

A várpalotaiak elfogadták a kihívást, így egyre szaporodott párosversenytársuk. Most már *Zalaegerszeggel, Akával*



(Kovács Géza felvételei)

és Péccsel van versenyszerződésük. Hogy ki lesz a győztes? Majd eldől az év végén, iósláskba nem akarunk bocsátkozni.

Egyet azonban fel kell jegyeznünk — mielőtt befejezném a fiatalok állomásáról írt riportunkat — ami fájdítja a várpalotai diszesek szívét és mint ilyen, fékezi versenylendületüket. *A DISZ Központi Vezetősége vörös vándorzászlajáért folyó verseny értékelését nem tartják méltányosnak.* A verseny élcsoportját a járműjavítók, fűtőházak alkotják, ahol a termelésben viszonylag könnyű a 150—200 százalékos eredmény elérése. *A forgalomnál ilyen teljesítményre nincs lehetőség. A szervezeti élet értékelése viszonylag kevesebb szerephez jut a helyezések eldöntésénél, mint a termelés.* Panaszukat alátámasztja, hogy idáig csak üzem (járműjavító, vasanyagjavító) birtokolta a zászlót, s a novemberi sorrend szerint az első hat helyezett között nincs egy sem a sokszáz forgalmi DISZ-szervezetből, de van három járműjavító a — hatból! Jogosnak látszik a panasz, érdemes megvizsgálni.

Bánki Géza

Levelezőink írják

BÜROKRÁCIA

Kádárta megállóhelyen teljesít szolgálatot *Bonnyai István*, akit 1954. szeptember 30-án helyeztek a székesfehérvári pályafenntartási főnökségtől a veszprémihez. Számtalan sürgetés ellenére az eltelt 16 hónap nem volt elég ahhoz, hogy megérkezzen a ruhanyilvántartó lapja.

Nem tudom kit terhel a felelősség, de nem tudom mit szólna az illető, ha valaki hanyagsága miatt neki kellene foltozott ruhában szolgálatot teljesítenie.

Czuczai Ferenc

BECSÜLETES MUNKA

1956. január 15-én a 12-es számú vonattal utaztunk, majd Győrben autóbuszra szálltunk. Ipartelepekre érve vette észre feleségem, hogy az útitáskáját a vonatban felejtette. *Börzsei Gyula* intéző Győr ipari telepek állomásról azonnal telefonált. A jegyvizsgáló megtalálta a párnás kocsiban felejtett táskát és azt teljes tartalmával a 13-as számú vonattal visszaküldte Győrbe.

Nem tudom ki volt a jegyvizsgáló, de ezúton szeretném megköszönni becsületességét.

Benkő Gyula

UDVARIAS BÁNÁSMÓDOT!

Január 31-én a Keletiből 8,10 órakor induló *nagykátai* vonatnál a fapados kocsikban minden ülőhely foglalt volt. Megkérdeztem a jegyvizsgáló elvtársnőt, mi lesz azokkal, akik Kőbányán és Rákoson szállnak fel. *„Magát az ne érdekelje, hadd tapossák egymást!"* — hangzott a megdöbbentő válasz. Hadd írjam meg, ebben a vonatban négy párnás kocsi futott kihasználatlanul.

Január közepén ugyanennél a vonatnál az alábbi eset történt: a szerelvény mindössze 12. legfeljebb 14 kocsiból állt. A vonatvezető szólt a termesternek, hogy Nagykátáról kétezer embert kell hoznia, adjon még kocsit. A termester — nem törődve azzal, hogy rengeteg utas hallja — nyomdafestéket nem tűrő hangon lehordta a vonatvezetőt.

Tűrhetetlen, hogy egyesek megfeledkezve magukról, durván bánjanak az utasokkal és vasutastársaikkal.

Aranyos István
MÁV Hídépítési Főnökség

JOGOS KIVÁNSÁG

Ajka állomáson szép, egészséges laktanya van. Az itt lakó 60 dolgozó mégsem örülhet maradéktalanul, mert a többi között rossz a laktanya világítása. A hosszú téli estéken szeretnénk olvasni, tanulni, szórakozni, de lehetetlen.

Reméljük, nem utasítják el az illetékesek hatvan dolgozó jogos kívánságát és megoldják a laktanya világítását.

Németh Ernő
Ajkacsinger

Heves állomás dolgozói túlteljesítették az élüzemszintet

Az alsómátrai vonal állomásai büszkén tekintenek a vonal példamutató állomására, *Hevesre*, amely az elmúlt negyedévben túlteljesítette az élüzemszintet. A kocsitartózkodásban 108 százalék helyett 125, a kocsikihasználásban 108 helyett 112, a normáltételnél 115 helyett 126 százalékot ért el. A kiváló eredmény egyik leglelkesebb harcosa *Perlaki Andor* forgalmi szolgálattevő volt, *Rab István* váltóőrrel és *Bódi László* raktárkezelővel együtt. *Gyóni László* állomásfőnök mind a pártszervezettel, mind a szakszervezettel a legszorosabb kapcsolatot tartotta, ez is hozzájárult a szép eredmény eléréséhez. A dolgozók megfogadták, hogy a második ötéves terv első évében is úgy dolgoznak, hogy megtarthassák jó eredményeiket. *(Fülöp János leveléből.)*

Ifjúsági élet

A párt fiatal harcosa lett

1947 őszén egy barna, göndörhajú 13 éves fiú, kis táskával kezében, tele tudásszomjjal lépett be a szolnoki *Sipos* téri iskola kapuján. A fiú *Szabadkai Miska* nagy szorgalommal, akarattal tanult és közben végezte kötelességét az iskola úttörőcsapatában. Félévkor kitűnő volt a bizonyítványa és nemsokára a csapattanács elnöke lett. Misa nőtt, növekedett, s egyre tudatosabban végezte úttörő-kötelességeit, sokat beszélgetett már politikai kérdésekről is idősebb barátjával, *Farkas* Ferenccel, aki akkor már tagja volt a Szolnoki Járműjavító ifjúsági szervezetének.

Amit vállalt teljesítette is

Életének jelentős eseménye volt, amikor letette a piros úttörőnyakkendőt, mert *felvették 1949 nyarán a II. kerületi Ságvári Endre ifjúsági szervezetbe.* Az ifjúmunkások között lelkesedése csak fokozódott és nemsokára tagja lett a szervezet falujáró csoportjának. Egyre nagyobb feladatokat vállalt a fiatal fiú. Amikor a szolnoki ifjúság a budapesti Világifjúsági Találkozóra készült *társaival együtt éjszakákon keresztül festette a jelmondatokat a város utcáin.*

Az ifjúsági szervezet helyisége a második otthona lett *Szabadkai* Mihálynak. Rádiószemináriumot vezetett és elvállalt minden munkát, amivel megbízták az ifjúsági szövetségben. Pályaválasztásában is az ifjúsági szövetség segítette, így lett belőle ipari tanuló. Az MTH I. számú intézetében tanult, később a *Rákosi Mátyás* tanulóotthonba került, ahol a Dimitrov brigád vezetője lett. Szerette a sportot, ezek közül a legbátrabbak sportját választotta — az ejtőernyőzést.

1952-ben nyerte el kitűnő eredménnyel a lakatos segédlevelet. De továbbra is fáradhatatlanul tanult, fejlesztette szakmai tudását és most már *azt a nagy célt tűzte maga elé, amely minden ifjúmunkás vágya és álma, hogy méltóvá váljék a párttagságra.*

Amikor elérkezett az ideje, büszkén öltötte magára néphadseregünk egyenruháját. Századában a jók között is a legjobbnak bizonyult, megtanulta a fegyelmet, elmélyült áldozatkészsége, hazaszeretete, bátorsága.

A tagjelöltek sorában

Katonai szolgálata után visszatért a járműjavítóba és tevékenyen részt vett a DISZ-szervezet munkájában. *Dolgozott szorgalmasan, de voltak hibái is, amelyet a DISZ-szervezet nyesegetett a kollektíva segítségével.* Taggyűléseken bírálták hirtelenségéért, oktalan felindultságáért. A taggyűlések sorozata, a fiatalok bírálatai hozzásegítették Szabadkai elvtársat, hogy eredményesen küzdjön hibái ellen. Nem sok idő múltán az V. DISZ-alapszervezet titkárává választották.

A fiatalok nem csalódtak benne, jó munkát végzett az alapszervezet irányításában, nagy része van abban, hogy a szervezet megerősödött. *A DISZ-végrehajtóbizottság látta és értékelte munkáját, s méltónak találta arra, hogy javasolja a párt tagjelöltjei sorába.* Szabadkai Mihály elérte azt, amit célul tűzött maga elé — tagjelölt lett.

Az ifjúsági mozgalom, a DISZ nevelte őt, a párt bátor fiatal harcosává.

SÁNDOR LÁSZLÓ
a Szolnoki Járműjavító DISZ VB titkára.

Terebélyesedő barátság

A szovjet és a magyar vasutas fiatalok barátsága napról napra mélyül és a sok száz, nemegyszer sok ezer kilométeres távolság sem jelent akadályt e barátság virágzásában, terebélyesedésében. A személyes találkozások őszinte, meghitt beszélgetését a távolság miatt meleghangú levelek helyettesítik.

Az *Északi Járműjavító* DISZ-szervezete például kapcsolatot tart *Votkimszk* állomás és a taskenti csomópont fiataljaival. Legutóbbi levelükben megírták, hogyan kezdtek hozzá a második ötéves terv feladataihoz, beszámoltak a legkiválóbb fiatalok, *Pákai István, Baumann Szilveszter, Szabó László* munkasikereiről, kultúr- és sportéletükről.

A *debreceni fűtőház* kocsijavító műhelye diszeseihez a *Mordvin Autonóm Szovjet Szocialista Köztársaság kraszniji* vasúti csomópontjáról hozott levelet a posta, amelyben a többi között ez áll: *Mi, az egész szovjet néppel együtt figyelemmel kísérjük a magyar nép sikereit a szocialista gazdaság építésében, a nemzeti kultúra fejlődésében, a dolgozó nép jólétének emelésében, és igazán örülünk az eddig elért eredményeknek. Nagy öröm számunkra, hogy a magyar fiatalság aktívan harcol a Magyar Dolgozók Pártja vezetésével. Mi is a párt vezetésével dolgozunk és bekapcsolódtunk a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusa tiszteletére indított versenybe.*

Kedves Barátaink! Mi nagyon szeretnénk szorosabbá tenni a debreceni kocsijavító műhely fiataljaival a kapcsolatot és kicserélni a munkában szerzett tapasztalatokat. Erősödjön és fejlődjön népeink barátsága — fejeződik be a krasznijiak komszomolisták levele.

A *tapolcai fűtőház* diszesei is levelet kaptak távoli barátaiktól, a *krasznodári vasútállomás* komszomolistáitól. A komszomolisták levelükben beszámoltak arról, hogy közülük 420-an iratkoztak be a fiatal dolgozók esti iskolájába és 62-en már elvégezték a középiskolát. A felsőbb tanintézetekbe 39 fiatal vasutas iratkozott be. *„Mi, a krasznodári csomópont komszomolistái* — írják a továbbiakban — *az egész szovjet néppel együtt minden erőnket és tudásunkat a kommunizmus építésére fordítjuk és készülünk a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusára. Ifjúsági brigádjaink eredményesen küzdenek a fűtőanyagmegtakarításért, a kocsiforduló meggyorsításáért, a jobb utazási feltételek megteremtéséért. Kívánunk önöknek is, kedves barátaink sok sikert hazájuk további fejlesztéséhez, politikai és szakmai képzettségük további emeléséhez."* A levelet a komszomolisták megbízásából tizen írták alá.

Képeslap az Úttörővasútról

1.

Fehér hótakaró borítja a budai hegyeket. Az 56-os villamos ablakán a jégvirágoktó' nem lehet kilátni. Reggel mínusz tizenhat fokot mondott a rádió.

Az ifjú vasutasok mégis késés nélkül érkeznek szolgálati helyükre, az Úttörővasút hűvösvölgyi végállomására. Az arcuk kipirosodott, de azért fürgén-frissen veszik magukra az egyenruhát.

Negyven úttörő várja az eligazítást. Pár perc alatt eldől, hogy a mai napon ki lesz állomásfőnökhelyettes, ki lesz forgalmista, jegyvizsgáló vagy váltókezelő. Azután indul az első kocsi: viszi a pajtásokat szolgálati helyükre. A tizenegy kilométer hosszú Úttörővasutat átveszik tulajdonosaik, a legjobban tanuló budapesti úttörők.

2.

A fülkében meleg van, barátságosan hallatszik be a motor duruzsolása. Az ablakok olyan tisztán, mintha tavasz lenne. De utas még nincs: egyedül ülök a fülkében.

Két kalauz jön be, egy tizennégy és egy tizenegy éves. Az idősebb kéri a jegyet. A kisebbik mindezt élvezettel nézi. Nagy becsben van ilyenkor az utas. A nagyobbik miután kezeli a jegyet, udvariasan közli:

— Hárshegy állomás következik — s tiszteleg.

Két megállót szótlanul utazunk. Amikor Ságvári-ligethez érünk, a kisebbik kiáltja:

— Ságvári-liget, szakasz határ!

Nem lehet tovább hallgatni. Megmutatom a megbízólevelemet előbb az idősebbnek, aztán a fiatalabbnak. Elkomolyodva leülnek. Egyszeriben felnőttek lesznek. De nem tudnak sokáig színészkedni, amikor megtudják, hogy belekerülnek az újságba, újra gyerekké válnak. Egymásra néznek és elnevetik magukat.

3.

Frehr Béla, a jegyvizsgáló második éve szolgál az Úttörővasútnál. Az Attila utcai általános iskola VIII. osztályos tanulója. Mondani sem kell, hogy kitűnő tanuló, egyébként nem lehetne az úttörővasutasok egyenruhájában.

— Én már „öreg" vasutas vagyok! — mondja.

Elmondja, milyen izgalommal vár minden tizenötödik napot, mert ekkor jön szolgálatba. Ilyenkor nincs iskola, de másnapra pótolni kell a tananyagot. Kitűnően akarja elvégezni az általános iskolát és különösen a kémia érdekli.

Hirtelen felpattan, mert Úttörővároshoz értünk és a jegyvizsgálónak ilyenkor tisztelegnie kell a forgalmistának.

4.

Orbán Jánosnak hívják a tanuló jegyvizsgálót, aki most van másodszor szolgálatban. Az Illatos úti általános iskola V. osztályos tanulója. Még nem tudja, milyen pályát választ. A sielőkről beszélgetünk.

— Még a sielők is fáznak. Pedig a Normafánál olyan siterepek vannak, amilyen sehol sincsen talán.

A nagyobbik is beleszól:

— Hát azért nem fázik mind. Ott is futnak vagy négyen! — Majd délután többen lesznek. Akkor jönnek a Vörös Csillag szállóból is, meg a városból is. De legtöbben vasárnap vannak.

— Akkor lehet sok jegyet lyukasztani!

Most bánom, hogy miért nem váltottam legalább két jegyet, akkor Orbán Jancsi is lyukaszthatott volna. Így csak büszkén fogja a táskáját és minden állomáson sóváran lesi, nem száll-e fel valaki.

Ha a sielők kevesen vannak is, a kis vasút negyven úttörője posztján áll, a vörössapkás forgalmista fogadja a vonatot, a váltókezelő örömes bundában tiszteleg.

Orbán Jancsi kinéz az ablakon, aztán megszólal:

— Nem értem miért nincs utas. Csak tizennyolc fok van a hegyen. Hát akkor mit szólnak a sarkutazók?

Mészáros Ferenc

Ütközőn

Bor és víz

Az egyik pápai jegyvizsgáló borszeretete közismert. A sorozatos részegeskedése miatt a főnök leváltotta eddigi beosztásából. Pedig lényegében rendes ember és jól is dolgozik, de nem képes szakítani szenvedélye tárgyával; a borral. Pedig olyan szép józanító neve van: Vízkeletinek hívják.



Baj van az arányokkal

Az ajkai laktanyában ötven emberre jut egy mosdótál, és ugyanannyira egy vizespohár, hacsak időközben nem tört össze néhány pohár. Szerencsére a mosdótál törhetetlen.



Hideg — meleg

Az 1113-es számú vonat első része a kanizsai, a második része a tapolcai. A hosszú vonatot nem fűtik elő. A tapolcai részben hideg van, a kanizsaiban pedig kellemes meleg. A tapolcai részben utazók jogosan panaszkodnak, de panaszukra nem jön orvoslás. Legalábbis egyelőre nem. Az illetékesek talán arra várnak, hogy néhány hónap múlva itt lesz a nyár és akkor egyformán izzadhatnak a kanizsaiak, a tapolcaiak.



Hírek

MEGHALT DR. CSEFKÓ ISTVÁN

Dr. Csefkó István orvos-főtanácsos, a MÁV-kórház osztályvezető főorvosa, érdemes orvos, az egészségügy kiváló dolgozója 40 éves korában hirtelen elhúnyt. Dr. Csefkó István fáradságot nem ismerő szorgalommal tevékenykedett a vasutas dolgozók minél jobb egészségügyi ellátásáért, ő dolgozta ki a vasutasok tüdőszűrő vizsgálatának országos rendszerét, odaadó lelkesedéssel munkálkodott a budakeszi MÁV tüdőszanatórium tervezésén és felépítésén. Tudományos munkássága külföldön is ismertté tette nevét, számos magyar és külföldi folyóiratban ismertette a tüdőgyógyászat fejlesztésében elért eredményeit. A vasút saját halottjaként helyezték örök nyugalomra szombaton délután a budapesti új köztemetőben.

— **A szerencs—prugyi** gazdasági vasút 42 kilométeres hálózatának terve most készül. A munkát az UVATERV végzi.

— **A Szolnoki Járműjavító békebizottsága** röpgyűléseket tartott, amelyeken *Bulganyin* elvtársnak az USA elnökéhez intézett nagy jelentőségű üzenetét beszélték meg.

— **Dicsérő elismerésben** és 1500, illetve 1000 forint jutalomban részesült *Dolányi László* főkalauz (Rákosrendező állomás) és *Pál István* főmozdonyvezető (Budapest Hámán Kató Fűtőház), mert Budapest—Angyalföld—Rákosrendező állomás között balesetet hárítottak el.

— **„Kisművészek estjét"** rendez a *Szolnoki Járműjavító MNDSZ-szervezete a nemzetközi nőnap* alkalmából. A műsorban a dolgozók gyermekei lépnek fel. A napközi otthon karneválra készül.

— **Álarcos bált rendeztek** a ferencvárosi fiatalok január 28-án.

— **Elektromechanikus postát** állítottak fel a Szovjetunióban *Cseljabinszk* állomáson, iratok és rendeletek továbbítására.

— **Neves tudósok** és külföldi közlekedési szakemberek bevonásával *Drezdában* megtárgyalják az NDK vasútfejlesztési problémáit.

— **Négynapos tanfolyamot** tart a budapesti vasút politikai osztály ifjúsági csoportja a területi bizottsággal karöltve a DISZ kultúrfelelősök és a népművelési otthonok most megválasztott új vezetőségi tagjai részére.

— **Halvacsorával egybekötött magyar nótaestet** rendez február 18-án a Landler Jenő Járműjavító MNDSZ-szervezete.

— **A „Szép Juhászné" című operett** előadására készül a *mátészalkai* vasutas népművelési otthon színjátszó-csoportja.

— **A sajáthéz-építési akcióban** részt venni kívánó vasutas dolgozók részére felhívás jelent meg a *Hivatalos Lap* 5. számában.

Lakáscsere

Elcserélném egyszoba összkomfortos, MÁV-házban levő nagyméretű főbérleti lakásomat kétszoba összkomfortosért földszinten vagy első emeleten. Cím: Berkes János Budapest, IX., Gyáli út 15. I. épület földszint 4.

XX. kerület Haraszti út 277. szám alatti egyszoba, komfortos ipari árammal ellátott szolgálati lakásomat elcserélném hasonlóra vagy esetleg kétszobásra a város belső területén. Érdeklődni lehet: Baksay Ferencnél, KPM 220—220, 625. mellék.

Elcserélném Budapest, Keresi úti MÁV-házban levő kétszobás nagyméretű komfortos utcai lakásomat hasonlóra, esetleg két egyszobás komfortos privát lakásra. Alánlatokat a szerkesztőségbe kérjük.

Kecskeméten levő kétszoba összkomfortos magánlakásomat hasonlóért elcserélném Nagy-Budapest területén. Érdeklődni lehet: Wellisch Ferencnél, telefonon: 222—916.

Elcserélném Budapest, Gyáli út 15/II. I. emelet 5. szám alatti kétszoba összkomfortos szolgálati lakásomat Pest belterületén vagy Budán egyszoba összkomfortosra. Érdeklődni lehet: Szilágyi Imrénél a fenti címen.

Jogos kérés — helytelen döntés

A helyesen gondolkodó sportemberek nagy örömmel vették tudomásul az OTSB néhány évvel ezelőtt hozott döntését, a labdarúgók átigazolásáról. Korábban a laza szabályokat egyes „üzleti szellemű" játékosok úgy értelmezték — hátatfordítva minden sporterkölcsnek — ahogy azt magukra előnyösebbnek látták. A klubcserék, a játékosvándorlások szinte egymást követték. De nemcsak a játékosok használták ki a „lehetőségeket". Sok esetben a sportköri vezetők is segítőkezet nyújtanak ehhez a sportszerűtlen cselekedethez.

Az új átigazolási szabály — és az azóta nagyban megváltozott szellem — ma már ügyel arra, hogy az ilyenfajta cserebere megszűnjék. A labdarúgóidény befejezésével egyre kevesebb játékos cserél mezt, s egyre több vezető tör pálcát a klubhűség mellett. De talán legjobban az OTSB örködik az átigazolások tisztasága felett. Ez az „örködés" azonban néha helytelen túlzásokig megy el.

Kevés a bizalom a játékosok és a vezetők iránt. Ezért történhetett meg az alábbi eset is: Decemberben a pécsi igazgatóság Mike György, Máté János és Bali György pécsi labdarúgókat szolgálattételre Dombóvárra rendelte. A sportolók jelentkeztek új szolgálati helyükön. Egyúttal bejelentették azt is, hogy megváltozott körülményeik miatt a Dombóvári Törekvésben szeretnének sportolni.

A helybeli vezetők természetesen örömmel fogadták a három jóképességű játékost. Szabályos átigazolási kérelmet nyújtottak be, melyet aláírt a Pécsi Törekvés is. Az országos elnökség felülvizsgálta a három vasutas sportoló kérelmét, és úgy találta, hogy az átigazolási kérelem indokolt.

A dombóváriak tiszta lelkiismerettel nyújtották be kérelmüket az OTSB-hez, s várták a döntést. A határozat néhány napja meg is született, és bármilyen furcsa, elutasító volt — minden indoklás nélkül.

A döntést helytelennek találjuk. Elsősorban azért, mert Mike György, Máté János és Bali György nem önkényesen hagyta el munkahelyét, és változtatta meg sportérdekből, hanem azt felsőbb szolgálati utasításra tette. Mike hónapok óta külső forgalmi szolgálattevő Dombóvárott. Máté és Bali is termelőmunkában vesz részt. Új szolgálati beosztásuk semmivel sem előnyösebb, mint a régi, és már ez is kizárja az önkényes munkahelyváltoztatás gondolatát. Az elutasítással a három labdarúgó hosszú hónapokra el van zárva a versenyszerű sportolástól, mert képtelenek edzésekre és mérkőzésekre Pécsre utazni.

De a döntés nemcsak a három pécsi játékos iránt mutat bizalmatlanságot, hanem egy olyan vidéki kisváros sportvezetősége iránt is, ahol 2000 vasutas közül 1200 sportköri tag. Ahol pedig olyan jó a szervezőmunka, ott a vezetőség minden bizonnyal jól működik, s ezért nagyobb bizalmat érdemel.

Bízunk benne, hogy a döntés még nem végleges, és az OTSB a kérelmet mégegyszer felülvizsgálja, és így meggyőződik arról, hogy a három pécsi játékos kérése mögött nem a játékosvándorlás üldözendő esete áll fenn, hanem az az egyszerű kérés, mely szerint a három sportoló a munkahelyén óhajt sportolni.

SPORTFILMEK DEBRECENBEN

Debrecenben a filmszínházak többször is vetítenek kísérő műsorként sportfilmeket, sporthíradókat. A Törekvés SE városi választmányának kezdeményezésére, a közeljövőben megvalósítják a sportfilmek vetítését teljes előadások keretében is. A postás kultúrotthonban hetenként egy nap sporttárgyú filmeket mutatnak be nagy érdeklődés mellett. A Hajdú-Bihar megyei üzemi mozi vállalat is támogatja a tervet és elhatározta, hogy nemcsak sporthíradókat, hanem sporttárgyú oktatófilmeket is hozat Debrecenbe.

Külön dicsérendő, hogy a filmeket olcsó belépődíjak mellett, hetenkint az iskolákban is vetíteni fogják.

Amire csak évekkel ezelőtt volt példa

A napokban Hódmezővásárhelyről Török Ernőné DISZ-tag levelet intézett szerkesztőségünkhöz, amelyet így kezdett: *„Ne haragudjanak, hogy soraimmal zavarom az elvtársakat, mert amiről írok lehet, hogy közömbös esemény, de a mi DISZ-szervezetünk életében kimagasló jelentőségű volt".*

Török elvtársnő levelét örömmel olvastuk és úgy gondoljuk tartalma nem közömbös más DISZ-szervezetek számára sem. Olvassuk hát végig: *A január 24-én megtartott ünnepi taggyűlésünkről kívánok írni, amelyen megkaptuk új tagkönyvünket. Ünnepi volt a taggyűlés nemcsak azért, mert terített asztalok vártak, hanem elsősorban azért, mert ezen a taggyűlésünkön minden DISZ-tag megjelent. Es erre csak évekkel ezelőtt volt példa. Az utóbbi években DISZ-szervezetünk hiányosan végezte munkáját, mely főképp a rossz vezetésből származott. Ezt bizonyította mostani taggyűlésünk is. Most a vezetőség lelkesen dolgozott, széles körben tudatosította a taggyűlést, az előkészítésbe bevonta a fiatalokat és nem is maradt el az eredmény: taggyűlésünk 100 százalékosan sikerült.*

Diszeseink mélyen átérezték a tagkönyvcsere jelentőségét, megértették, hogy mit vár a párt az ifjúságtól és fogadalmat tettek, hogy a tagkönyvkiosztó taggyűlés fordulópont lesz alapszervezetünk életében.

Elvtársak, én biztos vagyok abban, hogy ez így is lesz és DISZ-szervezetünk megindult a fejlődés útján.

Őszintén kívánjuk mi is, hogy így legyen!

SZOCIALISTA VASUTÉRT. A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden hétfőn 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 16 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. FEBRUÁR 13.



A téli elleni küzdelemből derekasan kiveszik részüket a pályafenntartási dolgozók, akik jó munkájukkal hozzájárultak ahhoz, hogy a havazás nem okozott forgalmi akadályt. (Kovács G felv.)

Szélesítsük a munkamódszerátadási mozgalmat

A *Szakszervezetek Országos Tanácsának* VIII. teljes ülésén *Gáspár Sándor* elvtárs, a SZOT elnöke beszámolójának jelentős részét a tapasztalatcsere és a munkamódszerátadás kérdésének megtárgyalására fordította. Tette ezt azért, hogy nyomatékosan felhívja a figyelmet a technika fejlesztésének, a műszaki tudás elterjesztésének erre a rendkívül fontos előmozdítójára. Rámutatott, hogy amikor a munkamódszer-átadás és tapasztalatcsere nagy jelentőségét hangsúlyozzuk, abból kell kiindulnunk, hogy az *új* elsajátításához, a nagyobb teljesítmény eléréséhez nem elegendő puszt'n a dolgozó igyekezete. Feltétlenül szükséges, hogy segítsenek neki a tapasztaltabbak, megismerje és alkalmazza a legjobbak munkastílusát, munkamódszereit.

Gáspár elvtárs azt is megmondta: elsősorban *a szakszervezetek feladata* megkedveltetni a tömegekkel a korszerű technológiát, az új munkamódszereket. Felhívta a szakszervezetek központi vezetőségeit: a munkamódszer-átadás fellendítése érdekében rendszeresen határozzák meg azokat az új módszereket, amelyeknek elterjesztése elsőrangú fontosságú. Jelöljék meg a kiválasztott módszerek leglényegesebb tartalmát, szervezzék meg az üzemek közti tapasztalatcserét. Ajánljanak és biztosítsanak megfelelő szakirodalmat és műszaki filmeket a tapasztalatcseréhez. Könnyítsék meg ezzel az üzemi szervek munkáját és tegyék lehetővé, hogy az üzemekben is az eddiginél szélesebb körű munkamódszerátadási mozgalom bontakozzon ki.

A SZOT elnökének figyelmeztetése a mi szakszervezetünk, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségének, de üzemi szervezeteinek is szól és érthet belőle a szakvonal munkaügyekkel foglalkozó szerve, a *munkaügyi szakosztály* is.

Eddig is volt tapasztalatcsere és munkamódszer-átadás a vasúton s helyenként igen szép eredményeket ért el. De a műszaki fejlesztés fokozódó kívánalmai szükségessé teszik, hogy ezután sokkal tervszerűbb, módszeresebb, intézményesebb legyen. El kell ismerni azt is, hogy az említett szervek, szakszervezetünk vezetősége, üzemi bizottságaink, a munkaügyi szakosztály fokozták tevékenységüket az új munkamódszerek elterjesztése, a fejlett technika megismertetése érdekében. A szakszervezet például tavaly a *Közlekedés- és Közlekedéstudományi Egyesülettel* karöltve igen hasznos ankétokat rendezett a mozdonytüzelés leggazdaságosabb módszereinek, az összekapcsolt mozgalom elterjesztésének és a kocsivizsgálók tudásának fejlesztése érdekében. A munkaügyi szakosztály bemutatókkal egybekötött síktolatási ankétok megrendezésével működött közre a munkamódszer-átadás kiszélesítésében.

Ezeket az értékes kezdeményezéseket ebben az évben mind szélesebb körben kell kiterjeszteni. Ne legyen olyan szolgálati hely, ahol nem szervezik meg intézményesen a tapasztalatcserét, a munkamódszer-átadást. Szól ez az üzemi bizottságoknak is. A múltban több üzemben, szolgálati helyen tapasztaltuk, hogy az üzemi bizottság csak *általánosságban* beszélt a dolgozóknak a munkamódszerátadásról és tapasztalatcseréről, de nem határozta meg *konkréten* a célkitűzéseket. Az üzemi tapasztalatcsere és munkamódszer-átadás célkitűzéseinek helyes meghatározásában, megszervezésében jelentős szerep vár a művezetőkre, technikusokra, mérnökökre, mnetirányítókra és a többi fejlett tudású dolgozókra. A munkaügyi osztályok, üzemi bizottságok kérjék fel őket egy-egy új eljárás, munkamódszer szakszerű ismertetésére, ankétok, bemutatók levezetésére, megtartására.

Az üzemi bizottságok, műhelybizottságok, szakszervezeti bizalmiak érjék el, hogy a jövőben minden egyéni, brigád- és üzemi vállalásban szerepeljen munkamódszer-átadás vagy átvétel is, amint dicséretes módon megtörtént ez most a többszörös élüzem *Debreceni Rakodási Főnökségen*, ahol a dolgozók vállalták, hogy *tapasztalatátadással hozzásegítik Szeged és Miskolc rakodási munkásait az élüzemszint eléréséhez.*

Szakszervezeti szerveink és munkaügyi osztályaink harcoljanak azért is, hogy *a jövő szakmunkásai, az ifjúmunkások már a fejlettebb munkamódszerekat tanulják meg.* A DISZ-szervezetekkel együtt készítsenek konkrét terveket az ifjúmunkások támogatására. Szervezzék meg, hogy az idősebb, tapasztaltabb szakmunkások segítsenek a fiataloknak. De ne elégedjenek meg csak a szervezéssel, hanem *ellenőrizzék* is, hogyan alkalmazzák a fiatalok a fejlett módszereket.

Számos esetben tapasztaltuk már: nagy tudású, régi szakemberek szívesen vállalkoznak, hogy fiatalabb, gyakorlatlanabb társaiknak átadják tapasztalataikat, bevezessék őket mesterségük titkaiba. Emlékezzünk csak, milyen lelkesen járta az országot annak idején a budapest—józsefvárosi *Aszódi* síktolató-brigád, vagy a debreceni *Szabó*-brigád. nemkülönben a tapolcai *Tóth* kocsimester brigádja, hogy átadja munkamódszerét. Az ilyen szakembereket fel kell kutatni minden szolgálati ágban és tettrekészségüket a lehetőségekhez mérten minél többször fel kell használni.

Bár nem jellemző vasutasaink többségére, de az Aszódiak, Szabók, Tóthok mellett még mindig akadnak olyanok is, akik *féltve őrzik szakmai titkaikat.* Ezeket *gondos neveléssel, felvilágosítással, szervezéssel* bírjuk rá, hogy megváltoztassák álláspontjukat. Magyarázzuk meg nekik, hogy *népi demokráciánkban a fiatal dolgozók szakmai tudásának fejlesztése nem veszélyezteti a régi, tapasztaltabb szakemberek kenyerét.* A fiatalokat pedig arra szólítsák fel szakszervezeti szerveink, hogy *röstelkedés nélkül, bátran igényeljék az idősebbek segítségét.*

Rákosi elvtárs mondotta a SZOT teljes ülésén a technika fejlesztésével kapcsolatban, hogy *„fel kell ébrednünk abból a kényelmességből, amelyhez az elmúlt tiz esztendő alatt hozzászoktunk".* Ezt a figyelmeztetést nyugodtan alkalmazhatjuk a tapasztalatcserében és munkamódszer-átadásban kívánatos fordulatra is, hiszen ez a mozgalom szintén a technika fejlesztésének nagy célját szolgálja. *Ébredjünk tehát fel és kövessünk el mindent, hogy minél eredményesebben kiszélesíthessük vasútunkon a tapasztalatcserét, a munkamódszer-átadást.*

Bebrits Lajos elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter levele a vasutas dolgozókhoz

VASUTAS DOLGOZÓK!

Hazánk felszabadulásának 10. évében, 1955-ben egész dolgozó népünk a Szovjetunió iránti határtalan szeretettől és megbecsüléstől áthatva lelkesen, egybeforrottan küzdött a népgazdasági tervek teljesítéséért, szocializmust építő hazánk fejlődéséért. A szívvel-lélekkel végzett hatalmas munka eredményeiből, a népgazdasági tervek túlteljesítéséből büszkén állapíthatjuk meg azt, hogy ebben az esztendőben a vasutas dolgozók minden eddigit felülmúló hatalmas eredményeket értek el.

Az 1955. évi őszi csúcsforgalom kimagasló teljesítményei ékes bizonysága annak, hogy a vasutas dolgozók pártunk útmutatásával, a Központi Vezetőség márciusi határozatait magukévá téve váll-vállvetve hősiesen, becsülettel állták meg helyüket a munka minden frontján. Áldozatot és fáradságot nem kímélve hősi harcban küzdötték le a munkájuk során felmerült nehézségeket és a legnagyobb erőfeszítést kívánó időkben is biztosították azt, hogy a vasút betöltse népgazdasági feladatát.

Különösen kimagaslóak és nagyok az eredmények, ha figyelembe vesszük azt, hogy az előző évvel azonos, sőt sokszor kisebb mennyiségű mozdonnyal és kocsival kellett a mezőgazdasági termés beérésének eltolódása, az exportfeladatok többszörösére való növekedése, az átmenő forgalom nagyarányú fokozódásával járó sokkal nagyobb, a vasút történetében eddig nem ismert teljesítményeket végrehajtani.

A vasutas dolgozók nagyszerű munkája nyomán minden eddigi eredményt túlszárnyalva nem volt ritkaság a napi 15 000 kocsinegrakás és ehhez mérten a kocsiforduló idő 3 nap körüli leszorítása. Az eddig legnagyobb teljesítményt jelentő 1953. évi eredményeket túlszárnyalva 8,7 százalékkal, az 1954. évinél pedig 10,7 százalékkal több árut szállítottunk el, és ezeket a szállítási feladatokat a vasút dolgozói a rendelkezésre álló berendezések jobb kihasználásával, az új munkamódszerek széleskörű alkalmazásával, a munka jobb megszervezésével érték el.

Hatalmas jelentőségű siker az, hogy a szállítások egyenletesebbé, tervszerűbbé váltak és különösen a munkanapi és munkaszüneti napi kocsiberakások közti eddig fennállott nagy különbségek csökkentek.

Addig amíg 1953-ban a munkaszüneti napi átlagos berakás a munkanapi átlagos berakás százalékában 50,3 százalék volt, ez az arány 1955. évben 61,4 százalékra emelkedett.

Az egyenletesebb rakodásoknak és a munka jobb megszervezésének eredményeként egy-egy teherkocsival 8,6 százalékkal több árut szállítottunk el. mint az eddigi. 1953. évben elért legnagyobb mennyiség.

A kocsikihasználás jelentős mértékben javult, döntően azért, mert a kocsiforduló idő átlagát — az őszi forgalmi célkitűzéseknek megfelelően — 3,66 napra sikerült leszorítani. az 1953. évi 3,94 nappal szemben. Sokkal kedvezőbben alakultak a kocsiforduló idő részelemei is mint a megelőző években. Csökkent az átmeneti állomásokon töltött idő és kevesebb volt a fel- és leadási állomásokon eltöltött idő.

A nemzetközi kocsigazdálkodás terén is nagyszerű eredmények születtek. Ha az 1955. év őszén belépett idegen kocsik ugyanannyi ideig tartózkodtak volna hálózatunkon, mint 1953-ban, akkor közel 1 millió idegen kocsinappal többet használtunk volna fel a ténylegesen felhasználttal szemben. Ugyanakkor a MÁV kocsiállagának lényegesen nagyobb hányada volt külföldön. mint 1953-ban.

Jobban gazdálkodtunk meglévő mozdonyállagunkkal, a mozdonyforduló norma kedvező alakulása nyomán egy-egy tehervonati mozdony több hasznos km-t teljesített, mint 1953-ban, vagy 1954-ben. Nagyszerű eredmény az is, hogy 6,3 százalékkal kevesebb szén került felhasználásra.

Ezek az őszi forgalom eredményeit általánosan jellemző adatok bizonyítják, hogy a vasutas dolgozók munkája méltó volt arra a bizalomra, amelyet pártunk és kormányzatunk a vasutas dolgozók felé nyilvánított. A vasutas dolgozók megértették, hogy mit kíván tőlük a párt, mit kíván a dolgozó nép. A Központi Vezetőség márciusi határozata óta fegyelmezettebben, nagy kezdeményező készséggel és áldozatvállalással a határozatban foglalt célkitűzések megvalósításáért végezték felelősségteljes munkájukat.

A vasút történetében eddigi legnagyobb őszi forgalmi feladat eredményes végrehajtását a vasutas dolgozók egységes akarata, rendíthetetlen helytállása biztosította. A végrehajtás, az irányítás minden területén a dolgozók. az alsó, közép és felső vezetők egy szívvel, egy akarattal, fáradságot nem kímélve küzdöttek a célért, az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért. Az erőfeszítések, a közös munka meghozta gyümölcsét. A magyar vasút történelmében legnagyobb teljesítményét végezte el.

Pártunk és kormányzatunk elismerését nyilvánította a vasút valamennyi dolgozója felé a nagyszerű teljesítményekért és ezt azzal is kifejezésre juttatta, hogy az őszi forgalmi jutalék kifizetését január közepéig meghosszabbította és a legjobb dolgozók kitüntetését határozta el.

Elismerés és köszönet az elért eredményekért a vasút valamennyi dolgozójának. Köszönet és elismerés a mozdonyvezetőknek és fűtőknek hősies helytállásáért, a forgalom, a vonatkiséret, a kereskedelem, a műhelyek és pályafenntartás, a távközlő- és biztosítóberendezések és valamennyi többi szakszolgálat területén dolgozóknak, a vasút közép és felső vezetőinek fáradságot nem ismerő, eredményes munkásságáért.

Akkor, amikor a párt és kormányzat elismerését közlöm, és a magam részéről is a legteljesebb elismerésemet és köszönetemet nyilvánítom a vasút dolgozói felé, meggyőződésem, hogy az a bizalom és erő, amely a vasutas dolgozók minden rétegében a párt és kormányzatunk felé irányult, az 1956. évi új, még nagyobb feladatok teljesítését is biztosítani fogja.

Minden vasutas dolgozó tudja és látja, hogy az elmúlt évi őszi forgalom munkájában elért eredmények mellett számos hiba is volt az üzem vitelében, a végrehajtásban kisebb-nagyobb zökkenők álltak elő, amelyeket sok esetben csak az operatív segítség és nem utolsósorban a dolgozók lelkesedése, erőfeszítése tudott megoldani. Segítette az eredmények elérését a kedvező enyhe időjárás is. A hibák alapos elemzése és feltárása során arra kell törekedni a vasút dolgozóinak és vezetőinek egyaránt, hogy még szervezettebben, magasabb színvonalon, a technológiai fegyelem fokozásával kövessenek el mindent vasútunk műszaki színvonalának emelése, gazdaságosságának fokozása, még nagyobb teljesítmények sikeres végrehajtása érdekében.

Most a téli forgalom idején, amikor a megelőző évekhez viszonyítva a szállítási feladatok is lényegesen nagyobbak, tegyék még szorosabbá az együttműködést, fokozott gondossággal, még nagyobb lelkesedéssel végezzék munkájukat és az időjárás viszontagságai között is minél magasabb színvonalon teljesítsék személy- és áruszállítási feladataikat.

Az elért nagyszerű eredmények legyenek serkentői újabb sikereknek, és az 1955. évi nagyszerű teljesítmény legyen olyan alap, amelyre sziklaszilárdan épül fel szocialista hazánk, dolgozó népünk jólétének emelését nagy mérföldekkel előre vivő második ötéves tervünk végrehajtása.

A vasutas dolgozók ebben az esztendőben is adjanak tanúságtételt hazafiságukról, a párt iránti szeretetükről, áldozatvállalásukról. A különböző szolgálati ágak egybeforrva, egymást segítve dolgozzanak tovább és bizonyítsák be ebben az esztendőben is azt, hogy bármilyen feladat előtt is állnak, úrrá lesznek azon. Ezt várja a vasutas dolgozóktól pártunk, kormányzatunk és egész dolgozó népünk.

BEBRITS LAJOS
közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ BRIGÁDTELJESÍTMÉNY



Szántó László szegecselő-brigádja a gyöngyösi Kitérőgyárban 166 százalékos átlagteljesítménnyel segíti második ötéves tervünk első tervévének teljesítését.

(Kovács G. felv.)

Látogatás Dunapatajon

A 4632-es késéssel érkezik Dunapatajra. Az utasok nagy része meg sem várja, míg megáll a vonat, máris rohan az állomás előtt álló autóbusz felé.

— *Most ugyan nem történik különösebb baj* — mondja *Horváth János* állomásvezető — *sokkal nehezebb azonban lecsillapítani a kedélyeket, amikor a Kalocsán át Bajáig közlekedő autóbusz a késés miatt nem várhatja meg az utasokat.*

Igaz, erről vajmi keveset tehetnek a patajiak, mégis ők vannak kitéve az utasok zúgolódásának, megjegyzéseinek.

Eredményeik nem kimagaslók ugyan, de a tervük rendszeres teljesítésével az állomás hét dolgozója is hatékonyan hozzájárul a vasút egészének jobb munkájához. Öt termelőszövetkezet, egy állami gazdaság és egy földművesszövetkezet küldeményei indulnak az állomásról vagy érkeznek címükre. Amennyire elősegítik ezek az állomás teljesítményének emelkedését, olyannyira ezeknek köszönhető, hogy a raksúlykihasználásnál még eddig nem sikerült elérniük az élüzem szintet. A könnyűfajsúlyú áruk, kender, élőszállítmányok, stb. nagyfokú feladása miatt van lemaradás e tervtényezőnél.

Az állomáson a legtöbb panaszuk a váltóőröknek van, akik 24/24 órás szolgálati idejük alatt ellátják a szenelést, salakozást, a szerelvények és laktanyák takarítását, sőt nyáron a gazolást is. de szabadság vagy betegség esetén nemhogy helyettest, hanem a kérvényükre még választ sem kapnak a szegedi igazgatóságtól.

Amióta a gabona-, bor- és hússzállítás felszabadult, ugrásszerűen emelkedik a darabáru küldemények száma.

A megnövekedett feladatot az állomás dolgozói megnövekedett szorgalommal és odaadással látják el. Azt tartják. hogy akkor szép a vasúti munka, ha minden percében lüktető élet van. Azt azonban szívesen vennék, ha a dülledező élőrakodót minél előbb kijavítanák.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Néhány tanács a propagandisták számára

A dolgozók marxista—leninista ismereteinek bővítéséhez, elsajátításához a propagandisták nyújtják a legfontosabb segítséget. Ezért olyan propagandistákra van szükség, akik egyrészt alaposan ismerik a marxizmus—leninizmus klasszikusait, pártunk politikáját, másrészt kellő módszertani tapasztalatokkal rendelkeznek ahhoz, hogy a legbonyolultabb elvi-politikai kérdéseket is egyszerűen, de *nem vulgárisan*, meg tudják magyarázni a dolgozóknak és azokat harcos materialista szellemben neveljék.

Hogyan tanuljon a propagandista

Hogyan felelhet meg e követelményeknek a propagandista? Ha tervszerűen tanul és jó módszerekkel oktat. *A tanulás alapja a klasszikusok tanulmányozása és az általuk kidolgozott elméleti tételek alkalmazása az adott történelmi korra és gazdasági körülményekre.* Ez feltételezi, hogy a propagandista ismerje a mai nemzetközi viszonyokat, a két tábor helyzetét és ezen belül hazánk szerepét, feladatait. Csak ez biztosítja, hogy hallgatóit is arra nevelje, hogy az elvi kérdéseket mindig azokkal a történelmi eseményekkel összefüggésben tanulmányozzák, amelyek közepette azok felmerültek és alkalmazásuknál figyelembevegyék a megváltozott viszonyokat, az új körülményeket és a helyi sajátos helyzetet.

A konferenciákon tehát ne általánosságban beszéljünk az elméletről, hanem *magyarázzuk meg az elmélet és a gyakorlat kapcsolatát, a párthatározatok és a mindennapi munka szerves egységét.* Sajnos nem minden szemináriumon, konferencián van ez így. Az egyik konferencián például az önköltségcsökkentésről és a termelékenység emeléséről folyt vita. A hallgatók, helyesen, saját szolgálati helyük feladataira is kitértek, azonban ekkor a propagandista leintette őket: *„A tananyag szerint általában kell beszélnünk a kérdés jelentőségéről"* — mondotta.

Természetes, hogy a propagandista munkájához nem lehet olyan gyakorlati sémát adni, amely minden helyzetben, minden témához felhasználható. *A módszer mindig a hallgatók összetételétől, felkészültségétől, politikai jártasságától függ.* De éppen ez minden propagandistától megköveteli, hogy elsősorban ismerje meg hallgatóit. Ehhez nagy segítséget nyújt, ha szoros kapcsolatot tart a pártbizottsággal, pártszervezettel.

Módszerek a konferencia levezetéséhez

A hallgatók ismerete az alapja annak, hogy a propagandista helyesen készüljön fel a konferencia levezetésére. Már tanulás közben gondolkozzon azon, hogyan tudja majd a bonyolult kérdéseket egyszerűen és világosan megmagyarázni. *Móricz* elvtárs, a Budapest-Nyugati pályaudvar marxizmus—leninizmus alapjai I. évfolyamának propagandistája például *minden anyaghoz szemléltető eszközöket, grafikonokat, táblázatokat készít.* A szegedi és a debreceni politikai osztály pedig maga készít ilyen szemléltető eszközöket a propagandisták számára. Ez valóban jó segítség, melyet a propagandista még tovább fejleszthet a helyi viszonyok ismeretében. A szemléltető eszközök azonban nem pótolják, csak megkönnyítik a magyarázatot, elevenebbé, érdekesebbé teszik a konferenciát.

Nagy segítség a propagandista számára a klasszikus művek záradékában található jegyzet. Sokan figyelmen kívül hagyják ezeket az anyag tanulmányozása közben, pedig felbecsülhetetlen segítség a mű megértéséhez és megértetéséhez. Több pártszervezet nyújt nagy segítséget a propagandistáknak azzal, hogy ismerteti előttük az üzem helyzetét, feladatait. A *Landler Jenő Járóműjavitóban* — az *Elméleti Tanács* felkérésére — például a közeljövőben az igazgató tájékoztatja a termelés problémáiról a konferencia-vezetőket.

Jól bevált és ma már közhasználatú az a módszer, hogy *a propagandista a konferencia kezdete előtt konzultációt tart az anyagból.* Helyes az is, ha ilyenkor az érdekesebb, vitatható kérdéseket csak feljegyzi a propagandista és az anyag tárgyalása közben tér rá vissza közösen megvitatva azt a hallgatókkal.

A jó konferencia feltétele a gondosan elkészített vitavázlat is. Ez biztosítja, hogy minden elvi kérdést megvitassanak és ugyanakkor az *„időből se fussanak ki"*. Több propagandista — igen helytelenül — vitavázlatát a prop. konferencia alapján készíti el és változatlanul hagyja az ott tárgyalt fő- és alkérdéseket. *Az ilyen vitavázlat nem veszi figyelembe, hogy más a felkészültségük a propagandistáknak és más a hallgatóknak* — ezért nem is lehet jó.

Nagy gondosságot igényel az összefoglalók elkészítése is. Vigyázzunk arra, hogy *az összefoglalók ne ismételjék a hozzászólásokat*, hanem elsősorban azokat az elvi kérdéseket magyarázzák, amelyekre kellő részletességgel nem tértek ki a hallgatók, vagy amelyeknél helytelen nézetek merültek fel.

Mindössze néhány általánosan felhasználható tanácsot kíván nyújtani ez a cikk a propagandisták számára, hogy elősegítse megtisztelő pártmegbízatásuk teljesítését.

Szegedi Mihály
a vasút politikai főosztály munkatársa

Hála és elismerés illeti a vasút minden dolgozóját

— Bebrits Lajos elvtárs szabad pártnapon beszélt a budapesti vasutasokhoz —

Az elmúlt héten az Északi Járóműjavító művelődési otthonában *Bebrits Lajos* elvtárs, *közlekedés- és postaügyi miniszter* szabad pártnapon beszélt az 1956-os év vasúti feladatairól. Az otthon hatalmas termét zsúfolásig megtöltötték a budapesti vasutasok. Minden szolgálati helyről eljöttek a dolgozók képviselői, hogy meghallgassák *Bebrits* elvtárs beszámolóját.

A miniszter elvtárs beszéde elején rámutatott arra, hogy a második ötéves terv első éve sikeres végrehajtásának biztosítéka az elmúlt évben végzett kitűnő munka. *A párt Központi Vezetősége értékelte a vasút és a vasutasok múlt évi munkáját és ez az értékelés kedvező a vasutasok számára.* A múlt évben

túlszárnyalva az összes eddigi csúcsot, többet szállítottunk tonnában és tonnakilométerben mérve is, mint az előző évek bármelyikében.

Az elmúlt esztendő sokban különbözött az eddigiektől. A szállítás mérve egész évben rendkívül magas szinten folyt, még decemberben sem volt lényeges csökkenés, sőt folytatódott 1956. január első felében is. *A feladatokat nehéz körülmények között kevesebb teherkocsival és vontató járművel oldottuk meg, mint 1953-ban.* 1955-ben nemcsak a hazai szállítási feladatok és az exportszállítások emelkedtek, hanem lényegesen megnőtt az átmenő forgalom is.

A külföldre küldött kocsik száma ugrásszerűen megnőtt, *volt, amikor 8000 exportkocsit raktunk és ezek legtöbbször csak három hét múlva kerültek vissza.* Ilyen körülmények között is sikeresen teljesítettük a tervet.

Szívvel-lélekkel folyt a munka, melyért hála és elismerés illeti a vasút minden szolgálati ágát, valamennyi dolgozóját.

Ezután a miniszter elvtárs részletesen ismertette szolgálati áganként elért eredményeket. Majd így folytatta: *A sikerek azt eredményezték, hogy nagy vonatkozásban megoldottuk a feladatokat és a népgazdaság nem érzett megrázkódtatást.* De az új esztendő még nagyobb feladatokat ró ránk, melyeknek csak úgy tudunk megfelelni, ha kijavítjuk az elkövetett hibákat is.

A vontatási szolgálatnál voltak napok, amikor géphiány miatt vonatok ácsorogtak. *Hosszú ideig tartott a fűtőházi szerelés, elsősorban belső, szervezési hibák miatt.* A kereskedelmi szolgálat gyakran nem végezte elég gyorsan a kirakást. *Nem tartotta kézben a leadásos kocsik áramlását.* Ebben az évben minden vonalon lévő kocsiról tudjon a kereskedelmi szolgálat és szinte *„seperje"* azokat céljuk felé, biztosítsa azonnali beállításukat.

A forgalom nagyobb figyelmet fordítson az elegyáramlásra. *Az elmúlt évben sokszor „döcögtek" a vonatok a helytelen menetirányítás miatt.* Nem használták ki kellőképpen a villamosvontatás lehetőségeit, különösen a budapest—gödöllői vonalon. A pályafenntartás a legforgalmasabb időszakban is kért vágányzárt. A távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat hibája miatt *blokkzavarok keletkeztek*, amelyek következményeképpen sokszor tucatnyi vonat vesztegelt.

1956-ban úgy kell végezni munkánkat, hogy mennyiségileg és minőségileg is megoldjuk feladatunkat. Biztosítanunk kell egész évben a szállítás egyenletességét,

el kell érnünk, hogy óráról orara, hétről hétre, hónapról hónapra teljesítsük a tervet és ne legyen hóvégi lázas sietség.

Ezután a nehézségekről, az elöregedett pályákról, az ósdi vontatott és vontatójárműparkról beszélt, majd kijelentette, hogy a második ötéves tervben ezek kicserélése megkezdődik.

Kapunk új síneket, 1200 vasúti kocsit, új gépeket, köztük Diesel-elektromos és villamos mozdonyokat.

Tovább folytatjuk a villamosítást. Az a cél, hogy a nagy csomópontok körül, legalább az első rendeltetési szakaszon villamos-vontatást vezessünk be.

Befejezésül elismeréssel szólt a pártszervezetek mozgósító tevékenységéről, amelyek harcba vitték, lelkesítették a vasutasok sokezres táborát, majd hangsúlyozta, hogy *a megnövekedett feladatoknak a vasutasok csak akkor tudnak megfelelni, ha állandóan tanulnak, művelődnek, képezik magukat és ehhez az eddiginél nagyobb segítséget nyújtanak a pártszervezetek.*

A megjelent vasutasok a beszédet többször lelkes tapssal szakították meg, éltették a pártot és végezetül fogadalmat tettek, hogy sikeresen elvégzik az új esztendő megnövekedett feladatait is.

Eredményesebb lett volna a taggyűlés...

Makó állomás pártszervezete a napokban választotta meg új vezetőségét. Ebből az alkalomból szeretettel üdvözölték az állomás kommunistáit a fűtőház, Mezőhegyes állomás és Makó-Újváros dolgozói.

A beszámoló főként a hiányosságokkal foglalkozott, hogy ezzel is megkönnyítse a megválasztandó új vezetőség munkáját, a feltárt hibák kijavítását.

A beszámolóhoz többen hozzászóltak, azonban *a felszólalók többsége ugyancsak fukarkodott a bírálattal.* Úgy látszott, hogy a vezetőség minden hibát feltárt, a kommunistáknak már nem maradt mondanivalójuk. A szünetben kiderült, hogy nem ez a helyzet. *A párttagok, akik hallgattak a taggyűlésen, az udvaron egymás között bírálták a pártvezetőség, az alapszervezet munkáját és vitatták Makó állomás problémáit.* Színvonalasabb és eredményesebb lett volna a taggyűlés — és ez szolgáljon tanúlságul más pártszervezetek számára —, ha a kommunisták véleményüket nyíltan, a taggyűlés színe előtt mondották volna el.

Cserháti József
szegedi igazgatóság

A pártszervezet köszönete

Varga Ferenc elvtárs, a ceglédi fűtőház pártszervezetének titkára küldte szerkesztőségünkhöz az alábbi levelet és kérte leközlését, hogy a pártvezetőség nevében a széles vasutasnyilvánosság előtt mondjon köszönetet a szertár valamennyi dolgozójának az elmúlt évben végzett kiváló munkájukért.

„Pártvezetőségünk ezúton fejezi ki köszönetét a ceglédi szertárfőnökség dolgozóinak, akik az elmúlt évben példamutató munkát végeztek. Külön köszönjük meg Király József elvtárs szénkirakó munkás segítségét, aki 165 százalékos átlagteljesítményével, a szénkocsik gyors kirakásával támogatta munkánkat és munkamódszerátadásával elérte, hogy csoportjában senki sem dolgozik 150 százalékon alul. Hozzá hasonló lelkesedéssel végezték munkájukat Fodor Mihály, Bozóki József és Schmidt József elvtársak is, akiknek átlagteljesítménye szintén elérte a 150—155 százalékot.

A szertár jó eredményéhez nem kis mértékben járult hozzá Csurcsics Danica elvtársnő vontatási szénraktár kezelő, aki kiváló munkájáért az elmúlt fél év alatt háromizben részesült pénzjutalomban. Köszönet illeti Juhász Etelka bérelszámoló elvtársnőt is, a szertár egyik legszorgalmasabb dolgozóját, aki pontos és jó munkájáért az elmúlt évben hatszor kapott pénzjutalmat, s aki szakmai feladatai mellett lelkesen látja el társadalmi munkáját is."

Két propagandista

Makó vályafenntartásnál a politikai iskola I. évfolyamát vezeti *Tóth Mihály* elvtárs. Konferenciája azért színvonalas, mert a hallgatók felkészüléséhez is állandó segítséget nyújt. A konferencián valamennyi elvtárs megjelenik és *a propagandista segítségével tartalmas jegyzeteket is készítenek az elhangzott viták alapján.* Tóth elvtárs szorgalmas, áldozatos munkája nyomán állandóan nő a tanfolyam színvonala.

Lökösházán a politikai gazdaságtan I. évfolyamát *Leszkó Mihály* elvtárs vezeti. A tanfolyam nem éri el a kívánt színvonalat. Ezen nem is lehet csodálkozni, hiszen *Leszkó elvtárs rendszeresen távol marad az előkészítő konferenciákról* és ha időnként meg is jelenik, akkor is készületlenül teszi ezt. Véleménye szerint, az előkészítőn kell megtanulni az anyagot. Nem csoda, ha a hallgatók is így vélekednek és ezért készületlenül jelennek meg a tanfolyamon.

Nemzetközi ÉLET

Betiltották a Szakszervezeti Világszövetség tevékenységét Ausztria területén

A Szakszervezeti Világszövetség titkársága a szakszervezeti szabadságot ért újabb súlyos támadásról tájékoztatta az elmúlt napokban a világ munkásait. Az osztrák szövetségi kormány belügyminisztere február 4-én elrendelte a Szakszervezeti Világszövetség ausztriai székhelyének feloszlatását. A titkárság kiemeli: az osztrák belügyminiszter határozatának megokolásában ürügyül egyebek között azt hozza fel, hogy a Szakszervezeti Világszövetség a gyarmati népek javára fejtett ki tevékenységet az ENSZ-ben. Az SZVSZ nem tűrheti, hogy az ENSZ-nél kifejtett rendes és legális tevékenységét jogtalanul kifogásolják.

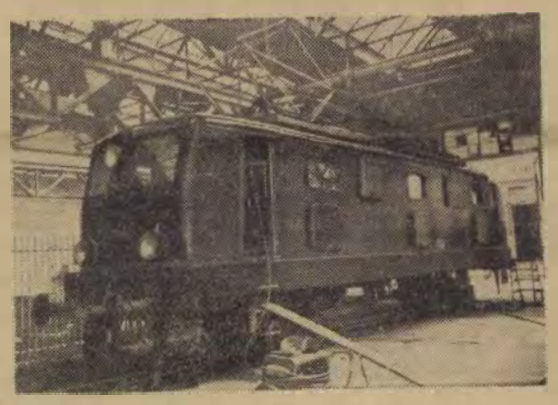
A titkárság kijelenti, hogy a Szakszervezeti Világszövetség egy pillanatra sem szakítja meg harcát, amelyet minden ország dolgozóinak érdekvédelméért folytat. Senkinek sem áll hatalmában megtiltani egy 85 millió tagot számláló szervezet tevékenységét, egy olyan szervezetét, amely a kapitalista, a szocialista és a gyarmati országok dolgozóinak szolidaritását valósítja meg. A Szakszervezeti Világszövetség tovább harcol a békéért, a szabadságért és az egész világ dolgozóinak jobb életéért.

A magyar szervezett dolgozók, közöttük a magyar vasutasok is mély felháborodással értesültek az SZVSZ tevékenységének betiltásáról. A SZOT szolidaritásáról és ragaszkodásáról biztosította a Szakszervezeti Világszövetséget, s ebben a nyilatkozatában is a legteljesebb megértésre talált a magyar vasutasok széles tömegeinél.

Közép-Kelet egyik legnagyobb vállalkozása

A közelmúltban a szíriai Damaszkuszban Lengyelország képviselői megállapodást írtak alá. Eszerint a Lengyel Népköztársaság tervezetet készít és ajánlatot tesz egy a Damaszkusz—Medina között létesítendő új vasútvonal megépítésére. A munka Közép-Kelet egyik legnagyobb vállalkozása lesz lengyel vasútépítő szakértők vezetésével, akik szíriai tartózkodásuk alatt megvizsgálták a helyi adottságokat a vonal és a hídépítési feladatok tükrében. A vasútvonal teljes hossza 526 mérföld (kb. 840 kilométer) lenne és Szírián, Jordánián és Szaudi-Arábián vezetne keresztül. Az új vasútvonal jelentős részét az arábiai sivatagban fektetik le.

LENGYELEK A VASÚTFEJLESZTÉSÉRT



A wroclawi állami vagongyárban végzik a három egységből álló villamosszerelvények és a „E—K—10" sorozatú villamosmozdonyok gyártását. A lengyel tervezők e büszkesége 120 kilométer óránkénti sebességgel közlekedik. Képünkön az új villamosmozdonyt látjuk.

(Lengyel Távirati Iroda felv.)

Néhány érdekes adat az angol vasútról

Az angol vasutasok hetilapja, a „The Railway Review" érdekes adatokat közöl a brit vasutasok 1954. évi tevékenységéről. Elmondja többek között, hogy 1954-ben az utasok közül egyetlen halálos áldozatot sem követelt a vasúti közlekedés. Ez annyit jelent — írja a lap — mintha ezer ember 800-szor körülutazná a világot anélkül, hogy egyet is halálos baleset érne. A lap keserűen jegyzi meg, hogy ugyanakkor évente és átlagosan 200 angol vasutas leli halálát szolgálat közben. A vasúti szolgálatnál csak a bányászat és az építőipar veszélyesebb Nagy-Britanniában. A jelentés elmondja, hogy az angol vasutakon minden hétköznap 24 000 személyvonatot indítanak és évente egymilliárdnál több utast szállítanak. A teherforgalom átlaga egymillió tonna naponta.

50 éves a Tauern-vasút

A híres Tauern-vasút az elmúlt napokban ünnepelte fennállásának félévszázadát. A Schwarzach-St. Veitből Spittálba és a Gastein völgyébe vezető vasútvonal, egyike Ausztria legszebb és legforgalmasabb vonalainak. A vonalat már régen villamosították. A vonalon naponkint 70 vonat közlekedik.

A japán vasutasok többsége a Sohyoba tömörült

Japánban hétmillió szervezett munkás tagja a különféle szakszervezeteknek. Ezek közül hárommillió tartozik a régi, baloldali szociáldemokratákat támogató tömörülésbe, az úgynevezett *Sohyo*-ba. Ugyanekkor csak 660 000 tagja van a jobboldali szociáldemokratákat támogató Japán Szakszervezeti Szövetségnek. Egyre emelkedik viszont azoknak a száma, akik a kommunistákkal rokonszenvező Japán Ipari Szakszervezet tagjainak sorába jelentkeznek.

Óriásdaru a vasút szolgálatában

A skóciai Inverurie Works járműjavító üzemben most állították fel a brit vasutak legnagyobb daruját. A daru 100 tonna teherbírású, 7 motor működteti. Nagyságának érzékeltetésére néhány adatot közlünk: a daru és a portál építésére 290 tonna acélt, a tartóállvány megalapozásához pedig 300 köbméter betont használtak fel. Az acélszerkezetet mindenütt hegesztették.

Dolgozóink hősiesen megbirkóznak a hideggel és a hóval

Harmadik hetébe lépett a kegyetlen hideg. A hóeséssel súlyosbított kemény fagy rendkívül megnehezítette a vasút munkáját. Dolgozóink azonban hősiesen megbirkóznak a rendkívüli időjárással. Minden elismerést megérdemel az a szilárd helytállás, amellyel eddig sikerült legyőzniök a téli nehézségeket. Szinte emberfeletti munkát végez minden vontatási, forgalmi, pályafenntartási és egyéb szolgálati ághoz tartozó dolgozó, hogy biztosítsa a fennakadás nélküli szállítást.

Ennek a dicséretnek adott hangot a „Szabad Nép" február 10-i vezércikke is, amely „nagyszerű" jelzővel illette a vasutasokat, meghajtva előttük az elismerés zászlaját.

Amikor büszke örömmel adunk hírt a dolgozók pompás helytállásáról, ugyanakkor a leghatározottabban el kell marasztalnunk nem egy szolgálati vezetőt, aki nem gondoskodott idejében dolgozói számára megfelelő mennyiségű és minőségű védőruháról, meleg védőitalról. Sok helyen nem adták ki idejekorán a védőételt és a védőruhát. Érezze legfontosabb kötelességének minden szolgálati vezető, hogy a legmesszebbmenően gondoskodjék dolgozói ellátásáról.

Kötelességteljesítés 20 fokos hidegben

A behavazott Mecsek állomásaira szokatlan erővel tört rá a fagy. Mínusz 20 fok alatt volt a hőmérő, amikor *Komló állomáson* késő éjjel megszólalt a szénbánya diszpécserjének telefonja: *„Vasutas elvtársak! A nagy hideg miatt megnehezült a szénellátás. Segíteni akarunk, több szenet adunk, de ehhez üres kocsi kell!"*

Gál József forgalmi szolgálattevő gondterhelten tette vissza helyére a telefonkagylót, mert tudta, hogy *az állomáson alig van pár darab rakodásra alkalmas üres kocsi*, a legközelebbi üreskocsi szerelvény pedig most indul Dombóvárról. És amíg megérkezik, a nagy hidegben sok minden *érheti. Így is történt: Sásd* után a mozdonyvezető jelentette a menetirányítónak, hogy elfogyott a pakurája, *nem tudja továbbvinni a szerelvényt.* Gál elvtárs gyorsan intézkedett. Már hívta is a telefonhoz a 324—1529 számú tartalékmozdony vezetőjét. *Löbl Ádám* elvtárs mozdonyvezető ezen az éjjelen már két ízben tette meg az utat Komló és Bakóca—Godisa között üres kocsikért, de mikor meghallotta, hogy ismét útra kell kelnie üres szerelvényért, késedelem nélkül ismét *igennel felelt.*

Hajnali kettő körül járt az idő, a hőmérő 23 fok alá süllyedt, a levegő szikrázott a hidegtől, de Löbl elvtárs nem riadt vissza, nem keresett kibúvót, pedig talált volna, mert gépjének hátsó vonórúdja eltörött és csak fordított állásban tudott vontatni. Ennek ellenére *azonnal indult.* De mi lesz amíg visszaérkezik?

Mikola József kiváló jelvénnyel kitüntetett kocsimester sietett a forgalmi szolgálattevő segítségére. Jelentette, hogy kiválogatta azt a 18 üres kocsit, amibe lefagyott a kirakás selejtje, a kavics, salak, kőzuzalék stb. A rakodási főnökség nem tudott embert adni, erre a forgalmi szolgálattevő és Mikola kocsimester elsőnek ugrottak a kocsikba és példát mutatva, a brigád többi tagjával együtt *egy óra alatt csákánnyal és lapáttal kitakarították a kocsikat. Amikor a diszpécser újra telefonált, a kocsik már a szénosztályozó surrantói alatt voltak.*

Reggel a brigád egyszerűen annyit jelentett, hogy *a szénbánya kiszolgálása folyamatos volt. (Kövesdi Gusztáv leveléből.)*

A hidegnél is erősebb a halasi Paprika

Az egyre fokozódó zord időjárás nehéz feladatok elé állította a kiskunhalasi fűtőházat is. Dolgozóit azonban nem ijesztette meg a kedvezőtlen idő, hősies helytállással továbbra is kimagasló munkát végeznek. A példamutatásban előljár *Paprika Sándor* mozdonyvezető és *Baur Sándor* fűtő. Február 4-én 21 fokos hidegben 324.072-es gépükkel Baja—Kiskunhalas között *454 tonna túlsúlyt továbbítottak.* Kisebb mértékben mások is megcsinálták ezt a bravúrt. A mozdonyszemélyzet példát mutat a szénmegtakarításban is. Januárban — kihasználva az enyhe időt. 389 tonna szenet takarítottak meg, 73 910 forint értékben.

A fiókműhely dolgozói a nagy hidegben fokozott munkatempóval és jó minőségű javításokkal segítik az utazószemélyzetet. Különösen *Horváth József, Horváth László* lakatosok és *Szekula István* ifjúsági lakatosbrigádja végez dicséretes munkát. *(Belényi Károly leveléből.)*

Rövid menetekkel dacolnak a téllel a szegediek

A szegedi fűtőház mozdonyvezetői célul tűzték ki, hogy a hideg ellenére sem lesz vontatási kiesésük. Ezt ezideig sikerült is elérniük. Mégpedig úgy, hogy közülük többen rövid menetidő alkalmazásával továbbították vonatjukat. *Kandó Ferenc* mozdonyvezető és fűtői, *Lévai István*, valamint *Molnár István* a 424 035 számú géppel a reggeli gyorsvonatot *21 perc rövid menetidővel vitték Budapestre*, azaz menetközben ennyivel csökkentették azt a késést, ami a csatlakozásra várásból adódott a különböző állomásokon. Így a vonat a hideg idő ellenére *rendesen futott be végállomására.*

A csabai vonalon is *rendesen* közlekedtek a szegedi fűtőház által továbbított vonatok. A Békéscsabára délben induló 1612 számú vonatot *Katona Pál* mozdonyvezető és *Szabó Antal* fűtő a 22—160 számú géppel 19 perc, a Békéscsabáról visszafelé jövő és este érkező 1611 számú vonatot 11 perc rövid menetidővel továbbították. *(Török József leveléből.)*

A választási műszak felelevenítette a mozdonybrigádok párosversenyét

A kecskeméti fűtőház dolgozói nagy lelkesedéssel tették magukévá a szakszervezetnek 125 000 tonna szén megtakarítására kibocsátott felhívását. Elhatározták, hogy az év végére 10 százalékos megtakarítást érnek el. Ezt azzal is elősegítik, hogy lehetőleg 50 százalékos pakurakeveréssel továbbítják vonataikat.

A fűtőházban a pártvezetőségválasztás tiszteletére megrendezett műszakban feléledt a mozdonybrigádok párosversenye. *Ragó József* és *Bartucz János* mozdonyvezetők, *Bimbó János* és *Takács István* fűtők a párosversenynek köszönhetik, hogy a választási műszakban *magas teljesítménnyel* dolgoztak. *(Kovács János leveléből.)*

Piaci napon sok minden kiderül

Piaci nap van Kiskunhalason. Ez azt jelenti, hogy *az állomás zsúfolt.* Hangosbemondó figyelmezteti az utasokat — akik úgy szoronganak a perronon, mint hering a hordóban —, hogy a II. számú vágányra vonat jár be és onnan indul tovább Kiskőrösre. Az utasok megdöbbenéssel néznek a II. vágány felé, hiszen ezen a vágányon már áll egy vonat. *Vajon mi fog itt történni?* — kérdezgetik egymástól szorongva. De hamarosan látják, hogy nincs semmi baj, mert a forgalmi szolgálattevő ott terem és a helyszínen intézkedik a zártvágányra való vonatfogadás biztosításáról.

Az ilyen és ehhez hasonló helyzetek általában jellemzők Kiskunhalas állomásra, amiből könnyű kitalálni: arról van szó, hogy bizony ez az állomás ma már igen szűk, alaposan megnövekedett forgalmához képest. A dolgozókra vár a feladat, hogy *a befogadóképesség hiányát lelemménnyel, éberséggel, fáradhatatlan munkával pótolják.* Meg is felelnek ennek a követelménynek. Elég, ha arra hivatkozunk, hogy a múlt év utolsó negyedében *elérték az élüzem szintet.*

Az állomásnak a nehéz körülmények között is jó a kapcsolata a szállítható felekkel és az utazóközönséggel. *Márta* Istvánné hévízgyörki lakos, aki éppen darabárut ad fel a raktárban, érdeklődésünkre elmondja, hogy többször volt már dolga a halasi kereskedelmi dolgozókkal, azok mindig előzékenyek voltak és minden lehetőt elkövettek, mint most is, hogy a későn kihozott árut is felvegyék és gondoskodjanak azonnali továbbításáról. A mai piaci napon 120 darab élő és romlandó küldemény sorakozik a raktárban és vár továbbításra a 951. számú gyorstehervonattal.

De panaszuk is van a szállítható feleknek, utasoknak és az állomás dolgozóinak. Az őszi eső és a most megindult havazás következtében az I., II., III. vágány közötti perronrész *teljesen elsárosodott*, majd eljegesedett. Ez nehezíti a vasutas dolgozók munkáját, veszélyezteti az utazóközönség testi épségét. A pályafenntartás gondoskodjék megszüntetéséről.

Hiba az is: *a kocsirendező brigádok nem minden esetben értesítik a fűtőházat arról, hogy a kijáró mozdonyok vágányára, a VII. vágányra a szertár részére érkezett szénküldeménnyel rakott kocsikat beállították.* Ez természetesen késlelteti a mozdonyok kijárását, emiatt gyakran késnek az indulásra kész vonatok. *Oláh Ferenc* belsős mozdonyfelvigyázó elmondja, hogy ettől eltekintve a forgalmi és vontatási szakszolgálat együttműködése jó.

Ennyi minden derül ki piaci napon Kiskunhalason, egy röpke látogatás alkalmával. Nem árt, ha kiderül az ilyesmi, mert így jobban és gyorsabban lehet segíteni a bajokon.

Sziládi Sándor
szegedi igazgatóság

VASUTAS HŐSÖKET AVAT A TÉL

Cudar, dermesztő hideg öleli át fagyos karolással Szolnok állomást. Már két hete mínusz 15—20 fok között ingadozik a hőmérő higanyszála. Embert, gépet próbára tevő zord időjárás ez. Az északi szél fékevesztetten, szilajul rohamoz minden útjába tévedt élőlényt, élettelen tárgyat. Kutyát kiverni sem lehet ebben az időben, de a dolgozó embert lelkiismereti parancsa, kötelességérzete kint tartja a téren.

Hegedűs László pályamunkás prémsapkás, védőruhás alakját 14 társával egyetemben ott látni a nagykiterjedésű pályaudvar minden pontján, csavarkulccsal a kezükben. Sínrepedésre, síntörésre *„vadásznak"*. Az acélsín ridegen csillogó teste *„dolgozik"* az ilyen hidegben. A pályamunkások dacolva a hófúvással, a csontig hatoló jeges hideggel, óvják, védik vasutukat minden bajtól.

A pályamunkások ebben a küzdelemben méltó partnerekre találnak a védőruhával jól ellátott kocsirendezőkben, a tartalékon dolgozó vontatási dolgozókban. Bizony nem könnyű a munkájuk. Egész embert követel. Sokan nem ismerik a fizikai helytállásnak ezt a rendkívül áldozatos módját. Amikor nappal és éjjel, kitéve az időjárás szeszélyének játékának, millió tűszúrást okoz az arcon a viharos szélverte hó, amikor ezeket a tűszúrásokat érzi ujjai hegyén a csavarkapcsok meglazításánál, a fékek felengedésénél, a kocsik összekapcsolásánál. Ezekben a napokban erény elvégezni a hétköznapi munkát is és ilyenkor avat vasutas hősöket a tél.

Bizony nem könnyű és sokszor emberfeletti munka a vonatok szétrendezése, összeállítása. Szolnokon síktolatással és gurítással végzik ezt a munkát. A kemény tennivalók irányítóit, végzőit, — mint *Hargitai* László térfőnököt, *Kókai* László kocsimestert, *E. Katona* Sándor tolatásvezetőt, *Kallus* László térfelvigyázót, *Tassi* László külsőst, *Mondok* Sándor rendelkező forgalmi-szolgálattevőt, *Mészáros* Kálmán vonatátvevőt és *sok-sok harcos társukat az állomáson*, de szerte *az országban is*, — egy cél hevít: *vasutasbecsülettel helytállni a legnehezebb körülmények között is!* Ezért nem mindegy, ha dolgukat bármi is akadályozza. Pedig nem egy ilyen körülmény akad. Itt van mindjárt az első: öt tartalék végzi az elegy szétrendezését, de a tolatómozdonyok a megengedett 20 percen túl, sokszor 60—80 percig is kezelnek. Hozzá még nemcsak az engedélyezett hat óránként, hanem néha többször is ez időn belül. A gépek jókarban vannak, de átkozottul rossz a porszén, a szénkeverék. Ezen pedig a fűtőház se tud segíteni, hiszen országos problémáról van szó: Az utóbbi időben sok a beteg a fűtőházban. Emiatt nem mindig begyakorlott mozdonyszemélyzetet vezényelnek a tartalékokra. Nem tehetnek erről sem, de mi a vége? Lassabban megy a munka!

Nehezíti a tolatást az erős ellenszél. Emiatt az ellökött kocsik és kocsicsoportok nem mindig gurulnak be a helyükre. A lehűlt csapágyak is féktuskóként fogják a kocsikat és nemegyszer „betalogató" gépet kell beállítani.

Amire vigyázni kell

A szolgálat megkezdésekor a sarurakók már „előmelegítve" viszik ki a sarut, amely használat közben felmelegszik és erős igénybevétel esetén nem is hűl le. A sarusok vigyáznak, hogy se hó, se jég ne ragadjon a csúszó talpfelületre. Ezzel és a homokolással elejét veszik a „sarulevágásnak", annak, hogy lependerüljön a saru a sínkoronáról. Vigyázni kell a különféle kocsitípusok elökésére. Az egyik jobban gurul, mint a másik. Ha rosszul számítják ki a követési sebességet, egyik kocsi utóléri a másikat és „félreguritás" történik. Kemény ellenfél a frissen esett hó is, mert a vagonok futását lelassítja. Ennek rövidsaruzás az ára, s a rendezés meglassul.

Hősök, férfiak, — vasutasok! Nincs túlzás e jelzőkben. És az sem túlzás, hogy ilyen munka elvégzésére csak azok képesek, akik magukénak érzik a vasutat, szeretik ezt a munkát, egyek vele jóban és rosszban.

Sz. I.

ÉJJEL A PÁLYAUDVARON

Mint idegszálak futnak a sinek,
hűs kigyótestük reszketve hajol,
szikrázó drótok kórusa zizeg
az üvegcsarnok szárnyai alól.

Húzza az éj kormozott, vak leplét:
karikáz, megáll, hintáz benn a fény
millió darázs száll s aranylepkék
lapulnak félve nyirkos szövetén.

Horkol s felriad álmából a csend.
Figyelek a forgolódó zajban:
ütközők mázsás csattanása zeng,
mozdonyok füttye sikoltva harsan.

Mint nehéz függöny mozdul a setét,
elébem toppan sok féltett titka:
ködbe mereszti nagy, kerek szemét,
éberen figyel a masiniszta;

egy mozdulat, lassít az okos gép,
a forgalmi tiszt hosszan tiszteleg,
zeng a peron, tolong a tarka nép:
— A miskolci személy megérkezett...

Irtó Gyula

Ahogyan a menetirányító látja a tél nehézségeit

A menetirányító stúdiók ablakából egy méternyi vágányt sem lehet látni, de még a csukott ablakokon is átszivárog a *Keleti pályaudvar* forgalmának sokféle zaja. Hallani, amint nehéz fújtatással vonatok gördülnek ki s amint egy-egy vonat elindul, valamelyik grafikonon mindjárt nyomába szegődik a menetirányító ceruzája.

— Sajnos, a nagy hideg beállta óta ezek a grafikonok sokszor erősen eltérnek az úgynevezett „pókhálótól", a vonatok előre megtervezett és vékony vonallal felrajzolt útjától — mondja *Túróczi Béla* elvtárs, a budapesti igazgatóság menetirányító csoportvezetője. — Röviden: *sok a késés.* A forgalom pedig úgy alakult, hogy erősebb zökkenő nélkül le lehetne bonyolítani, a kemény hideg ellenére is. A rendkívül erős januári forgalomhoz viszonyítva — januárban annyi árut szállított a vasút, mint az előző évben januárban és februárban együttvéve — jelentős a forgalom csökkenése.

— A csökkent forgalomhoz viszont a kemény hideg miatt aránylag több gép kell, hosszabb ideig tart a vonatok rendezése, alacsonyabb a terhelés. És itt van a hibák forrása. *A vontatás nem tud annyi és olyan jól karbantartott gépet adni, amennyit a tél megkövetelne.* Különösen *a tartalékok hiányos karbantartása bosszúlja meg magát* a nagy hidegben. *Budapest—Soroksári-úton* és *Pestlőrincen* a tartalékgépek sokszor órákra kiesnek a munkából.

Veszélyes gócok

— Nagyon hullámzó a vonali gépek teljesítménye is, bár a mozdonyszemélyzet zöme hősiesen helytáll a nehéz körülmények között és *akkor is voltak túlsúllyal, a menetidő tartásával közlekedő vonataink, amikor a hőmérő mínusz 20 fokot mutatott.* De sajnos, ott vannak a legnagyobb bajok, ahol leginkább szükség lenne a helytállásra: *a budapest—hatvani vonalon.* Ezen a vonalon ugyanis nem csökkent a forgalom, a borsodi iparvidék ontja termékeit, a kohók, a bányák egyenletesen termelnek, azonban a hatvani fűtőház gépei nem képesek zavartalanul továbbítani a felkínált árumennyiséget. Aszód—Gödöllő között még tológéppel, előfogattal is elakadnak és órákra lefoglalják a vonalat.

— A másik két veszélyes góc *Székesfehérvár* és *Szolnok* térsége. Itt gyakran 6—8 vonat is vár egyidőben gépre. A nagy rendezőpályaudvarok munkájában a hideg időjárás nem okozott eddig zavart. Jó a gurítódombok teljesítménye, *Budapest—Ferencváros, Rákosrendező, Komárom* hiánytalanul fel tudja dolgozni a vonatokat.

Első: az együttműködés

— Az elmondottakból körvonalaiban már az is kibontakozik, hogy *a téli forgalom mit követel a menetirányítóktól.* Úgy kell gazdálkodni, hogy *lehetőleg minél kevesebb mozdonnyal tudjuk mozgatni az elegyet.* Takarékoskodnunk kell a gépekkel, azokat a vonatokat, amelyek előreláthatólag ácsorognának, fel kell oszlatni és gépüket azonnal beadni a fűtőházba. Különösen nagy figyelemmel kell lenni Székesfehérvár és Szolnok munkájára, itt van a legnagyobb szükség az adott helyzet alapos mérlegelésére. Amelyik pillanatban olyan mérvű a géprevárás, hogy az állomás belső munkáját is zavarja, akkor már nem szabad vonatokat bevinni.

— Minden időszakban, de *télen sokszorosan fontos, hogy ne csak a forgalmi irodák, hanem a mozdony- és vonatvezetők is állandó kapcsolatban legyenek velünk*, megbeszéljük a nehézségeket —, mondja befejezésül *Túróczi* elvtárs. — Viszont a mozdonyvezetőknek, vonatvezetőknek több megértéssel kell fogadniok a menetirányító intézkedéseit. Be kell látniok, hogy *a menetirányító úgy intézkedik, ahogyan az adott helyzet, a forgalom érdeke, a fontossági sorrend megköveteli* s ezért ő tartozik felelősséggel. A tél megpróbáltatásai nemcsak megkövetelik a legszorosabb együttműködést a szakszolgálatok között, hanem kényszerítenek is erre. Az együttműködés pedig a legerősebb fegyver a tél leküzdéséhez.

A KAPOSVÁRI KULTÚRVÁRÓTEREMBEN



Vonatravárás közben szívesen keresik fel a dolgozók Kaposvárott a kultúrvárótermet.
(Kovács G. felv.)

A BAJAIAK NEM HAGYJÁK MAGUKAT

Baja állomás eddig egyszer — 1954 II. negyedévében — volt élüzem. Szó sincs róla, hogy a dolgozók megelégeltek volna a dicsőséget. Nagyon is akarták, hogy az első élüzemcímet kövesse a második. Ezért tavaly év elején elhatározták, hogy egész esztendőben *„rámennek"* az élüzemszintre. Sajnos, úgy huszadika táján majd minden hónapban rá kellett ébredniök, hogy egyik vagy másik versenytényezőnél olyan nagy a lemaradásuk, hogy nem tudják pótolni.

Naponkénti teljesítmény-értékelés

Törték a fejüket, hogyan lehetne ezen segíteni. Végül az októberi termelési értekezleten *Keresztes* Gyula elvtárs, állomásfőnök javaslatára elhatározták, hogy rátérnek a teljesítmények *naponkénti értékelésére.* Ez a módszer kitűnően bevált, mert azonnal megmutatta, hol csökken a teljesítmény, hol kell erősíteni, hogy minden hónapban meglegyen a tervteljesítés.

Ennek a módszernek a segítségével az utolsó negyedév mindhárom hónapjában valamennyi tényezőnél magasan túlteljesítették az élüzemszintet. Áruszállítási tervüket már december 21-én befejezték, s az év végéig 109 százalékra teljesítették. Ilyen módon az állomás hosszú idő után most ismét jogos várományosa az élüzem címnek.

A dolgozókat nagyon felelkesítette a szép eredmény és a januári termelési értekezleten még lendületesebb munkát fogadtak. Fogadalmukat meg is tartották, mert január 24-ig *199 kocsival és 3343 tonnával raktak többet az erre az időre előirányzottnál.*

Jó versenynyilvánosság

Van még valami, ami a napi értékelésen kívül hatékonyan segíti az állomás dolgozóit: *a jó versenynyilvánosság.* A felvételi épület falán kifüggesztett nagy versenytáblán kívül minden szolgálati helyen állandóan olvashatók az állomás globális dekádteljesítményei, de a napi brigádteljesítmények is. Ebben az évben a versenynyilvánosság még teljesebb lesz. Az eddigi versenytábla kezelése ugyanis nehézkesnek bizonyult és az állomásfőnök áttekinthetőbb, egyszerűbb kezelésű, de minden adatot pontosan feltüntető két táblát szerkesztett. Az egyik a dekádteljesítményeket, a másik a napi teljesítményeket szemlélteti.

A táblákon nemcsak a brigádok neve van feltüntetve, hanem a brigádtagoké is. A kereskedelmi dolgozók teljesítményei is ott szerepelnek a táblán. A tapasztalat szerint nagy buzdító hatással van a dolgozókra, ha a nevük mellett elhelyezett kis nyilat naponta előrenyomulni látják a célt jelentő élüzemszint felé. De talán még serkentőbb a hatás, ha a nyíl egyhelyben vesztegel, vagy csak lassan kúszik előre az acéldróton.

Újítás még a dekádteljesítményi táblán, hogy *feltünteti a párosversenytárs, Hódmezővásárhely állomás eredményeit.* Nyilvántartja a tábla az élenjáró, a kiváló és a szakma kiváló dolgozóit, valamint a brigádok és az állomás vállalásait is.

Együttműködés a szomszéd igazgatósággal

Kitűnően oldották meg Baján *a határos igazgatóság szomszédos állomásával való együttműködést.* Köztudomású, hogy az igazgatósági határokon lévő állomások sokszor a maguk érdekét tartják előbbrevalónak, nem pedig a közös érdeket. Baja *szocialista szerződést* kötött a pécsi igazgatósághoz tartozó Bátaszékkel a vonatok kölcsönös minőségi összeállítására, a gazdaságtalan elegytovábbítás felszámolására, a két állomás együttműködésére. Tapasztalatcseréket is tartottak már: a bajai brigádok teljes létszámmal egész napra átmentek Bátaszékre, megismerték az ottaniak helyzetét, nehézségeit, a bátaszékiek pedig Baján jártak és most már tudják, miként küldjék a vonatokat, hogy lehetőleg ne okozzanak egymásnak forgalmi nehézséget. Keresztes elvtárs beszámolt erről a módszerről egy igazgatósági értekezleten, *azóta már a csabaiak is voltak Szolnokon, a szegediek Cegléden.*

Javítanivaló is akad

Persze nem szabad azt hinni, hogy Baján most már minden fenékig tejfel és nem akad javítanivaló. De bizony akad, amivel a mostani jó munkát jobbá lehetne tenni. Itt vannak például *az új siktolatási módszerek. Bevezettek hármat is, de a brigádok még mindig elhanyagolják alkalmazásukat.* Pedig a kihúzóvágányt nagy költséggel megemelték, hogy alkalmas legyen megállásnélküli lökéssorozatos szalasztásra, mégsem eszerint a módszer szerint tolatnak Baján, azzal a kifogással, hogy a kihúzóvágány ívben van és lassítja a kocsik futását. Ez azonban nem lehet kifogás.

A megállásnélküli szalasztás lökéssorozattal ma már általánosan bevált tolatási módszer, biztos, hogy a bajai vasutasok is növelni tudják vele eredményeiket, ha megszokják a kiakasztó dorong használatát és begyakorolják ezt a tolatási módot.

Miért került válságba a kultúrélet Somoskőújfalun

Somoskőújfalu nem nagylétszámú állomás, forgalmi és kereskedelmi személyzete mindössze 47 fő. A határmenti község kultúréletének mégis a vasutasok a fő mozgató erői. A kultúrműsorokon kívül minden évben egy-két színművet, operettet hoznak színre.

A kultúrcsoport legutóbb a *„Csárdáskirálynő"*-t adta elő nagy sikerrel, nemcsak otthon, hanem több más helyiségben is, így *Salgótarjánban* két ízben. Egy alkalommal a CSD és a MÁV itt tárgyaló határforgalmi bizottságának tagjai is elismerésüket fejezték ki az előadásért.

A *„Csárdáskirálynő"* nagyigényű darab, a szereplők létszáma 56 volt. Ennyi szereplőt a vasutas dolgozók köréből nem tudtunk biztosítani, ezért a község lakosságának segítségét is kértük. A darab előadására nem volt kellő anyagi fedezet, bár a területi bizottság ígért támogatást, de erre hiába várt a kultúrcsoport. Így a szereplők jórészt maguk adták össze a pénzt a díszletekhez, a ruhákhoz.

Az önfeláldozó munkát és a nem vasutas szereplők segítségét valamiképpen honorálni kívánták a vasutasok, ezért az utolsó előadás után kirándulást rendeztek a salgói menedékházhoz, ahol szerény keretek között megvendégelték a szereplőket.

Nagy megdöbbenésére szolgált a kultúrgárdának és a meghívott szereplőknek, amikor a kirándulás után a miskolci területi bizottság szakszervezeti híradójában a következő illusztrált közleményt találták: *„Megbíráljuk Somoskőújfalu állomás üzemi bizottságát, mivel kulturális alapból, helytelenül bort és pálinkát is vásároltak, megfeledkezve arról, hogy a kulturális alap merőben más célokat szolgál".*

Ez a megállapítás kissé sántít. Mert először is a kiránduláson csak sör volt, ez is csekély mennyiségben. Másodszor a kultúralapot csak augusztusban kapta az állomás, amikor az előadások már lezajlottak, tehát nem vásárolhattak belőle januárban, februárban szeszesitalt. Az igaz, hogy a téli próbák idején, amikor fűtetlen teremben, 8—10 fokos hidegben próbáltak a szereplők, kaptak egy-egy pohár forralt bort, de ez indokoltnak látszott, főként a nem vasutas dolgozók szempontjából. Talán ez nem olyan súlyos hiba. A hiba legfeljebb az volt, hogy a felmerült 700 forintnyi kiadással — ebből a hét hónapig tartó próbák alatt mintegy hét forint jutott egy-egy szereplőre — becsületesen leszámoltak a szakszervezetnek. Úgy látszik, jobb lett volna nem a valóságot beírni, hanem valami más „hűsítő" italt fogyasztani (persze csak papíron) januárban, februárban.

Ez a „bírálat" valósággal válságba sodorta Somoskőújfalu kultúréletét. A szereplőket azóta nem lehet rábírni újabb munkára, mert azt tartják, hogy nyilvánosan megszégyenítették őket. Ugyanakkor szép, modern, minden igényt kielégítő kultúrotthon épül a községben. Előre örültünk annak, hogy végre nálunk is lesz a kultúrának székháza, ahol majd a jónevű vasutas gárda megfelelő körülmények között végezheti munkáját. És most? Kultúrházunk lesz, csak kultúrmunkásunk nem . . :

Mi, a szakszervezetünktől nem ilyen „támogatást" vártunk. Az esetből az a tanulság, hogy a bírálat legyen építő, ne romboló. Főként pedig a valóságnak megfelelő.

Bárdos Ferenc,
Somoskőújfalu

★

(A szerkesztőség megjegyzése: A somoskőújfalui levélnek helyet adtunk, bár egyes pontokban nem értünk egyet a panasszal. Helyet adtunk azért, mert mi is károsnak tartjuk, ha egy jólműködő kultúrközösség közönnyel, megnemértéssel találkozik a kultúrélet támogatására hivatott szervek részéről. Nem értünk azonban egyet a kultúrmunkában résztvett dolgozók elkeseredésével, mert a bírálatot nem ők kapták, hanem az üzemi bizottság. Az eset kapcsán felvetődik a kérdés, hogy egyes kultúrcsoportok nem értelmezik-e helytelenül feladatukat, amikor teljesen uralni akarják egy község, vagy éppen egy egész vidék kultúréletét s ezért olyan feladatokra vállalkoznak, amelyek meghaladják erejüket, létszámukat, anyagi kereteiket. A vasutas kultúrcsoportoktól még ott sem kívánja semmilyen szerv, ahol saját kultúrházuk, népművelési otthonuk van, hogy fővárosi szintársulatokkal kelljenek versengésre, „nagyoperettek" bemutatásával törekedjenek közönségsikerre. A vasutas kultúrcsoportok feladata természetszerűen a vasutas kultúra szolgálata, a vasutas dolgozók ismeretkörének bővítése a kultúra, a természettudományok terén, jó könyvek terjesztése és megkedveltetése, a szakmai, a műszaki tudás fejlesztése, az élenjáró dolgozók és módszerek népszerűsítése, a munkaverseny ötletes támogatása és okkal-móddal természetesen a dolgozók szórakoztatása is. Ha minden kultúrcsoport így fogja fel a feladatát, el lehet kerülni a somoskőújfaluihoz hasonló panaszokat).

„Nem csalódtak az újjáválasztott üzemi bizottságban"

A szakszervezeti választások óta eltelt idő megmutatta, hogy helyesen választottak-e a dolgozók, valóban olyan elvtársakat küldtek-e legfontosabb érdekvédelmi szervükbe, akiknek cselekedeteit a párt iránti hűség, a dolgozók iránti szeretet kormányozza.

Salgótarján-külső pályaudvar dolgozói nem csalódtak az újjáválasztott üzemi bizottságban: *a szakszervezeti munka sokkal előbbé vált.* Az egyes reszortok vezetésével megbízott elvtársak, *Orosz István* ÜB-elnökkel az élen ujult erővel dolgoznak. Ugyanígy a bizalmiak tevékenysége is lüktetőbbé lett, minden héten teljes számban résztvesznek a szakszervezeti tanfolyamokon, s ennek máris megmutatkozik az eredménye abban, hogy *minden kérdésben tájékozottabbak, választ tudnak adni a hozzájuk forduló dolgozóknak.*

Nem kis része van az üzemi bizottság jó munkájának abban, hogy a dolgozók *sokkal lelkiismeretesebben vesznek részt a szakmai oktatáson,* az oktatásokon való megjelenés elérte a 97 százalékot.

Az újjáválasztott vezetőség tevékenysége nyomán *új szellem hatotta át a munkaversenyt.* A versenytáblán most már nincsenek „szakállas" eredmények, naponkint és tíznaponkint a legfrissebb jelentéseket olvashatják a dolgozók, akiknek az érdeklődése nagymértékben megnőtt a verseny iránt. Ezt bizonyítja, hogy a különösen nagy próbatételt jelentő téli forgalomban is megállják a helyüket s olyan eredmények születtek, mint *Kovács Pál* forgalmi szolgálattevő és brigádjának 109 százaléka a tehervonatok menetrendszerinti indításánál. *Gyöngyösi András* tolatásvezető és csapatának 123 százaléka a kocsitartózkodásnál.

Az üzemi bizottság jó munkája, a vezetőségi tagok és a bizalmiak tevékenysége *a tagdíjmorál javulásában* is tükröződik. A dolgozók belátták, hogy a saját és családjuk érdeke, ha a szervezett dolgozók soraiba lépnek és rendszeresen fizetik tagdíjukat.

Mindent egybevetve: az üzemi bizottság eddig beváltotta a dolgozók hozzáfűzött reményét s azt, hogy munkalendülete nem volt szalmaláng, bizonyítja, hogy a kezdeti jó munka nem csökkent, sőt gyakorlatban, tapasztalatokban gazdagodva és erősödve egyre jobban helytáll az ÜB.

Hidvári István
Salgótarján külső

A jólét és az erőnövekedés terve

A kocsiállomány a hatodik ötéves tervben

Írta: N. Mordvinki, főmérnök

A közlekedés technikai fejlesztésének programjában, amelyet az SZKP XX. kongresszusának határozattervezete körvonalaz, jelentős helyet foglal el a vasúti kocsik építése, korszerűsítése.

A vagonépítés fejlesztése szorosan kapcsolódik a mozdonygyártáshoz. Ez érthető is: a legnagyobb hatást az új villanymozdonyok, motormozdonyok bevezetésével akkor fogjuk elérni, ha a vagonoknál mindazokat az előnyöket realizálni tudjuk, amelyeket a nagy teljesítményű mozdonyok adnak a vonatok súly- és sebességnövelésénél.

Már megépítették az új vagontípusok egy részét. Így például az egyetemes 95 tonna teherbírású nyitott teherkocsikat, növelt szekrényű fedett vagonokat, teljesen fémből készült személykocsikat.

A meglévő gördülőanyag modernizálásánál is nagy előrehaladást kell elérnünk az ötéves tervben. Az utasítástervezet 1957-re előirányozta a teljes teherkocsiállomány átállítását önműködő kapcsolószerkezetre. 1959-re van előirányozva az önműködő fékek felszerelése az összes be nem kötött járművekre. A kocsipark új, tökéletesebb önműködő fékekkel való felszerelését ugyancsak megkezdik. Növekszik a görgőscsapággyal felszerelt vagonok száma is.

Nagy teherbírású és egyetemes kocsik

A kocsipark modernizálása és az újabb tömeges építése a szállítás ésszerűsítésének a legkedvezőbb feltételeit teremti meg. A kocsipark felújítása nemcsak a vonatok súlyának és sebességének növelését teszik lehetővé, hanem a gördülőanyag ácsorgásának a lerövidítését is. Ezzel együtt a vagonok építésénél és modernizálásánál sok olyan rendszabály megvalósítása is várható, amelyek növelik a surlódó felületek kopásellenállását s ezzel a javítási idők megrövidítését.

Az új típusú vagonok jellemző vonása a megnövekedett teherbíróképesség. Ez lehetőséget nyújt a szerelvények súlyának jelentős emelésére ugyanolyan hosszúságú állomási vágányok mellett.

A nagy teherbírású gördülőanyag főbb típusainak egyike a hattengelyes, 95 tonna teherbírású nyitott teherkocsi. Mint ismeretes, a nyitott teherkocsik alkalmasak a legkülönbözőbb szállításokra. Alkalmasak a tömegáruk be- és kirakására rövid állásidő alatt.



Egyetemes teherkocsi.
(Foto Agentpress felv.)

A hattengelyes nyitott vagon kocsiszekrénye teljesen fémből készült. Építésénél sok magasszilárdságú könnyű acélfajtát használnak. Ilyen fémfajta alkalmazásával az ilyen teherkocsi nemcsak magas hordképességű, hanem viszonylag kis önsúlyú is. A súlyviszony — a kocsi önsúlya és a hordképesség között — 0,33-ra csökken az eddigi nyitott vagonok 0,38-as súlyviszonyával szemben.

A hattengelyes teherkocsi mindössze 2,5 méterrel hosszabb a négytengelyesnél, de kocsiszekrényének az űrtartalma csaknem kétszer több, 60 helyett 107 köbméter. A szerelvényben amelyet hattengelyes vagonokból állítanak össze, 34 százalékkal több árut lehet szállítani, mint az ugyan olyan hosszúságú, de négytengelyes vagonokból álló szerelvénybe.

Ennek a kocsitípusnak a tervezésében több más újdonság is van. Az ablakok nyitása központosított. A forgózsámolyok háromtengelyesek, öntöttacél keretekkel.

A fékezést két oldalról alkalmazzák — mindegyik tengelynek van két pár féktuskója. Ennek eredményeképpen a fékhatás 60 tonnára nőtt 100 tonna vonatsúlyra, szemben a 60 tonna teherbírású vagonok 31—32 tonnás fékhatásával.

A rúgófelfüggesztéseknek „csillapítójuk" van, amely a pálya lökéseit a súrlódó erő felhasználásával mérsékeli. Csapágyai görgőscsapágyak. Mindez lehetővé tette, hogy magas sebesség — 110 km/ó mellett is — könnyű futása legyen a kocsinak.

Nagy eseményt jelent a járműparkban a teljesen új típusú, úgynevezett egyetemes vagon építése — felnyitható tetővel, homlok- és oldalajtókkal, billenőablakokkal.

Nálunk gyakran kell nyitott teherkocsikat üres állapotban irányítani a szén-, ércberakodó helyre csak azért, mert ezekben nem szabad szállítani olyan árut, amelyekre ezeken a helyeken szükség van. Az egyetemes vagonokban lehet szállítani tömegárukat és olyanokat is, melyeknek zárt gördülőanyag kell. Érthető, hogy ezeknek az üres futása minimális lesz.

Mind több folyékony árut — kőolajat, benzint, olajat — szállítanak vasútunkon. Ezért felmerült a tartány-kocsigyártás növelésének a szükségessége. Ezek szintén javított konstrukcióval kerülnek kibocsátásra. Az önsúlytényező ezeknél a tartánykocsiknál mindössze 0,37 lesz, míg a széntartalmú acélvegyületekből készült 50 köbméter befogadóképességű tartánykocsiknál ez 0,48.

A 60 tonna teherbíróképességű nyitott vagonoknak az építése folytatódik, de megnövelt — 120—140 köbméter terjedelmű kocsiszekrénnyel kerülnek kibocsátásra. A kocsiszekrény jelenlegi terjedelme — 89 köbméter — akadályozta a hordképesség teljes kihasználását sok árufajtánál, amelyeknek alacsony fajsúlya van. Az új vagon megszabadul ettől a hibától. Hozzá kell tenni, hogy ennél a típusnál teljesen fémből készített hegesztett fedő- és tömör ajtók lesznek, hogy lehetővé váljék szóródó áruk szállítása, rinfuzalapok nélkül.

A közlekedésnek mind több súlyos és nagyméretű transzformátort és turbinát kell szállítani az épülő vízierőművekhez, gépeket és alkatrészeket a nehézipari üzemeknek. Ezek a szállítások jelentős mértékben könnyebbek lesznek az új 105, 130, 180 és 230 tonnás kocsik munkábaállításával.

(Folytatjuk)

A tbc elleni küzdelem hete

A tuberkulózis — gümőkór — sok ezer év óta szedi áldozatait és a világon ma is egyike a legelterjedtebb betegségeknek. Különösen ott burjánzik, ahol nagy tömegek élnek nyomorban. A Horthy-Magyarország az „előkelő" második helyet foglalta el az európai országok között a tbc-ben elhalálozottak számát tekintve. Ezért is nevezték a tbc-t sokan „morbus hungaricus" — magyar betegségnek.

A magas tbc halandóságot a kapitalizmussal együtt felszámolta népi demokráciánk. Évente mintegy negyedannyian halnak meg tbc-ben hazánkban, mint a felszabadulás előtt. Ez annak eredménye, hogy hazánkban gyökeresen megváltoztak a dolgozók élet- és munkakörülményei és nagy anyagi áldozatok árán megjavítottuk a tbc-s betegek egészségügyi ellátását.

A tbc gyógyítható! Ahhoz azonban, hogy még eredményesebbé tegyük a tuberkulózis elleni küzdelmet, bővíteni kell az emberek ismereteit a betegségről, megelőzésének és leküzdésének lehetőségeiről. Ezt a célt kívánja elősegíteni a február 12 és 19. közötti megrendezésre kerülő tbc-hét.

A tbc elleni küzdelem hetében folytassanak aktivistáink agitációt arról, hogyan kell védekezni a betegség ellen. Beszéljenek a helyes életmódról, arról, hogy milyen fertőzési veszélyeket rejt magában, ha egy pohárból, vagy edényből egymás után többen isznak, illetve esznek. Mondják el, milyen káros a szervezetre az alkohol túlzott fogyasztása és a mértéktelen dohányzás. Beszéljenek arról, hogy a sportolás, a szabad levegőn való tartózkodás növeli a szervezet állóképességét. Tudja meg minden dolgozó, hogy a rendszeres szűrővizsgálat, a betegség idejében történő felismerését segíti elő és lehetővé teszi a gyógyítást.

A tbc elleni küzdelem hete, a széleskörű felvilágosító munka hozzájárul majd az egykor oly rettegett népbetegség teljes felszámolásához.

Mind több utánpótlást kapunk az úttörővasúttól

Az úttörővasutasok hűvösvölgyi házának tágas csarnokát, amely hétköznapokon szolgálatra jelentkező vagy szakköri foglalkozásra gyülekező pajtások vidám tereferéjétől hangos, ezen a vasárnapon a szülők megfontolt beszélgetése töltötte be. A nagy hideg és a hó sem tartotta őket vissza annak a fontos problémának a megvitatásától, amely az iskolai félév táján felmerül: *hol folytassák tanulmányaikat az általános iskola VIII. osztályát elvégző gyermekeik.*

Három vasutas-technikum

Közel száz apa és anya jelent meg a szülői értekezleten. *Elekes* elvtárs, az úttörővasút üzemfőnöke emlékeztette őket, hogy az úttörővasutasoknak könnyebb a pályaválasztás, mint más pajtásoknak, hiszen *az úttörővasutas-életnek természetes folytatása az olyan iskola, ahol a vasutas pályára készítik elő a fiatalokat.* A három vasutastechnikum, *a budapesti vasútgépészeti,* valamint *a budapesti pályafenntartási és magasépítési,* továbbá *a szegedi vasútforgalmi technikum* tárt ajtókkal várja azoknak a pajtásoknak jelentkezését, akik az úttörővasúton már belekóstoltak a vasutas munkába, megkedvelték azt és képességeik is kifejlődtek hozzá. Az úttörővasúton eltöltött idő jó ajánlólevél ezekben az iskolákban. Ragadja meg tehát minél több szülő az alkalmat, hogy gyermeke a vasutas technikum elvégése után magára öltheesse a szép és felelősségteljes hivatást jelentő vasutas egyenruhát. Közölte Elekes elvtárs, hogy a vasutas technikumok érettségi vizsgája *megnyitja az utat a fiatalok előtt az egyetemekre is, elsősorban a közlekedési műszaki egyetemre.*

Hová kerül a technikumot végzett ifjú?

Bádogos elvtárs, a vasúti főosztály oktatási szakosztályának munkatársa azt ismertette, hogy a gépészeti, illetve a pályafenntartási technikum érettségi bizonyítványával a fiatalok nyomban jó keresethez jutó *műszaki középvezetők lehetnek járműjavítókban, fűtőházakban, pályafenntartási főnökségeknél, a forgalmi technikumot végzettek pedig jogot nyernek tisztképző tanfolyamon való részvételre, de távirdai és a forgalmi szakvizsga, valamint az önállósító vizsga letétele után — tiszti tanfolyam nélkül is — rögtön önálló munkakört betöltő forgalmi és kereskedelmi szakemberekké válnak.*



Hó borítja Széchenyi-hegy állomást, de az úttörővasutasok zavartalanul, menetrendszerint indítják a vonatokat.

A szülők számos részletkérdésre kértek és kaptak felvilágosítást, majd egymásután jelentették be, hogy gyermeküket melyik vasutas technikumban kívánják tovább taníttatni.

Százhetvenöt úttörővasutas végzi el az idén a VIII. osztályt, közülük *negyvenen akarják tanulmányaikat vasutas technikumban folytatni.* Huszonhárman, gépészeti, kilencen pályafenntartási, nyolcan pedig a forgalmi technikumra tartanak. A végzős úttörővasutasok számához képest *nem nagy ez a szám.* Ebből azt a tanulságot lehet levonni, hogy az úttörővasút vezetőinek törekedniök kell: *még jobban megszerettessék a pajtásokkal a vasutas pályát, úgy, hogy már úttörőkorban végleges hivatásul válasszák azt.*

Kétségtelen, hogy ebben az irányban a múlthoz képest mind nagyobb az előrehaladás és éppen ez az esztendő mutatja a legnagyobb fejlődést, mert, amíg tavalyelőtt mindössze hét úttörővasutas választotta a vasutas pályát, tavaly már 34-re emelkedett a számuk, az idén pedig negyvenre. *De ez még mindig nem elég.* El kell érni, hogy *a vasutas utánpótlás zöme valóban az úttörővasutasok közül kerüljön ki,* hiszen azok lehetnek igazán jó vasutasok, akik már szinte az *„anyatejjel"* szívták magukba a vasutas szellemet. Erre meg is van minden lehetőség. Hiszen amint a szülői értekezlet végeztével végigutaztuk az úttörővasút kacskaringós vonalát, mindenütt azt tapasztaltuk, hogy a pajtások a nagy hideg ellenére kedvvel, fegyelmezetten és szakértelemmel végzik munkájukat és valóban alkalmasak arra, hogy a vasút *„aranytartalékát"* képezzék. Utunk végén, a Széchenyi-hegyi végállomás hideg téli napfényében szikrázó szép felvételi épülete előtt azzal a meggyőződéssel búcsúztunk a kedves kis vonattól, hogy az úttörővasút hamarosan ezt a hivatását is maradéktalanul betölti.

Javul a vasutas békebizottságok munkája

Az elmúlt esztendő a békevilágmozgalom nagy sikereinek éve is. A „tárgyalások szelleme", elvezetett a genfi értekezlethez, hazánk és még 15 állam ENSZ-tagságához.

Ezek a békemozgalom győzelmes állomásai, és bennük jelentős rész jut a magyarországi békemozgalomnak, s ezen belül a vasutas békebizottságok tevékenységének is.

A vasutas békebizottságok szervezése nagy lendülettel folyt az elmúlt esztendőben és ma már a nagyobb vasúti csomópontokon több békebizottság is működik.

A vasutas békebizottságok munkája

Minden nagyobb békemozgalmi megmozdulásban ott találjuk a vasutas békebizottsági tagokat. A IV. Magyar Békekongresszus tagjai között 22 vasutas volt. A vasutas dolgozók díszalbumba kötve küldték el üzeneteiket a kongresszushoz. Ugyanezt tették a helsinki békevilágtalálkozó idején is. Sok száz levelet és táviratot küldtek a vasutasok az Országos Béketanácshoz, amelyben állást foglaltak a béke ügyét érintő kérdésekben. A *GYSEV,* a *Hámán Kató Nevelőotthon,* a *Landler Jenő Járműjavító* és még számos vasúti békebizottság közölte az üzem, iskola, stb. dolgozóinak és növendékeinek érzéseit, követeléseit.

A nemzetközi helyzet ismertetése

A vasutas békebizottságok tevékenységük középpontjába — igen helyesen — a nemzetközi kérdések ismertetését helyezik. Ezt szolgálta az atomvonat országjárása is. Sok békebizottság jól sikerült vitát szervezett az időszerű külpolitikai kérdésekről. Ezzel a pártszervezetek politikai nevelőmunkáját is támogatták. Jó módszerrel dolgozik a *Szolnoki Járműjavító* békebizottsága, ahol hetenkint megvitatják a nemzetközi helyzetet. Legutóbb például az Egyesült Nemzetek Szövetségének szervezetét, működését ismertették az Országos Béketanács által kiadott anyag alapján, majd megvitatták a nemzetközi helyzetet.

A példamutató munkát végző, eredményeket felmutató békebizottságok mellett azonban, vannak olyan szolgálati helyek, ahol vontatottan halad a békebizottság szervezése, a békebizottság nem áll feladata magaslatán. Elhanyagolják a békemozgalmi agitációt, dolgozótársaik tájékoztatását a nemzetközi helyzetről.

A békebizottságok munkájának formai és tartalmi megjavítására máris sok kezdeményezés történt. A javaslatok jórészét maguk a békebizottságok indítványozták és dolgozták ki. A pártszervezetek, a szakszolgálati vezetők megértő támogatása folytán ezek az elképzelések testet öltenek és az idén a tavalyinál is erőteljesebben bontakozik ki a vasút területén a békebizottságok tevékenysége.

Helytállásra, a vasút szeretetére tanítja a dolgozó nőket az MNDSZ-szervezet

— Az MNDSZ munkája iránt érdeklődik az elvtárs? Arról én is mondhatok néhány szót, mert én is tagja vagyok.

A meglepő csak az, hogy ezeket a szavakat férfi: Miklós István elvtárs, művezető mondja a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség ÜB-irodáján. De amint beszélgetünk Miklós elvtárssal, kiderül, hogy tiszteletbeli tagsága se nem meglepő, se nem érdemtelen. Ő a kocsitisztítók művezetője, 72 dolgozó nő munkáját irányítja s az ő csoportjához tartozik a szintén nődolgozókból alakult, kitűnő eredményeket elérő Hámán Kató- és Ságvári-brigád. Miklós elvtársnak nagy érdeme van abban, hogy a túlnyomórészt vidéken lakó kocsitisztító nők nemcsak kivétel nélkül tagjai lettek a nőszövetségnek, hanem a legtöbben tevékenyen is részt vesznek annak munkájában.

Munkája és terve pedig van bőven a Keleti Műszak MNDSZ-szervezetének, úgy, hogy nagyon elkél Miklós elvtárs és a többi tiszteletbeli tag, köztük a főnökség vezetőjének és párttitkárának támogatása.

— Az elmúlt héten zajlottak le a pártvezetőségi választások — mondja az MNDSZ munkájáról szólva Weisz Árpádné elvtársnő, a szervezet elnöke. — A választások előkészítésében és lebonyolításában csaknem valamennyi tagunk részt vett. A párttagok megbeszélték, kiket válasszunk az új vezetőségbe, meghallgatták pártonkívüli asszonytársaik véleményét, javaslatát is. A pártonkívüliek a választások ünnepélyességét igyekeztek emelni, virággal, feliratokkal díszítették a vezetőségválasztó taggyűlés helyiségét.

Készülődés a nemzetközi nőnapra

— Most újabb nagy munka vár ránk, amelyből máris részt kér valamennyi tagunk: készülődés március 8-ra, a nemzetközi nőnapra. Az MNDSZ vezetőségi tagjai vállalták, hogy a nőnapra az összes dolgozó nőt megnyerik az MNDSZ-nek. A vállalás teljesítése jó úton halad, Kiss Imréné elvtársnő már 27 új tagot hozott körünkbe. Kultúrcsoportunk hangulatos műsort készít elő s nagy gonddal és szeretettel válogatjuk azokat a könyveket, ajándékokat, amelyekkel megajándékozzuk asszonytársainkat. Az ajándékozásból nem maradnak ki a beteg, vagy szülési szabadságon lévő nődolgozók sem, őket is felkeressük a nők ünnepén.

— Alighogy lezajlottak a nemzetközi nőnap eseményei, máris új feladatra készülünk majd. A március 4-én kezdődő magyar—szovjet barátsági hónap keretében az MSZT-szervezettel együtt ünnepi estet rendezünk.

— Sajnos azonban nem mindig tudunk sikeres munkát végezni, mint a tagszervezésnél, a rendezvényeknél. Régóta szeretnénk már olvasóköröket alakítani, szabás, varrás tanfolyamot indítani, de eddig még nem kerülhetett sor erre, nagyrészt azért, mert tagjaink majdnem mind vidékiek. De az érdeklődést már sikerült felkeltenünk, előreláthatólag az idő javulásával, a vonatkésések megszűnésével meg is tudjuk alakítani az asszonyköröket.

Az utazás körülményeinek javításáért

— Nem alkalmi, hanem állandó feladatunknak tekintjük, hogy a többi mozgalmi szerv munkáját segítsük, állandóan foglalkozzunk asszonytársaink problémáival és minél jobban megszerettessük velük a vasutat. Vezetőségi tagjaink, régóta a vasúton dolgozó asszonytársaink gyakran elbeszélgetnek a dolgozó nőkkel, megismertetik őket a vasúti munka egészével, megmagyarázzák, hogy az utasok az ő munkájuk alapján is ítéletet mondanak a vasútról. Ezeknek a közvetlenhangú beszélgetéseknek nagy részük van abban, hogy kocsitakarítóink kint, a tároló vágányokon, a dermesztő hidegben is jó munkát végeznek, igazi vasutasbecsülettel, helytállással eleget tesznek feladataiknak — mondja búcsúzóul Weisz Árpádné elvtársnő.

A februári fagyban sem engednek a túlsúlyból

Szolnok csomópont dolgozói megtették vállalásaikat az első negyedévre. *A forgalmi szolgálat* a tehervonatok átlagos terhelésének emelését az elmúlt év azonos hónapjához viszonyítva februárban 2, márciusban 3 százalékkal vállalta. A fűtőház vontatási dolgozói februárra 800, márciusra 900 tonna szén megtakarítását tűzték ki célul. Így április 4. tiszteletére a már megtakarított januári 800 tonnával együtt 2600 tonna szenet takarítanak meg az első negyedévben.

Terjed a párosverseny-mozgalom

Az első negyedévi vállalásokban mind több párosversenyszerződést kötnek egymással a szolgálati helyek. *Diósgyőr-Vasgyár Özd* állomással. *Berente Dorogival, Hatvan Miskolccal és Rákossal, Bánréve Szobbal, Eger Mátészalkával, Hatvan fűtőház Miskolc és Rákos fűtőházzal. Bánréve fűtőház Kazincbarcika fűtőházzal, Salgótarján fűtőház Kisterenye fűtőházzal, a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökséa a hatvani és az újmiskolci főnökséggel. Miskolc fűtőházi szertár Miskolc osztószertárral. a miskolci TBKE a debreceni TBKE-vel lépett versenyre.*

Bátorság, szaktudás — és a hideg nem győzedelmeskedik rajtunk

(Megjelent a Gudok február 2-i számában)

Az utóbbi napokban a fagyok és hóviharok újabb hulláma tört rá a vasútvonalakra, az állomásokra. Azokban a körzetekben, ahol a kirovi, az októberi, a balti és a kalininyini vasutak húzódnak, a hőmérséklet mínusz 35—40 fokra süllyedt, míg az ogyessza—kisinyevi és a sztálinói vasutak körzetében hóviharok is tombolnak. A szovjet vasutas, a szovjet közlekedési technika ellenáll a rossz időjárás támadásának. A XX. pártkongresszus tiszteletére vállalt kötelezettségei teljesítéséért folyó harcban a közlekedés élenjáró dolgozói a férfiasság és az állhatatosság nagyszerű példáit mutatják.

A közlekedésügyi minisztérium januárban a téli munka több mint háromszáz dolgozóját tüntette ki és részesítette pénzjutalomban. Őket, példájukat a vasutasok ezrei, az összes szakmák képviselői követik. A fagyokban és hóviharokban a nagyterhelésű vonatok továbbításával növelik a vonalak szállítóképességét, az állomásokon erősebb ütemben végzik a vonatok összeállítását. A dolgozók rendkívüli energiával, azoktól a nagy feladatoktól fellelkesítve végzik munkájukat, amelyeket a XX. pártkongresszus irányelv-tervezete a hatodik ötéves terv idejére kitűz.

A vasúti közlekedés területén jelenleg uralkodó nehéz meteorológiai viszonyok minden vasutastól nagyobb kezdeményezést, akaratot, szaktudást követelnek mint bármikor. A kommunista párt által nevelt, sok-sok tél nehézségei ellen folytatott harcban megedződött szovjet vasutasok dicséretre méltóan teljesítik feladatukat. A vasúti közlekedés számos végrehajtó szervénél fogadtak el olyan határozatot, hogy a XX. pártkongresszus tiszteletére kéthavi programot valósítanak meg. És a vasúti közlekedés dolgozói tettekkel bizonyítják, hogy erőt és fáradságot nem kímélve küzdenek szavuk betartásáért.

A kongresszust megelőző munkaverseny élén a vasutasok élcsapata, a mozdonyvezetők haladnak. Sumilov és Olejnyikov donyeci elvtársak példáját követve, Kultyikov tjumenyi mozdonyvezető éjjel, hóviharban mintaszerűen továbbított egy 5000 tonna terhelésű irányvonatot. Ez a kétszázadik olyan nagyterhelésű vonat volt, amelyet Tjumeny mozdonyvezetői a januári fagyokban és hóviharokban továbbítottak. Kinyel fűtőház kommunista főmozdonyvezetőjét, Taraszenko elvtársat, valamint fiatal váltótársait, Makszimov és Sutkin komszomolistákat, a brigádok egész kollektíváját ugyanez a hazafias lelkesedés, az a vágy fűti át, hogy hazájukat munkasikerekkel örvendeztessék meg. Sutkin mozdonyvezető összesen 15 önálló utat tett meg és ezekből tizet nagyterhelésű vonatokkal. Makszimov mozdonyvezető pedig éppen mostanában továbbított nagy sebességgel egy körülbelül 4000 tonna terhelésű irányvonatot.

A pártkongresszus tiszteletére Subar-Kuduk mozdonyszín egyik főmozdonyvezetőjének, Ananyev elvtársnak brigádjai Diesel-mozdonyukkal január 26-án 1700 ezer tonnakilométert teljesítettek. Az egész mozdonyszín tervét tekintve, e Diesel-villamosmozdonyra januárban átlagosan napi 1130 ezer teljesített tonnakilométer esik, vagyis csaknem 500 ezerrel több, mint amennyit a terv előír. A barabinszki villamosmozdony-vezetők és számos más fűtőház élenjáró dolgozói a kimagasló sikereket éppen ezekben a napokban érik el, bátran igazolva gyakorlati munkájukkal, hogy a közlekedési szállítószalag munkájának menetét semmilyen fagy és hóvihar sem akadályozhatja, ha a dolgozók a nehézségeket szervezetten, ellenállással fogadják.

Rég volt ilyen havas tél. Ez sok gondot okoz a pályafenntartás és távközlés dolgozóinak. A pálya és az állomások védelmére minden pillanatban résen állva, teljes készenlétben kell tartani a hóeltakarító eszközöket és nem szabad megengedni az értekezés lehetetlenségét. Amikor a hóvihar megrohanta a kanasi csomópontot és a hozzá csatlakozó vonalakat, a kanasi pályafenntartási főnökség dolgozói percet sem késlekedve, hozzáfogtak a helyreállítási munkálkhoz és tették szabaddá a pályát a vonatok számára. Kropacsevo csatlakozó állomás körzetében másodpercenként 20 méter sebességű széllel parosulva, 10 napon át megszakítás nélkül tartott a havazás. A kropacsevoi pályafenntartási dolgozókkal vállvetve tíz napon, tíz éjjelen át hősies munkát végeztek. Az elegyáramlás nem torlódott össze Ural kapujánál, a vonatok zavartalanul közlekedtek. Vetőmagot és tüzelőanyagot szállítottak a szűzföldekre, vasat és szenet továbbítottak. A dolgozók kitartása és bátorsága legyőzte a hóviharokat! A sarkkörön túl, Pecsorában a vorkutai pályafenntartási főnökségen Musztafajev brigádja a kongresszus tiszteletére munkaőrséget tart. A másodpercenkénti 30 méter sebességű szél és az 50 fokos hideg ellenére sem engedik, hogy a hó behordja a pályát.

Ki állít össze és indít több vonatot? A párt kiszöbön álló kongresszusa előtt új erővel hangzik az állomási dolgozók felhívása, akik Inszkaja állomás dolgozóinak kezdeményezésére az elegyáramlások gyorsabb ütemű feldolgozásáért vannak munkaversenyben. Ki továbbítja gyorsabban a vonatokat, tartja be jobban fagyok idején a menetrendet, a kocsik átadását? Ezért küzdenek a menetirányítók. Minden egyes kocsiba több árut igyekeznek berakatni a raktárnokok. Vagy vegyük a Balti tenger vidékét, ahol csaknem ugyanolyan időjárás uralkodik, mint a Távolkeleten. A Balti vasút jeglavszki vonalfőnökségének kollektívája a rendkívüli hideg télben 96—97 százalékra tartja be a menetrendet és Szalmins, valamint Skurov menetirányítók munkájának mutatói elérik a 100 százalékot.

A Bajkálontúli vasúton Kaganovics állomás körzetében 55 fokos fagyok vannak, de az állomás kollektívája a bajkálontúli vasutasok soraiban az első helyen van. A kocsitartózkodást a normához viszonyítva több mint két órával, a tolatással átmenő kocsikét — több mint egy órával csökkentették. Ebben nagy szerepe van Konosenko forgalmi szolgálattevőnek, a téli munkák kiváló mesterének.

Inszkaja, Szverdlovszk-rendező, a Vszpolja és sok más csomópont és állomás akadálytalanul bocsátja át a hidegben az elegyet, mert itt az emberek nem riadnak vissza a nehézségektől és mert a parancsnokok, a pártszervezetek és a szakszervezetek mind a műszakoknál, mind a brigádoknál tevékeny munkát folytatnak, támogatják az értékes kezdeményezéseket és terjesztik az élenjáró tapasztalatokat.

Van azonban olyan vonalunk is, ahol a vonattovábbításban és az árukezelésben sok zavar mutatkozott. Késedelmes hóeltakarítás a kujbisevi vonal számos csomópontján gátolja a vonatösszeállítást.

A közlekedés az általános januári rakodási tervet teljesítette. Új feladatok előtt állunk. Ezek megoldása februárban nehéz lesz. Minél jobban oldjuk meg ezeket a feladatokat, annál többel járulunk hozzá országunk népgazdaságának további fellendítéséhez.

Minden hónapban teljesítik a fenntartási tervet

Budapest—Ferencváros pályafenntartási főnökség dolgozói versenyre hívták az igazgatóság nagyobb főnökségeit, *Terézvárost, Józsefvárost, Győrt, Székesfehérvárt.* A verseny feltételei: a fenntartási és a felépítménvi terv teljesítése az év minden hónapjában, az önköltség havonkénti 5 százalékos csökkentése, a forgóalap túllépésének megszüntetése.

Ifjúsági élet

Ahol a jövő technikusai tanulnak

Ha nem lettünk volna itt tíz perccel ezelőtt is, amikor még zúgtak a gépek, gyűrűzött a finom fémforgács, fiatal fiúk és lányok hajoltak az esztergagyalupadok fölé, azt hinnénk, csak kiállítási tárgyak ezek a csillogó, tiszta gépek.

— Tanulóink nagyon komolyan veszik a gépek szocialista megőrzését — mondja *Füzér Ferenc* elvtárs, a vasútgépészeti technikum igazgatója. — Amint az év elején megérkeztek az új gépek, azonnal szocialista megőrzésre vették át azokat. Műhelygyakorlat után mindig gondosan megtisztítják, lekenik a gépeket. Igaz, ezt nem munkának, inkább játéknak tekintik, örülnek, ha minél hosszabb időt tölthetnek az új gépek között.

Saját műhely, 21 új gép

Mindenesetre meg kell állapítani, hogy ha játéknak tekintik is a növendékek a gépek gondozását, sőt talán egy kicsit a műhelygyakorlatokat is, ez semmiképpen sem megy a tanulás rovására. Nem, inkább azt jelenti, hogy nagyobb kedvvel ismerkednek a technikával.

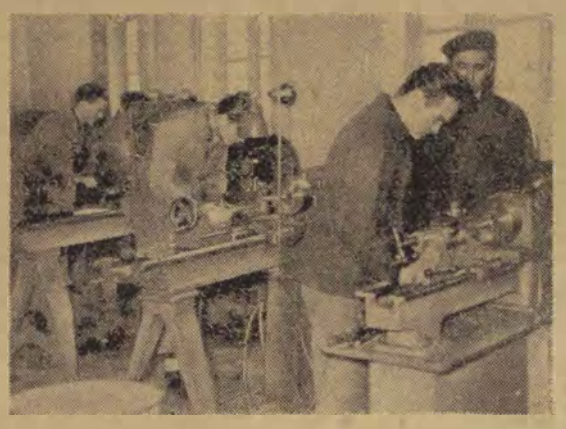
Azelőtt a ferencvárosi és a Hámán Kató fűtőházba jártak műhelygyakorlatra, s bár szívesen látott vendégek voltak, de mégis csak vendégek. Milyen más a saját műhely, ez a 21 korszerű gép, köztük a KART-esztergapad, amelyen századmilliméternyi pontossággal lehet megmunkálni a munkadarabokat. Ennek a gépnek főleg a leánytanulók örülnek, hiszen a haiszálpontosságot kívánó finomabb munkákhoz nekik van a legnagyobb érzékük. Tavaly például a 60 érettségiző közül egyedül *Vörös Mária Gabriellának* volt kitűnő osztályzata műhelygyakorlatból. ő adta be a legtökéletesebben kidolgozott vizsgamunkát.

Az idén az érettségire készülők között azonban már több kitűnő-esélyes van, legalábbis a műhelygyakorlatok iránti érdeklődésből erre lehet következtetni. *Nagy Zsuzsa, Kaszás Károly, Bánkúti Barna, Nagy Gyula* munkadarabjai a legjobbak között vannak.

Érdekes közelebbről megnézni, milyen munkadarabok kerülnek ki a jövő technikusainak keze alól. A Landler Járóműjavítóból mozdony- és kocsialkatrészek gyártására kapott megbízást a technikum műhelye. Az ilyen munkák különösen nagy előnnyel járnak: a tanulók alaposan megismerik az alkatrészeket, alkalmuk van az új munkamódszerek elsajátítására, a többi között már gyakorolják az örvénylő menetvágást. Ugyancsak a mozdonyok tökéletes ismeretére tanítja a növendékeket egy 424-es mozdony modelljének az elkészítése. A közeljövőben megkezdik a szakmai oktatást segítő szemléltető eszközök készítését. Az iskola állandóan lépést tart a vasút műszaki fejlődésével, ezért a legközelebbi jövőben a tanulók a gyakorlatban is megtanulják a Diesel-elektromos mozdonyok, az automatikus jelzőberendezések alkatrészeinek készítését.

A szakszerű vezetés — az oktatók *Bánkúti Bálint* műhelyfőnökkel együtt mind műszaki érettségivel, nagy szakmai gyakorlattal rendelkeznek — sikerrel vette fel a harcot a selejt ellen. A különböző üzemekből selejtalkatrészeket gyűjtöttek össze, s ezekből olyan metszeteket készítettek, amelyeken a tanulók jól láthatják, hogy milyen munkát nem szabad kiadni a kezükből. Dicséretükre legyen mondva, nem is adnak.

A vasútgépészeti technikum a közel két tucat új géppel gazdagodva, most még többet tehet azért, hogy kitűnően képzett szakemberek, technikusok vigyék tovább a vasutat a fejlődés útján és ehhez értékes segítséget nyújtott az oktatási szakosztály, a 7. szakosztály, valamint a Landler Jenő Járóműjavító IX. osztálya.



Az új tanműhelyben új, korszerű gépeken gyakorolnak a vasútgépészeti technikum növendékei. (Kovács G. felv.)

A teremkézilabda Törekvés Kupáról

Hetek óta minden vasárnap zsúfolásig megtelik a Ferencvárosi Törekvés Péceli úti tornacsarnoka. Nyolc férfi és nyolc női csapat részvételével itt bonyolítják le a lassan már hagyományossá váló teremkézilabda Törekvés Kupa küzdelmeit.

A mérkőzések rendre színvonalas játékot és nagy küzdelmet hoznak. Szakemberek és nézők egyaránt azon a véleményen vannak, hogy a Törekvés Kupa jó hírverője kézilabda-sportunknak. Különösen a férfiak csoportjában találunk több igen jóképességű együttest. A debrecenit, a sztálinvárosi, a békéscsabai és a győri csapat képviseli a legjobb erőket. A nők mezőnyében a tavaly országos bajnokságot nyert debreceni csapat tűnik a legjobbnak, de tehetséges játékosokat vonultatott fel a győri és a békéscsabai sportkör is.

A kupaküzdelmek megbecsülését jelenti az is, hogy mindkét csoportban több olyan csapatot találunk, melyek nem a Törekvés SE színelt képviselik. A Sztálinvárosi Vasas, a Győri Vasas, a Nagymarosi Vasas és a Tokodi Bányász férfi csapatát, a Vörös Lobogó Győri Kesztyűgyár, a Győri Vasas és a Szigethalmi Vasas pedig női együttesét indította a Törekvés Kupáért.

Emeli a kupaküzdelmek értékét az is, hogy a két csoportban szinte az ország minden részéből találunk csapatokat. A fent említett csapatokon kívül még Nagykanizsa és Hódmezővásárhely legjobb kézilabdásai harcolnak a pontokért. Feltűnő viszont, hogy egyik csoportban sem szerepel egyetlen fővárosi együttes sem. A vezetők ezt azzal magyarázzák, hogy a legjobb budapesti Törekvés-csapatok a BTSB által rendezett Esti Budapest Kupáért küzdenek. Ez kétségtelenül így is van. De önként merül fel a kérdés: miért nem lehet egyesletni a két közel egyenrangú kupaküzdelmek nevezését úgy, hogy mindkét mezőnyben legyen budapesti csapat is? A Péceli úti tornacsarnok nagyszámú közönsége is kíváncsi egy-egy fővárosi kézilabda-csapat tudására. Emellett a kézilabda-sport fejlődése megkívánja, hogy a Törekvés Kupa vidéki részvevői is összemérhessék erejüket a fővárosi csapatokéval.

Helyesnek találnánk, ha jövőre a rendezők ezeket a szempontokat is figyelembe vennék. Idejében történő műsoregyeztetéssel kiküszöbölhetnék ezeket a hiányosságokat.

Dicséret illeti a csapatokat sportszerű magatartásukért. Bár a legtöbb találkozó heves küzdelmet hoz, mégis alig akad olyan játékos, aki megfeledkezne a sportszerűségről. Ezt bizonyítja a kiállítások száma is.

A rendezőség jól működik. Elismeréssel kell nyilatkoznunk a játékvezetőkről is.

Ha a teremkézilabda Törekvés Kupáról beszélünk, nem mehetünk el szó nélkül azok mellett a változások mellett sem, melyek a Ferencvárosi Törekvés Péceli úti tornacsarnokában végbementek. Egy évvel ezelőtt még bizony sok jogos panasz érte a sportkört a hiányosságok miatt. Korszerűtlenek voltak az öltözők és fürdők, rossz volt a terem világítása, hideg volt valamennyi helyiség stb. A ferencvárosi sportkör vezetői is jól ismerték a bajokat és néhány hónappal ezelőtt — központi segítséggel — hozzáláttak tornacsarnokuk korszerűsítéséhez. A szorgalmas munka eredményeként az 1956. évi Törekvés Kupa küzdelmek első fordulójára már minden tekintetben kifogástalan tornacsarnok várta a sportolókat és nézőket. (m. i.)

Levelezőink írják

Elvárjuk a felelősségrevonást!

Lapunk január 30-i számában közöltük *Nemoda* János ferencvárosi olvasónk levelét, melyben beszámolt arról, hogy egyes magasabb beosztásban lévő vasutasok tettleg bántalmazzák a hozzájuk beosztottakat. A levélben felsorolt példák nagy felháborodást keltettek a vasutas dolgozók körében.

„Felháborodva olvastam Nemoda elvtárs levelét, melyben leleplezte Krämer Ferenc, Budapest—Ferencváros forgalmi szolgálattevőjét, aki egy kisebb hiba miatt tettleg bántalmazta Dávid János kocsifelírót — írja Vékony János asztalos, a Debreceni Járóműjavítóból. — *Lehet, hogy Dávid János hibát követett el, de ez akkor sem hatalmaz fel senkit arra, hogy pofonveréssel büntessen. Tiltakozunk az ilyen, társadalmi rendünkhöz méltatlan önbíráskodás ellen és elvárjuk, hogy felelősségre vonják az ilyen önbíráskodó kiskirályokat“.*

A miskolci igazgatóság dolgozói nevében *Uglyai* Sándor elvtárs juttatta el hozzánk a dolgozók tiltakozását. *„Megdöbbenve olvastuk, hogy Budapest—Ferencváros állomáson még divik a tettleges bántalmazás. A mi emlékezetünkben még élénken él a múltból néhány ilyen eset. De azok az idők elmúltak. Mi ezt a „fegyelmezési módszert“ mélységesen elítéljük és arra kérjük a szerkesztőséget, hogy tiltakozásunkat juttassa el az illetékeseknek“.*

Papp Sándor elvtárs, kerületi tanácstag és *Szilágyi* I. László fényező, mindketten a Debreceni Járóműjavító dolgozói és még sokan mások is hasonló hangú leveleket küldtek szerkesztőségünkhöz. Azt írják, hogy valamennyi becsületes dolgozóval együtt felháborodottan elítélik az ilyen és ehhez hasonló önbíráskodást. *(A szerkesztőség a levelek íróival egyetértésben mélységesen elítéli a történteket és várja, hogy az önbíráskodók példás büntetést kapjanak.)*

Göröngyös út

Pártunk és kormányunk nagy gondot fordít az újítómozgalom fejlesztésére. Sajnos, mégis göröngyös az az út, amelyen az újítók járnak. 1951-ben a vasutas nap országházi ünnepségén asztalunkhoz jött és beszélgetett velünk a miniszter elvtárs. Szó került többek között a balesetekre s közte egyre, amely azért következett be, mert a vonatkísérő-csapat tagjai nem törődtek a fékpróba megtartásával.

Én akkor felvetettem, hogy a felelősséget ki kellene terjeszteni a vonatkísérő-csapat tagjaira is. A miniszter elvtárs jónak találta javaslatomat és utasított, hogy hazatérve kidolgozva adjam be újításnak. Ez 1951. augusztus 14-én megtörtént. A KPM Gy. 258/199/1951/8. szám alatt az újítást elutasították.

Az el nem fogadott újítás később megvalósult, sőt fontosságánál fogva sarkalatos tétele lett a forgalmi utasításnak. Azóta több hasonló esetem volt. Az illetékesek panaszaim során arra hivatkoztak, hogy az elutasítást nem 15 napon belül fellebbeztem meg. Ez igaz. De a tapasztalat az, hogy nem is érdemes fellebbezni, mert az elutasító szerv nem szívesen ismeri el hibáját.

Nálunk többek véleménye, hogy számos elutasított javaslat kisebb módosítással később bevezetést nyer, de a díjat nem a javaslattevő, hanem a „módosító“ kapja meg.

Bognár Károly
Tapolca

Nem kerülne sokba

Állomásunkon négy más szolgálati ághoz tartozó dolgozó lakik szolgálati lakásban, mi forgalmi szolgálattevők pedig messzi vidékről járunk be. Pedig lehetne megoldás. 1945—46-ban egy vízház építését kezdték meg a felvételi épülettel szemben, melyet azonban félig elkészülten abbahagytak. Később körülbelül 100 méterrel odébb egy modern vízházat építettek. A régi vízházból pályamesteri iroda, munkásebédlő, laktanya, raktárhelyiség lett, egy része azonban még felépületlen, csak a falak állnak árván, már évek óta. Ha építését befejeznék, két család kényelmes otthonhoz jutna.

Farkas László
Zalaszentiván

HÍREK

Kitüntetés

A magyar sajtó napja alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter dr. *Bosnyák Jenőné* elvtársnőnek a „Szocialista Vasútért“ levelezési rovata vezetőjének a Magyar Népköztársaság Miniszter tanácsa által alapított „Kiváló dolgozó“ kitüntető jelvényt adományozta.

— **Távvezérlésű berendezéssel** korszerűsítik a vasúti forgalmat. A Telefongyár a MÁV Vasúttervező Vállalattal együttműködve, még ebben az évben elkészíti és átadja próbára az új, korszerű távirányító vezérlőegység mintapéldányát.

— **Táviratot adhat fel** és taxit rendelhet az utas a vonaton az új személyfuvarozási szabályzat szerint. A vonaton feladott táviratot legfeljebb 15 szavas lehet. Távirati blankettával a jegyvizsgálót látják el, aki a legközelebbi állomáson leadja továbbítás végett. A taxirendelést az érkezés előtt legalább egy órával be kell jelenteni a jegyvizsgálónak.

— **Bált rendez** az Északi Járóműjavító MNDSZ-szervezete február 18-án. A bál bevételét a földrengéssújtotta családok megsegítésére fordítják.

— **India részére** új típusú gőzmozdonyokat, Egyiptom részére 400 lóerős Diesel-hidraulikus mozdonyt gyárt a MÁVAG.

— **Vastüdőt készít** a Szolnoki Járóműjavító az MNDSZ-szervezet kezdeményezésére a szolnoki kórház részére.

— **Szabadnapjukon** nagyobb csoportokban segítik a földrengéssújtotta területek házainak helyreállítását *Buda—Császárfürdő* állomás dolgozói. Eddig két ház építésében vettek részt Dunaharasztin.

— **Röpgyűlésen tárgyalták** meg a dombóvári pályafenntartási főnökség dolgozói a varsói szerződés tagállamainak deklarációját.

— **Motorvonatot,** motorkocsit, pótkocsit és elsőosztályú vasúti személykocsit gyárt a *Ganz Vagon- és Gépgyár Csehszlovákia és Egyiptom* számára.

— **Gyűjtést kezdeményeztek** a szegedi MÁV Igazgatóság dolgozói a földrengéssújtotta lakosság megsegítésére. Eddig 5795 forint gyűlt össze.

RENDŐRSÉGI HÍR

A budapesti közlekedési bíróság ítéletet hozott a Cegléd állomáson elkövetett lopások elkövetőinek ügyében. Görög Ambrus, a banda vezetője hétévi, Sági Pál és Jónás Sándor hat-hat évi, a többiek egytől öt és fél évig terjedő büntetéseket kaptak. A ceglédi dézsmáló banda harminc főből állt, s mintegy 100 000 forint kárt okozott.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Óbuda állomás felvételi épületében levő két szoba, konyha, előszobás lakásomat (gazdasági udvar és mellékhelyiségek is vannak) Budapest belterületén két szoba, összkomfortos MÁV- vagy magánlakásra. Érdeklődni 141—521, vagy 31—55 telefonszámon Tóth Imre vezető főellenőrnél.

— **Elcserélném** egy szoba, összkomfortos, MÁV-házban levő nagyméretű főbérleti lakásomat két szoba, összkomfortosért, földszinten vagy első emeleten. Cím: Berkes János, Budapest, IX., Gyáli út 15. I. épület, földszint 4.

— **XX. kerület, Haraszti út** 277. szám alatti egy szoba, komfortos szolgálati lakásomat elcserélném hasonlóra, vagy esetleg kétszobásra a város belső területén. Érdeklődni Baksay Ferencnél, 220—220, 625 mellék.

— **Elcserélném** Budapest, Kerepesi úti MÁV-házban levő kétszobás, nagyméretű, komfortos utcai lakásomat hasonlóra, esetleg két egyszobás, komfortos magánlakásra. Ajánlatokat a szerkesztőségbe.

— **Elcserélném** Budapest, Gyáli út 15/II. I. emelet 5. szám alatti két szoba, összkomfortos szolgálati lakásomat Pest belterületén vagy Budán egy szoba, összkomfortosra. Érdeklődni lehet Szilágyi Imrénél a fenti címen.

Közel félszáz szolgálati helyen már minden fiatal tagja a DISZ-nek

A DISZ II. kongresszusának egyik fő célkitűzése volt az ifjúsági szövetség tömegbefolyásának növelése. A párt Központi Vezetőségének levele is fő feladatként jelölte meg, hogy a DISZ mielőbb váljék a magyar dolgozó fiatalok milliós tömegszervezetévé.

A vasúton a DISZ-életet *különösen fellendítette a tagok összeírása és a tagkönyvcsere.* Azok a szervezetek, amelyek jó munkát végeztek e feladatok végrehajtásánál, sikereket értek el, jelentősen növelték szervezetük taglétszámát. *Mintegy 45—50 szolgálati helyen a dolgozó fiatalok száz százaléka tagja az ifjúsági szervezetnek.* Valamennyi fiatal tagja már a DISZ-nek *Kaposvár, Győr* fűtőháznál. *Bánréve, Szuhakálló, Sztálinváros* állomáson. *Szentendre* vontatásnál. *Mándok* pályafenntartásnál. *Szeged* szerelésvezetőségnél és számos más helyen.

IV. KERESZTREJTVÉNY

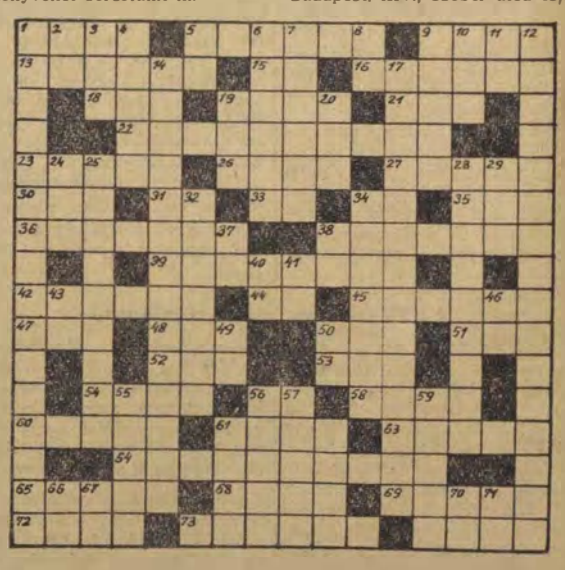
Vízszintes: 1. Csend jelzője. 5. Kivirít. 9. Állomás a hatvan—budapesti vonalon. 13. Szlovákiai folyó. 15. Kutya. 16. Operanyitány. 18. Menyasszony. 19. Ilyen tiszteletdíj is van. 21. Török férfinév. 22. Évre. 23. Indiai város eleje. 26. Szülő. 27. Írószerbolt. 30. Angol számnév. 31. Személyes névmás. 33. Divatkezdet! 34. Bot szélei. 35. Német névelő. 36. Kínai város. 38. Tanítót. 39. Athén nevezetessége az utolsó betű nélkül. 42. A közlekedést irányítja. 44. Gyilkol. 45. Kis szőnyeg. 47. Szoros németül. 48. Vissza: én, latinul. 50. Becézett női név. 51. Izesít. 52. Könnyet hullat. 53. Penész. 54. Kártya figurája. 56. Egész. 58. Családnév. 60. Ont. 61. Félsziget a Szovjetunióban. 63. Ő. 64. Község a csornai járásban. 65. Borzalmas kiáltás (Utolsó kockába kettősbetű). 68. Cselekedet. 69. Ágynemű. 72. Forma. 73. Sikító. 74. Érdek nélkül tetszik.

Függőleges: 1. Irányt mutató határozatait lelkesen várjuk. 2. Kötőszó. 3. Idegen női név. 4. Vissza: ilyen vetemény is van. 5. Kicsinyítő képző. 6. Porcelángyáráról híres. 8. Állóvíz. 9. Több házból áll. 10. Svájci kanton. 11. Fedd. **12. Március 8.** 14. KPM I. Főosztály. **17. Ebben az időben különösen sokat gondolunk felszabadításunkra.** 19. Olyan latinul. 20. Női név. 24. Bonctan eleje. 25. Szovjet város. 28. Felzaklatott kedélyállapot. 29. Mint vízszintes 52. 32. Erő. 34. Becsapom! 37. Ótlan gól. 38. M. G. 40. Vadász teszi. 41. Igekötő. 43. Helyrag. 46. Házállat. 49. Kimondott betű. 50. Népiesen ad. 55. Kisterenye—Kál-Kápolna között van. 56. Csengő hangra mondják. 57. Becézett fiú név. 59. Halom. 61. Becézett női név. 62. Sakkjátszma vége. 66. Olasz névelő. 67. Mint függőleges 5. 70. Réz szélei. 71. Asszony jelző.

Beküldendő: függőleges 1., 12., 17. Beküldési határidő: február 22. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A III-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: DIMAVAG felhívása. A SZOT teljes ülése. Hatodik ötéves terv.

Könyvet nyertek: Urbán István, Kisterenye állomás; Hegedűs Irma, Budapest, VIII., Krúdy utca 16—18.; Rila Imre, Hegyeshalom állomás; Kirnast Sándor, Budapest, XIV., Czobor utca 48/a.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. FEBRUÁR 20.



Több mint három hete tart az erős hideg. A vasutas dolgozók egységes, rendíthetetlen helytállása azonban legyőzi a tél nehézségeit. (Németh Gyula felv.)

Hóban, fagyban helytállnak

Büszkeséggel eltöltő elismerés érte az elmúlt napokban a vasút dolgozóit. *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter nyílt levélben közölte *pártunk és kormányzatunk dicséretét*, s a maga részéről is *legteljesebb elismerését és köszönetét nyilvánította a magyar vasút történetében eddigi legnagyobb arányú őszi forgalom eredményes lebonyolításáért, a vasutas dolgozók egységes, rendíthetetlen helytállásáért.*

Pártunk, kormányzatunk és legfelsőbb vezetőnk elismerésében újólag érezzük azt az őszinte megbecsülést, amely felszabadult, szocializmust építő hazánkban immár éltető, buzdító elemünkké vált, s amely annyi, nemrégiben még megoldhatatlannak vélt feladat végrehajtásához adott erőt.

Az egész ország szeme most ismét rajtunk van. A téllel, a kiszámíthatatlan időjárással küzdő, feladatukat hősiességgé magasodó helytállással ellátó vasutas dolgozókról ír a sajtó, sugároz műsort a rádió, beszél a közvélemény.

A vasutas dolgozók, akik már annyi kemény téllel, hóviharral megküzdöttek, az idei tél megpróbáltatásaival is bátran, erős lélekkel szállnak szembe, mert méltóak akarnak maradni dolgozó népünk bizalmára.

Ez a bizalom, százezrek együttérzése ad erőt a mozdonyszemélyzetnek, akkor, amikor a zuzmarával borított, jégcsapokkal teletűzdelt mozdonyon nem egy esetben 24 órás szolgálat után még egy utat vállal. Ez ad erőt a tolatócsapatoknak, amikor a hideg szinte hozzáforrasztja kezüket a csavarkapocshoz, a vonatkísérőknek, akik tudják, hogy vonatuk szállítmányát türelmetlenül várják az üzemek, a pályafenntartási dolgozóknak, akik csákánnyal, lapáttal állnak őrt a süvöltő szélben, a hófuvásban, a TBKE szerelőinek, akik a csonttáfagyott földben kutatnak a kábelhiba után, vagy a hidegtől szétpattant felsővezetéket kötik össze az oszlopon.

Nincs a vasúton olyan szolgálati ág, amelyet ne tenne kemény próbára a rendkívül erős tél. De nincsen olyan szolgálati ág sem, amelyik ne avatna új hősöket — a kötelességteljesítés hőseit. *Farkas I. László* mozdonyvezető és brigádja Miskolc térségében több mint két napon keresztül állt posztján, hogy a borsodi kohók gyorsan, pontosan megkapják a nyersanyagot. Talán a budapesti gyermekekre, bölcsődék kis lakóira gondoltak *Zalai János* mozdonyvezető, *Bugyi Vilmos* és *Pikler István* fűtők, amikor a tejet szállító 1277-es gyorstehervonatot rövidebb menetidővel továbbították Székesfehérvárról Ferencvárosba. A 441—448-as számú géppel pedig *Szokolai József* mozdonyvezető és *Korpácsi István* fűtő vállalt sebességgel, megállás nélkül hozott Budapestre egy közel 1000 tonnás szénvonatot.

De hősöket adtak ezekben a nehéz napokban a többi szakszolgálatok is. *Záhony állomáson Lipők József* tolatásvezető és DISZ-brigádja 24 óra után tovább maradt szolgálatban, mert a vonatkésés miatt nem érkezett meg időben a felváltó-brigád. Ugyanitt a fegyelmezett szolgálat szép példáját adta *György Irén* vonatmenesztő térfelvigyázó, aki állandóan 120 százalék körül teljesíti menetrendszerinti indítási tervét és csökkentette az idegen kocsik tartózkodási idejét. *Záhony-átrakón*, a fagyott vasércszállítmányok kirakását is közel 200 százalékra teljesítette *Feskó Miklós* és brigádja.

Kemény próbát állnak ki ezekben a napokban a pályafenntartási dolgozók. Bár a forgalmat tartósabban veszélyeztető hófúvás még nem volt, de a gurítódombok, pályaudvarok elektrodinamikus berendezéseinek zavartalan működése az ő állandó, lelkiismeretes munkájukon múlik. Nagy munkát jelent a fűtőházak jégtelenítése is. Különösen nehéz körülmények között dolgozik a *Keleti fűtőházban* a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség két brigádja, a *Bende-* és a *Sári-brigád*. A távközlő szolgálatnál a helytállás szép példáját adta *Hegyi József*, a budapesti TBKE kábelszerelő csoportvezetője és brigádja a kábelhibák gyors felkutatásával és kijavításával.

Sorolhatnánk az idei tél példamutatóan helytálló dolgozóit, akikre mindig számítani lehet, akik a legzordabb időjárásban sem hátrálnak meg a feladatok elől. Az ő acélos akaratuk, tíz- és tízezer vasutas dolgozó egységes ereje, összefogása győzte le eddig és győzi le ezután is az idei tél nehézségeit. Ha ezzel a tudattal veszik át dolgozóink minden nap a szolgálatukat, ha új erőt merítenek az elismerésből, pártunk és dolgozó népünk együttérző szeretetéből, akkor az eredményes téli forgalom után ismét méltóak lesznek az elismerésre, pártunk és kormányzatunk dicséretére.



A zord téli időjárás idején különös fontossága van a váltók és keresztezések tisztántartásának, hótól, jégtől való megszabadításának. Képünkön: a záhonyi vasutasok egy csoportját látjuk váltótisztítás közben. (Kovács Géza felv.)

A vasutas dolgozók röpgyűléseken, munkafelajánlásokkal köszöntötték az SZKP XX. kongresszusát

A Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának megnyitása óta vasútszerte új munkafelajánlások születtek, röpgyűléseken és táviratokban köszöntötték testvéri szeretettel dolgozóink a hatalmas Szovjetunió dicső kommunista pártját. Az *Északi Járműjavító* egyik röpgyűlésén *Tóth* Péter elvtárs beszélt a kongresszus jelentőségéről: *„A kongresszuson elhangzott beszédek mindvégig hangsúlyozták* — mondotta — *a dolgozókról való gondoskodás további fokozását. Az a nagyszerű távlat, melyet megmutatott a kongresszus, biztató a mi számunkra is és arra lelkesít bennünket, hogy tovább haladjunk a Szovjetunió mutatta úton."*

Az *Épületelemgyártó Főnökség* dolgozói táviratban fejezték ki hálájukat felszabadítónk, a szovjet nép és nagy pártja iránt. *„Forró szeretettel és harcos üdvözlettel köszöntjük a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusát. Igéretet teszünk arra, hogy megvédelmezzük a Szovjetunió és dicsőséges hadserege által kapott szabadságunkat és minden erőnkkel támogatjuk a Szovjetunió erőfeszítéseit, amelyeket a világbéke megvédése érdekében tesz."*

A *szegedi fűtőházban* a világítási műhely dolgozói a kongresszust köszöntő röpgyűlésükön vállalták, hogy a kongresszus ideje alatt *ünnepi műszakot tartanak*. A műszakhoz csatlakoztak a mozdonyjavító-műhely dolgozói is. A *szegedi szerelésvezetőség blokkmesteri műhelyében* is felajánlás született a pártkongresszus tiszteletére. Vállalták, hogy a *debreceni igazgatóság számára készülő négy darab jelzőberendezés gyártásánál 1200 forintot takarítanak meg.*

A ferencvárosi fűtőház röpgyűlésén *Kittler* Mihály fűtő a hatodik ötéves terv ragyogó távlatairól, a szovjet vasút nagyszerű fejlődéséről, a villamosításról beszélt, amely nemcsak jelentősen megjavítja a vasúti közlekedést, hanem megszünteti a fűtők nehéz fizikai munkáját is. — *A Szovjetunió új ötéves terve a mi jövőnket is tükrözi* — mondotta felszólalásában *Kittler* elvtárs.

„Tiszta szívből eredően, eredményes jó munkát kívánunk annak a kongresszusnak, amely a Szovjetunió újabb gigantikus feladatát, a hatodik ötéves tervet tárgyalja — írják táviratukban a *Szolnoki Járműjavító ÜV* dolgozói. — *A kommunizmus építésének ez a nagyszerű programja minket is jobb munkára lelkesít és nagyobb eredmények elérésére, az új technika elsajátítására, éves tervünk maradéktalan teljesítésére ösztönöz. A világ dolgozóival együtt mi is rátok figyelünk, drága elvtársak. Veletek vagyunk és leszünk közös céljaink megvalósításában."*

Horváth Zoltán elvtárs, a *Budapest—Nyugati ponk* dolgozói nevében tett vállalást a pályaudvar röpgyűlésén: *egynapos ünnepi műszakkal köszöntjük nagy testvérpártunk kongresszusát. Vállaljuk a selejtmentes munkát, megszüntetjük a számadások elválasztását.* A *Debreceni Járműjavító* kocsi- és mozdonyosztályának dolgozói is munkafelajánlásokkal köszöntötték az SZKP győzedelmes XX. kongresszusát.

A vasút szeretete segít legyőzni a zord tél nehézségeit

Minden áldozatra készek a ferencvárosi mozdonybrigádok

A ferencvárosi fűtőház mozdonybrigádjai a nagy hidegben számos tanújelét adták áldozatkészségüknek. Február 5—6-án *Barka István* mozdonyvezető két fűtőjével *Ondó Istvánnal* és *Farkas Sándorral* Sztálinvárosból továbbított vonatot Ferencvárosba. Pusztaszabolcs állomáson a főnök és a fűtőház vezetője arra kérték őket, legyenek segítségükre, mert két fűtőjük nem vállalta az egyik dombóvári vonat továbbítását. Farkas Sándor elvtárs, látva az állomás nehéz helyzetét, *vállalkozott rá, hogy mint fűtő részt vesz a dombóvári vonat továbbításában.* Barka elvtárs pedig egy fűtővel továbbította vonatát Budapest-Ferencváros felé.

Február 7-én Farkas II. László mozdonyvezető és brigádja tett tanúságot a hősies vasutashelytállásról. A 458 számú vonatot rendkívül nehéz körülmények között továbbították 424 052 számú gépükkel és csak 10-én 16 órakor érkeztek vissza a fűtőházba 72 órai szolgálat után.

10 fok alatt és 140 százalék fölött

Csak pillanatokra torpannak meg a *Szolnoki Járműjavító ÜV* kocsiosztályának dolgozói a 10 fok alatti hidegben, amikor egy-egy éles szélroham arcukba vágja a jeges havat. Utána ismét felhangzanak az ismert kalapácsütések.

— *Nem állhatunk meg* — mondja *Bozóki András* alvázlakatos brigádvezető — *mert akkor még jobban fázunk, no meg a tervet sem tudjuk teljesíteni.* Pedig eddig nem volt hiba a tervteljesítésben, januárban is 44 százalékkal szárnyaltuk túl az előirányzatot, hát most sem akarunk lemaradni.

A *Bagi-brigád* pufajkás emberei éppen egy oldalajtót egyengetnek, közben tűz mellett melegítik elgémberedett ujjaikat, majd még nagyobb igyekezettel fognak ismét munkához, mert ők is túl akarják szárnyalni tervüket, amint eddig is tették.

Mátyus János bádogos másodmagával éppen egy fedett kocsi tetejére kapaszkodik fel. Odafent egy kicsit összerázkódnak a hidegtől és óvatosan lépkednek a síkos tetőn, aztán késedelem nélkül hozzáfognak a tetőlemezek kijavításához. Nem ok nélkül érték el eddigi 149 százalékos teljesítményüket.

A brigádok anyagellátásáról *Katona Tibor* és *Tamási László* csoportvezetők gondoskodnak, akik a segédmunkásokkal karöltve a nagy hidegben is fennakadás nélkül végzik munkájukat. Így üzemel le a hideg nehézségeit a szolnoki kocsiosztály brigádjai. *(Csomor János leveléből.)*

A nagy hidegben sem szünetel a túlsúlytovábbítás

Pécs állomás dolgozói sóhajtozva gondolnak azokra a januári *„szép téli napokra"*, amikor a tartalékok játszi könnyedséggel végezték a tolatást. De tevékenységük nemcsak sóhajtozásból áll, mert *a nagy hidegben gyenge teljesítménnyel dolgozó tartalékokkal is elvégzik a munkát*, bár nagyon nehezen. Hiszen minden órában 10—20 perces tűztisztításra állnak le a gépek. A vonatokat mégis legtöbbször ösz szeállítják a menetrendszerinti indításra.

A többi között igen dicséretes eredménnyel dolgozik a *Ságvári DISZ-brigád*, amely mindig biztosítja a vonatok terhelését, valamint azt, hogy géprevárás ne forduljon elő. A brigád a mozdonyszemélyzettel való előzetes megbeszélés alapján a vonatokat úgy állítja össze, hogy azok *a túlsúlyszempontoknak megfeleljenek.* Terhelési tervüket ilyen módon 130 százalékra teljesítették, Nem maradtak el a menetrendszerű indításban sem.

A többi brigád is lelkesen és eredményesen küzd a túlsúlytovábbításért. *(Leiti Ferenc leveléből.)*

Jégolvasztó lámpákkal a forgalom fenntartásáért

A budapest-ferencvárosi pályafenntartási főnökség II. pályamesteri szakaszának dolgozói február 6 és 11-e között derekas munkát végeztek a személypályaudvar és a gurító jégmentesítésével. Különösen kitüntették magukat *Balogh József ifibrigádjának* tagjai. *Csák Lajos, Szabó Imre, Kalmár József, Juhász István*, akik naponta 18 órát dolgoztak. Jégolvasztó lámpákkal járták az állomást és több mint 200 csoport dinamikus váltót tisztítottak meg a személypályaudvaron és a gurítóra menő vágányoknál. *Kitartó munkájukkal a hideg idő ellenére is sikerült biztosítaniok mind a gurító, mind a személypályaudvar zökkenőmentes forgalmát.*

Így kell segíteni a pillanatnyi fűtőhiányon

Február 10-én este Rákos fűtőház 411 461 számú átállítós mozdonyának leváltó fűtője nem jelentkezett szolgálatra. A fáradt fűtőnek így újabb 24 óra szolgálatot kellett volna teljesítenie. *Pálinkás István* ifi-mozdonyvezető látva, hogy a fűtőház fűtőhiányban szenved, vállalta a fűtői szolgálatot, tekintettel arra, hogy saját gépe éppen javítás alatt volt. Pálinkás elvtársnak nem ez az első áldozatkész *„beugrása"*, szükség esetén már máskor is vállalta idegen gépen a szolgálatot, akár mint fűtő, akár mint mozdonyvezető.

Gépácsorgások megszüntetésével segítik a vontatást

Salgótarján-külső állomás dolgozói látva, hogy a kemény tél miatt milyen nehézségekkel küzd a fűtőház, elhatározták, hogy *a gépácsorgások csökkentésével segítenek a vontatási szolgálatnak.* Az állomásra érkezett vonatok gépeit érkezés után azonnal a fűtőházba viszik, az induló vonatokra pedig csak annyi idővel előbb hozzák ki a gépet, amennyi a vonat levegővel való feltöltéséhez és a fékpróbákhoz szükséges. Ezzel széntakarékossághoz segítik a mozdonybrigádokat. A salgótarjáni fűtőház mozdonyvezetői és fűtői januárban 270 tonna szenet takarítottak meg. Ettől a mennyiségtől a hideg ellenére februárban sem akarnak elmaradni. A széntakarékosságban *Zalánfi Árpád* mozdonyvezető és *Sándor Lajos* fűtő járnak az élen. *(Hidvári István leveléből.)*

Párosverseny április 4. tiszteletére

Bátaszék állomás dolgozói április 4 ünnepének tiszteletére jó munkát akarnak végezni. Ennek érdekében párosversenyre hívták *Sárbogárd állomás* dolgozóit. A verseny célja az élüzem-feltételek teljesítése. Az állomási dolgozók ezenkívül szocialista szerződést kötöttek a fűtőházzal a jó együttműködés érdekében, vállalták továbbá az éves terv határidő előtti teljesítését. Szép egyéni vállalások is születtek. *Szabó Miklós* vonatvezető a menetrendszerűség megjavítását vállalta. *Reményi István* vonatvezető versenyre hívta ki *Bajor János* vonatvezetőt, fogadva, hogy teljesítménye szintjét 2 százalékkal emeli. *Orosz Papp Endréné, Lencz Anna, Péter Margit, Plovi János, Takács Katalin* és *Balogh Ernőné* a pártvezetőség újjáválasztása tiszteletére megfogadták, hogy szakvizsgájukat határidő előtt letesznek és hibátlanul megtanulják az F—1-es utasítást. Ezenkívül is számos szép vállalás történt még. *(Vajda Gyula leveléből.)*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

TANULMÁNYOZZUK A SZOVJETUNIÓ KOMMUNISTA PÁRTJA XX. KONGRESSZUSÁNAK ANYAGÁT

AZ EGÉSZ HALADÓ EMBERISÉG, a világ dolgozói az elmúlt héten nagy érdeklődéssel, figyelemmel kísérték az SZKP XX. kongresszusán elhangzott beszámolókat és hozzászólásokat. A kongresszushoz küldött táviratok, levelek ezrei, a kongresszuson részvevő kommunista testvérpártok küldötteinek hozzászólásai fényesen bizonyítják, hogy a XX. kongresszus világméretekben is jelentős történelmi dátum.

A magyar dolgozók, közöttük a vasutasok is kitörő lelkesedéssel és örömmel fogadták a kongresszuson hozott döntéseket, mert azok a béke legfőbb őre, a nagy Szovjetunió további megerősödését, felemelkedését segítik elő és egyúttal megmutatják más népek dolgozóinak is a kommunizmus felemelő távlatait.

Rákosi elvtárs a kongresszus előtt írt cikkében megállapította a VI. ötéves terv irányelveiről, hogy *„A békés építés e gigantikus terve új szárnyakat ad a demokratikus országok dolgozóinak, erősíti a béke, a szabadság, a demokrácia és a szocializmus erőit a föld kerekség minden táján".* A magyar dolgozók, köztük a vasutas dolgozók nagy érdeklődését és lelkesedését tükrözik azok a táviratok, jókívánságok és felajánlások, melyeket a kongresszusnak küldtek. *Szentes Építési Főnökség* dolgozói például a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy *a háromhetes fagyszünetes kiesést április 15-ig pótolják.*

KÜLÖNÖS ÉRDEKLŐDÉSRE tart számot a vasutas dolgozók körében *Hruscsov* és *Bulganyin* elvtársak beszámolójában a Szovjetunió vasúti közlekedésének fejlesztéséről mondott rész. Vasutas dolgozóink joggal állapítják meg, mint ahogy ezt *Szalai János* mozdonyvezető elvtárs mondotta, a ferencvárosi fűtőház röpgyűlésén, hogy *„A villamosítás a VI. ötéves tervben nagyszerű célokat tűz ki a villamos mozdonyok alkalmazására, fejlesztésére. A mi vasútunk jövője is ez. Azt a nehéz fizikai munkát, amit a gőzgépeken a fűtők végeznek, a villamosítás leveszi majd a vasutasok válláról."*

A kongresszus befejeződött. A szovjet nép megkezdi a kongresszuson hozott határozatok valóraváltását, folytatja a kommunizmus építését. A világ valamennyi tájáján a kommunisták haladéktalanul hozzálátnak a kongresszusi beszámolók, határozatok tanulmányozásához. *Nincs olyan ország, olyan nép, de olyan kommunista és munkáspárt sem, amelynek számára a XX. kongresszus anyaga ne jelentené a tapasztalatok bőséges kincsestárát.* Ahhoz, hogy megismerjük és a pártonkívüli dolgozókkal is megismertessük a kongresszus anyagát, elsősorban pártszervezeteinknek kell alaposan tanulmányozni azt.

A KONGRESSZUS ÉRTÉKELTE a kapitalista országok helyzetének mai jellemző vonásait, a szocialista tábor fejlődését és sok elméleti kérdést vitatott meg, amelyek szorosan összefüggnek azokkal a változásokkal, amelyek az egész emberiség életében az elmúlt években történtek. E mellett *a kongresszus sok olyan gyakorlati kérdést vetett fel, amelyből hasznos tapasztalatokat szűrhetnek le pártszervezeteink* — természetesen figyelembevéve azt, hogy a kongresszus az idősebb testvérnek, valamennyiünk példaképének, a kommunizmus építését vezető SZKP-nak a kongresszusa volt — *a pártépítés, a termelés ellenőrzése, a pártpolitikai munka egészére.*

Most az a feladat áll a vasutas pártszervezetek előtt is, hogy tanulmányozzák alaposan a XX. kongresszus anyagát. Ez elengedhetetlen ahhoz, hogy a későbbiek során széles körben meg tudjuk magyarázni a kongresszus jelentőségét és legfontosabb tanulságait. Helyesen cselekedett a *Bp. Nyugati* pártbizottsága, amikor feladatul szabta a propagandistáknak a pártoktatásban részvevő hallgatóknak, hogy a napi sajtó alapján fogjanak hozzá az anyag tanulmányozásához és *őrizzék meg az egyes beszámolókat, hogy a pártoktatás során majd fel tudják használni.* Felhívták a gazdasági és szakszervezeti vezetőket is, hogy figyelmesen és elmélyülten tanulmányozzák a kongresszus anyagát, hogy rövidesen elméleti vitákat tarthassanak.

Bár a kongresszus anyagát hosszú időn keresztül különböző formákban fogjuk tanulmányozni, mégis *arra kell törekedni, hogy egyetlen napot se veszítsünk a tapasztalatok eme valóságos tárházának felhasználásából.* Az a helyes, ha elsősorban ki-ki a maga területére leginkább odavágó kérdéseket dolgozza fel, ismeri meg, így például a gazdasági vezetők a Szovjetunió belső helyzete és a hatodik ötéves tervvel kapcsolatos kérdéseket. Természetesen emellett az egész anyagot folyamatosan, mindenkinek tanulmányoznia kell.

NEM SZABAD VESZTEGETNI AZ IDŐT, úgy kell dolgozni, mint ahogy *Terézváros XVIII-as* pályamesteri szakaszon teszik, ahol a kongresszus időtartama alatt *a rádióban közösen hallgatták az elhangzott beszámolókat.* Számos helyen röpgyűléseken ismertették a kongresszus jelentőségét. A legfontosabb anyagok csoportos olvasása, megbeszélése, a csoportos rádióhallgatás, a faliújságokon írt cikkek a kongresszus anyagának egyes kérdéseiről, mind elősegíti azok széleskörű ismertetését és erősíti a mi szocializmust építő munkánkhoz. Most a téli forgalom kemény csatájában a kongresszus irányelvei nagyobb hittel, lelkesedéssel töltik el a vasutas dolgozókat is. Erősíti bennünk felszabadítónk és nagy barátunk, a szovjet nép iránti szeretetet és megbecsülést. Hozzásegíti dolgozóinkat ahhoz, hogy szívvel-lélekkel a tél nehézségeit leküzdve, harcoljanak a szocialista vasút megteremtéséért.

A pártvezetőség beszámoltatott munkámról

Alapszervezetünk vezetősége a közelmúltban beszámoltatott munkámról. Szakvezetőim segítségével gondosan felkészültem arra, hogy elmondjam, mit tettünk a termelés érdekében, hogyan segítettük a párthatározatok végrehajtását.

Beszámolómban ismertettem elért eredményeinket, majd elmondottam, hogy a pártvezetőséggel történt megbeszélés nyomán mit tettünk a téli forgalom előkészítése érdekében, *hogyan gondoskodtunk a laktanyák, épületek berendezésének megjavításáról, az ablakok pótlásáról, a kályhák rendbetételéről.* Elmondottam, hogy befejeztük a személykocsik gőzfűtési és gázvilágítási berendezéseinek felülvizsgálását és javítását. Ismertettem, hogy *a dolgozókról való gondoskodás érdekében beszereztük a védőételekhez szükséges nyersanyagokat és megszerveztük a melegítőitalok elkészítését.* A pártszervezet figyelmeztetése nem volt hiábavaló, nem ért váratlanul a tél, a hirtelen beköszöntő nagy hideg.

A továbbiakban elmondottam, hogy a tehervonatok kalauzkocsijaival sok a hiba és kértem a pártvezetőség segítségét ahhoz, hogy dolgozóink a kalauzkocsikat szocialista megőrzésre átvegyék.

A párt márciusi határozata szellemében intézkedéseket tettünk a fegyelem megszilárdítása érdekében. Ehhez nagy segítséget nyújtottak a párt népnevelői. Az eredmény nem maradt el. *1955-ben mindössze négy esetben kellett fegyelmi eljárást indítani.* 1954-ben — amikor érezhető volt a jobboldali elhajlás káros hatása — 17 fegyelmit tárgyaltunk. Ugyanebben az időszakban tizenegyen hagyták el önkényesen munkahelyüket. 1955-ben viszont csak négy ilyen eset fordult elő. Ezek a számok is mutatják, a márciusi párthatározat helyességét, szükségességét.

A szakmai vezetés igyekezett segítséget nyújtani a pártszervezet munkájához. *Átszervezték például a szakmai oktatást, vezetőjét tehermentesítettük és ezzel biztosítottuk, hogy a politikai iskola propagandistája több szabadidőhöz jutva, kellően felkészülhessen a szemináriumok vezetésére.*

Beszámoltam a pártvezetőségnek arról is, milyen segítséget nyújtok a fiatalok munkaversenyéhez, hogyan segítem az ifjúsági szervezetet. Végezetül, *értékeltem állomásunkon a szovjet munkamódszerek alkalmazását és azt, hogy milyen lehetőségek vannak a legjobb munkamódszerek újabb alkalmazására, kiterjesztésére.*

A pártvezetőség beszámolóm meghallgatása után sok hasznos tanácsot adott további munkámhoz.

VAJDA GYULA állomásfőnök,
Bátaszék.

Párthírek a pécsi területről

— A politikai iskolákon január 23. és 28. között a megjelenés az előző heti 55—60 százalék helyett 68 százalékos volt. Különösen jól sikerültek a szemináriumok Kaposvár állomáson és fűtőháznál, ahol a pártvezetőség előzetesen megvitatta a pártoktatás helyzetét. Nem készítették jól elő a politikai iskolákat Bakóca—Godisán, Dombóváron, Siklóson és Sárbogárdon, így ezeken a helyeken mindössze 2—4 elvtárs jelent meg.

— **A politikai gazdaságtan** konferenciák is jobban sikerültek január második felében. Különösen kitűnt Balatonszentgyörgy állomás, ahol a konferencián mindenki megjelent, és színvonalas vita folyt a kapitalista iparosítás elvi kérdéseiről.

— **Elméleti vitákat** tartottak Dombóvár Fatelitő, valamint Pécsbánya-rendező állomáson a pártvezetőségi ülésen. A viták jól sikerültek, mert az elvi kérdéseket helyesen összekapcsolták a pártvezetőség előtt álló gyakorlati feladatokkal.

A KECSKEMÉTI FIATALOK

Hat ifjúsági brigádban küzdenek a termelési tervek teljesítéséért a kecskeméti fiatalok. A DISZ-vezetőség segítséget nyújt munkájukhoz, segíti fejlődésüket.

Csóri József kocsifelíró korábban kedvetlenül, közömbösen végezte munkáját. A vezetőség beszélgetett vele, bevonták az ifjúsági szervezet munkájába. Ma már egyike a legtevékenyebb fiataloknak. *Tanu Béla* vonatfékező nem járt szakmai oktatásra, és arra hivatkozott, hogy szolgálata miatt nincs ideje a tanulásra. *A DISZ-vezetőség segítségével készített egy időbeosztást és azóta jut ideje a tanulásra is.*

Az új felvételesek már az első nap találkoztak *Naszvadi* elvtárssal, a DISZ-titkárral vagy *Végh Erzsébettel*, a vezetőség tagjával. A szervezet már az első nap megtalálja módját, hogy az új felvételes fiatalokat bevonja a DISZ munkájába.

Ha a fiatalok munkájában nehézmény adódik, bátran fordulhatnak segítségért *Lőrincz* állomásfőnök elvtárshoz, aki minden DISZ-taggyűlésen jelen van. Ez a kapcsolat is hozzájárul a fiatalok emelkedő teljesítményéhez. *Legjobb a C-tui eredménye. Különösen Papos Mihály és Fenyvesi Eszter ifi forgalmi szolgálattevők tűnnek ki.* Szépen dolgoznak a fiatalok *Kállai Mihály* és *Botos József* tolatásvezetők brigádjában is. Meg kell azonban vallani, hogy *a fiataloknál még akad javítanivaló egyrészt a munka, másrészt a magatartás terén.*

A DISZ-szervezet javuló munkáját hűen tükrözi, hogy nehány hónap alatt 21 fiatal kérte felvételét az ifjúsági szövetségbe és több DISZ-tagot javasoltak a pártba való felvételre. Az idősebbek, látva a fiatalok lelkesedését, szívesen segítik az ifjúsági vasutasok fejlődését. *Kecskeméti István, Sziládi István és Sánta András* kocsimesterek segítik a fiatalokat és nekik köszönhető, hogy *Tóth András* tolatásvezető ifi-brigádja már kezdi megközelíteni az idősebbek eredményeit.

A DISZ-őrjáratok lelkesen ellenőrzik az áramtakarékosság betartását és felfigyelnek a rendellenességekre. Észrevették például, hogy *az állomáson aránytalanul magas az olajfogyasztás. Megbízták Szeleczki szolgálatvezető váltóőrt, hogy ellenőrizze a fogyasztást. Azóta lényegesen csökkent a felhasznált mennyiség.*

Ma az állomáson a 26 éven aluliak 97 százaléka tagja a DISZ-nek, négy DISZ-őrjárat működik és hat ifjúsági brigád. Mindez biztosíték arra, hogy a kecskeméti DISZ-szervezet mindjobban betölti hivatását.

HAJDU IMRE,
a szegedi politikai osztály
társadalmi munkatársa.

A szegedi igazgatóság pártértekezletére szorgalmasan készülnek a küldöttek

Ahogy közeledik a pártértekezlet napja, mind lelkesebben folyik a kommunisták és pártonkívüliek készülődése. A pártbizottság helyiségét egymás után keresik fel a küldöttek és a dolgozók, hogy tájékoztassák a pártbizottságot a dolgozók véleményéről, hangulatáról.

Turai elvtársnő már készíti azokat a jegyzeteket, amelynek alapján elmondja majd felszólalását a pártértekezleten. Bírálni fogja a pártbizottságot a pártélet ellenőrzésének lazasága miatt. Javasolni fogja, hogy a jövőben, ha a pártbizottság ellenőriz egy-egy alapszervezetet, akkor az ellenőrzés tapasztalatait rövid idő alatt beszéljék meg az alapszervezetek vezetőségeivel, hogy azok mielőbb kijavítsák hibáikat.

Mások a pártélet és a szakmai munka egyéb problémáit vetik majd fel a pártértekezleten, hogy az új pártbizottság sikeresen végezhesse fontos feladatát.

Cserháti József
Szegedi igazgatóság

Nemzetközi ÉLET

A XX. kongresszus tiszteletére

A szovjet vasutasok a *Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának tiszteletére* sok millió rubel értékű felajánlást tettek, amelyeket jóval határidő előtt többségükben túl is teljesítettek. A *kuznyecki* körzetben például a *tomszki* vasutasok meggyorsították a szénrakodás ütemét és csupán *Razrez* állomásról — 26 nap leforgása alatt — 20 000 tonna fűtőanyagot indítottak útnak terven felül. Különösen hősi munkát végeznek az urali és a szibériai vasutasok, akik a hóviharok ellenére is 13 százalékkal emelték a rakott kocsik számát.

Jellemző a szovjet vasutasok hősi munkájára, hogy az egyik mozdonyvezető a *szverdlovszki* vonalon két irányvonatot továbbított 1750 tonnás túlsúlyval. Egyes napokon 15—20 szerelvénnyel többet indítanak tervelőirásaiknál és a kemény téli fagy ellenére az elmúlt 25 nap alatt vonatrendezési terveket 225 százalékra teljesítették.

Február 16-án ünnepelték a román vasutasok napját

A *Román Népköztársaság* vasutas dolgozóinak megbecsüléséről tanúskodik a minden év februárjában megtartott vasutasnap is. Az idén — február 16-án — az ország dolgozó népe szeretettel és hálával emlékezett meg a hős vasutasok munkájáról. A vasutasnap tiszteletére tett vállalásokat országszerte túlszárnyalták. A *jasic* tartomány vasutasai például 36 százalékkal túlhaladták a személyszállítási tervet és 10 százalékkal túlteljesítették áruszállítási tervüket.

A *Magyar Autonom Tartomány* területén dolgozó vasutasok 11 százalékkal javították meg a kocsifordulóidőt, s 30 000 kocsióra megtakarítást értek el. Dolgozóink megértették a II. pártkongresszus határozatait, s ennek megfelelően arra törekszenek, hogy az elkövetkezendő öt évben 30—35 százalékos termelékenységnövekedést érjenek el. A vasutasok hálásak a nép államának a gondoskodásért, a vasúti technika szüntelen fejlesztéséért, azért, hogy 1960-ig 400 darab négytengelyes tartánykocsit, 800 kéttengelyes hűtőkocsit, 500 négytengelyes személykocsit, valamint 500 nagyteljesítményű mozdonyt bocsátanak a román államvasutak rendelkezésére. *(Czvikker István, marosvásárhelyi tudósítónk leveléből.)*



A román vasutasok fatesti klubjának csarnoka

A lipcsei úttörővasút 19 hónapja

A *Német Demokratikus Köztársaságban* a lipcsei úttörővasút most tette közzé jelentését, amelyben fennállásának 19 hónapjáról számol be. Ez idő alatt 54 825 felnőtt és 52 921 gyermek utast szállított az úttörővasút. A szerelvények 7450 kilométer utat tettek meg. A tél folyamán az úttörővasutat tovább korszerűsítik, hogy a nyári idény igényeit teljes mértékben kielégíthessék.

„Takarékoskodik" az olasz vasútigazgatóság

Az olasz vasutak igazgatósága „takarékosságból" több intézkedést hajtott végre az utóbbi időben. Ezt célozta például az a terv, hogy a vasút tulajdonát képező bérházak lakbérét felemelik. Más megfontolás alapján számos kocsitisztítót akartak elbocsátani. Az SFI vasutasszakszervezet erélyes közbelépésére halasztották el a lakbéremelésre vonatkozó tervek végrehajtását és függesztették fel a kocsitisztítók elbocsátását.

Néhány érdekes hír

A szovjet vasutasok naplapja, a „Gudok" január 31-i számában *„Hatalmas változások évei"* címen közölte Pokol Zoltán, záhonyi magyar vasutasnak a *„Szocialista Vasútért"* felszabadulási pályázatán első díjat nyert pályaművét.

•

A *„The Railway Review"* „Üdvözlet Budapestről" címen teljes terjedelmében közli a „Szocialista Vasútért" szerkesztőségének újévi üdvözletét, amelyben további sikereket és új győzelmeket kívánnak a magyar vasutasok az angol vasutasoknak a dolgozók életviszonyának megjavításáért és a világbéke megőrzéséért vívott harcukban.

•

Az egyiptomi rendőrség letartóztatott egy jegyvizsgálót, mert utankint 10 fontért átengedte helyét a vonaton egy sivatagi beduin rablóbandának. Az úton a banda tagjai szedték be a viteldíjakat az utasoktól, s nem kell hozzá különösebb képzelőerő, — felemelt árakon.

•

Az olasz államvasutak most ünneplik fennállásuk 50. évfordulóját.

Közel másfélmillió forint-os önköltségcsökkentést vállaltak az Északiban

Az *Északi Járműjavító* ÜV dolgozói a február 8—9-én megtartott termelési értekezleteken vállalást tettek *az élüzemszint teljesítésére,* az évi termelési terv december 22-i befejezésére, ami két százalékos túlteljesítésnek felel meg és 2 600 000 forint értékű megtakarítást tesz ki. Vállalták, hogy az önköltséget egy százalékkal 1 290 000 forinttal csökkentik.

A műszaki vezetők vállalták, hogy a teljesítések sikere érdekében az anyag- és szerszámellátást fokozzák, a technológiai és bizonylati fegyelem betartásához a legmesszebbmenő segítséget nyújtják, különösen a hideg időben, hogy a munka ekkor se szenvedjen késést.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

Az élüzem kitüntetés mindig nagy megtiszteltetés és lelkes öröm az ezzel megbecsült dolgozóknak. Hát még milyen kiemelkedő érdem az őszi forgalom legnehezebb idoszakában, a negyedik negyedévben elért jó eredmények jutalmaként. Ezeket a kiemelkedő érdemű szolgálati helyeket üdvözöljük most, élüzem kitüntetésük alkalmából.

1955. negyedik negyedévének kimagasló jó munkája alapján a közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségének vándorzászlajával a következő üzemeket tüntették ki:

Állomási szakszolgálat: Zalaegerszeg, Diósgyőr-Vasgyár.

Vontatási szolgálat: Budapest-Nyugati Muszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Pusztaszabolcs fűtőház.

Kereskedelmi szolgálat: Debreceni Rakodási Főnökség.

Pályafenntartási szolgálat: Nyiregyháza pályafenntartási főnökség.

Távközlő és biztosítóberendezési szolgálat: Szeged, szerelésvezetőség.

Műhelyi szolgálat: Szombathelyi Járóműjavító ÜV.

Hidszolgálat: Hídépítési Főnökség.

Élüzemcímmel és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Baja, Gyékényes, Kiskunhalas, Komló, Pécsbánya-rendező, Szerencs, Szombathely.

Vontatási szolgálat: Barcs fűtőház, Bátaszék fűtőház, Budapest-Déli fűtőház, Budapest-Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Cegléd fűtőház, Cinkota Villamosvontatási Főnökség, Diósgyor fűtőház, Kecskeméti kisvasúti fűtőház, Sztálinváros fűtőház, Szeged fűtőház, Vágóhídi Villamos Vontatási Főnökség, Hatvan fűtőház.

Pályaépítő és pályafenntartási szolgálat: Épületelemgyártó Főnökség, Épületfenntartási Főnökség, Esztergom Pft, Pápa Pft, Sátoraljaújhely Pft, Szombathely Pft, Vác Pft, Veszprém Pft.

Kereskedelmi szolgálat: Budapest Nyugati Rakodási Főnökség, Nyiregyháza Rakodási Főnökség.

Távközlő és biztosítóberendezési szolgálat: Debrecen TBKE, Pécs TBKE, Szeged TBKE.

Műhelyi szolgálat: Landler Jenő Járóműjavító ÜV.

Szertári szolgálat: Dombóvár szertár.

Egyéb vállalatok és főnökségek: Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV, Vasúttervező ÜV, Békéscsabai GV vonalfőnökség.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesített szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Haidúdorog, Heves, Kárászköblény, Landler Jenő gyártelep, Polgárdi, Sóstóhegy, Szendrőlád, Szekszárd, Villány.

Szertári szolgálat: Budapest-Ferencváros, Celldömölk, Nyíregyháza, Pécsbánya-Rendező, Sátoraljaújhely, Szeged Rendező szertár.

Csiszolás helyett esztergálás



Bácskai István (a képen) a Landler Jenő Járóműjavító dolgozója munkatársával, Horváth Dezsővel, a mozdonykerékpár forgattyúcsap megmunkálásánál csiszolás helyett esztergálást alkalmaz. Eljárásukkal évente többezer forintot takarítanak meg.

(Kovács Géza felv.)

Záhony átrakó, – 19 fok

Itt aztán igazán tél a tél. A tiszahíd felől szabadon tör *Záhony átrakó pályaudvarra* a jeges, északkeleti szél és átsüvít a hatalmas daruk, markológépek acélbordáin. A hőmérő minusz 19 fokot mutat. A széles nyomtávú vagonok felől gyakran tompa dördülés hallatszik, robbantják a csontnál keményebbre fagyott vasércet.

A hangszóró időnként túlharsogja a daruk, kotrógépek, koksz-, szén- és vasércecsúzdák egybeolvadó zaját: *„Tizenhét órakor termelési értekezlet kezdődik az átrakó műszaki dolgozói részére."*

A záhonyi átrakó pályaudvar legkorszerűbb gépesített pályaudvarunk, szinte minden munkafolyamatot úi gépek végeznek, érthető tehát, ha a gépeket üzemben tartó műszaki dolgozók termelési értekezlete széleskörű érdeklődést kelt. Már a kitűzött időpont előtt zsufolásig megtelik az értekezlet színhelye, az öltöző helyisége.

Az érdeklődést azonban nemcsak a részvevők száma mutatja, hanem a beszámoló utáni hozzászólások is. A záhonyi átrakó dolgozói megtanulták, hogy ne csupán a maguk munkaterületét nézzék, hanem messzebbre tekintsenek: *Ózdra, Diósgyőrre, Sztálinvárosra, Csepelre.* A kohók csak akkor tudnak folyamatosan dolgozni, ha innen, a magyar—szovjet határról megkapják a napi néhányezer tonnányi vasércet, kokszot. És a kemény téli hidegben, amikor rendkívül nehéz a fagyott vasérc rakodása, nemcsak a napi nyersanyagszükségletről kell gondoskodniok az átrakó dolgozóinak, hanem a kirakatlan kocsimaradványok felszámolásáról, jobban mondva törlesztéséről is. De a dolgozók büszkén emlegetik, hogy az idén még a legkeményebb hidegben sem emelkedett 200 fölé a kirakatlan kocsik száma, s összehasonlításul megemlítik: 1953 telén előfordult az is, hogy 1400 kocsi állt kirakatlanul. A műszaki dolgozók — mint *Balogh* elvtárs, művezető beszámolója során kijelenti — most a magyar—szovjet barátsági hónapra tett felajánlásaikkal, a gépek jobb kihasználásával arra törekszenek, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a kirakatlan kocsik számát.

A hozzászólások arra vallanak, hogy az átrakó műszaki dolgozói, a kotrómesterek, gépkezelők, darulakatosok, villanyszerelők szeretik, megbecsülik az úi gépeket. A panaszok is ebből a szeretetből fakadnak. *Ésik* elvtárs például azt kifogásolja, hogy a gépek tisztításához kevés kócot kapnak, holott éppen a téli hónapokban van legnagyobb szüksége a fokozott karbantartásra. *Káli* elvtárs, a forgalmi szolgálattól kér jobb együttműködést, ugyanis sokszor azért kell állnia a gépével, mert késik a kocsik beállítása. Az üzemi bizottsághoz azzal a kéréssel fordul, hogy nagyobb figyelemmel foglalkozzon a verseny értékelésével, ismertesse a dolgozókkal rendszeresebben a vállalások teljesítését.

Jó gépkarbantartás — jó gépkihasználás

Jogos és sürgős orvoslásra szorul az a panasz, amelyet több felszóláló is szóvátett: a gépkezelők, kotrómesterek nem kapták meg téli kesztyűiüket, a hidegben kezük szinte hozzáfagy a kapcsolókarokhoz. A darulakatosok, villanyszerelők pedig azt kérdezik, miért nem jár nekik bundasapka? Vattaruhát kaptak, de téli sapkát nem, holott legtöbbször tízméteres magasságban, szélben, hófúvásban végzik munkájukat.

Szabó József elvtárs, vezető mérnök szól hozzá utoljára az értekezlethez. Felhívja a figyelmet az anyagtakarékosságra, különösen a szovjet gyártmányú markológépek kezelőit kéri, hogy a magyar—szovjet barátsági hónapra tett üzemanyagtakarékossági vállalásaikat maradéktalanul teljesítsék. A cseh gyártmányú gépek kezelői példamutató gépkihasználással, karbantartással és üzemanyag megtakarítással járultak hozzá az átrakó ió tervteljesítéséhez. Az idén, második ötéves tervünk első évében — mondja befejezésül *Szabó* elvtárs — fokozottan szükség van az átrakó folyamatos, gyors munkáiára, anyagival is inkább, mert a Szovjetunió még több segítséggel járul hozzá iparunk fejlesztéséhez: számtalan úi árufajta érkezik a széles nyomtávú kocsikban, a vasérc, koksz, kén, bányafa, deszka tíz- és tízezer tonnáit kell átrakni és továbbítani, bármilyen mostoha legyen is az időjárás.

Utazási kedvezmény vasutasoknak a külföldi társasutazásoknál

Közöltük, hogy a szakszervezetek az IBUSZ-szal közösen társasutazásokat szerveznek a Szovjetunióba és a népi demokratikus országokba. A szakszervezet közbenjárására az IBUSZ lehetővé tette, hogy ezeken a társasutazásokon a vasutas dolgozók utazási kedvezményben részesüljenek. Eszerint a kiev—leningrád—moszkvai 14 napos társasutazásnál 951, a kiev—moszkvai 13 napos társasutazásnál 780, a stary—smokoveci és a tatranská—lomnicai utazásoknál 232 forint kedvezményben részesülnek a vasutas dolgozók. A szovjetunióbeli társasutazásokra pótlólag március 1-ig lehet jelentkezni.

DOROG HELYTÁLL

Egész éjjel dühödten fújt a szél, kergette, hajkurászta a hópelyheket, felkapta, cipelte a földrehullott hótakarót, aztán hirtelen ráborította a vágán[illegible]tókra, keresztezésekre. Február 15-én hajnalra *Dorog* állomás vágányhálózata teljesen eltűnt a fehér hótakaró alatt. A mintegy félszáz váltóra 40—50 centis jeges, fehér hókristály borult, a *„telepen"*, ahol a vonatrendezés és összeállítás történik és ahonnan négy iparvágány siet a bányához, majdcsak tengelyig álltak a kocsik az „égi vattában". *Dorog* és *Leányvár* között a 395-ös szelvényben, *Piliscsévén* a 318 és 324-es szelvények között komoly hótorlasz keletkezett.

A közlekedés, ha nem is állt meg, de alaposan lelassult a budapest—esztergomi vonalon. A *Nyugati*-pályaudvarról egy-másfélórás különbséggel indított vonatok gyakran utólérték egymást a vonalon.

Bánsági János elvtárs állomásfőnök irodájában pirkadat óta állandóan csengett a telefon: *a bánya üres kocsit sürgetett, a Tokodi Üveggyár azonnal szenet kért, hogy meg ne álljon a munka. A szénosztályozó alatt elakadtak a „vitlával"* (drótkötél) *húzatott kocsik, minden vagonért a tartalékkal kellett bemenni, hogy le ne álljon az osztályozó.*

Egyemberként a hó ellen

Ha egy embernek tíz keze lett volna, az is kevésnek bizonyul. A pályafenntartás dolgozói nem tudtak segíteni. Mind a harmincan — köztük *Parázsló, Bence, Ancsán, Horváth* és *Kozma* elvtársak — már hosszú órák óta, egész éjszaka pihenés nélkül kinn a vonalon küzdöttek az elemekkel. Dorog állomáson mégis órák alatt eltakarították a legfontosabb helyekről a havat, szétcsákányozták a váltók jégbilincseit: *kocsirendezők, váltóőrök, tervhivatalnokok, árupénztárosok, kocsifelirók fogtak lapátot, csákányt, söprűt és tették szabaddá a vonatok útját.* A vonatösszeállítás szovjet módszerekkel jó időben 25—30 percig tartott. Most azonban lehetetlenné vált a csurgatás, a vonatösszeállítás másfél-kétórás kemény munkát követelt. Minden váltóállítás külön-külön küzdelem volt a dühödt elemekkel. Lefagytak a váltók, a csúcssín és a tősín közé jég ékelődött és a tisztítás után néhány percre már újra hó borult a váltókra — telihordta a szél. Az időjárás, ha meg is lassította, de megakadályozni még sem tudta sem a bánya, sem a többi ipartelep kiszolgálását. Eljutottak a k[illegible]ok még a 25—30 ezrelékes emelkedőn levő *tömedéki* és *mészkőhegyi* bányákhoz is.

Együtt a vontatással

És ez nemcsak az állomás dolgozóinak érdeme! A fűtőház masinisztáiról szinte legendákat mond el *Somogyvári Lajos* állomásfőnök-helyettes: *— A 324—998-as gépen dolgozó Tassi Ferenc mozdonyvezető minden elismerést megérdemel. Előfordult, hogy hosszú útról megjövet, egyetlen szó nélkül folytatta az állomáson a munkát, segített a kocsirendezésnél. Szinte percek alatt rendezett hosszú rakott szerelvényeket, köztük azt is, amelyiket a másik mozdonyvezető nem mert elvállani. Ha sok ilyen ember volna* — mondotta — *akkor fele lenne a gondunk.*

— Ugyancsak elismerés illeti a három tartalékgépünk személyzetét, akik szintén példamutató helytállással végzik a megsürüsödött munkát és éberségüknek, leleményességüknek is köszönhetjük, hogy a nehéz, rendkívüli körülmények között sem történt baleset. Egyetlen ember akadt, aki nem értette meg, mit kíván most a vasutas becsület: *Fazekas Ferenc*, a 410—603-as gép mozdonyvezetője. Ő elhúzódik a munka sűrűjétől, igyekszik kibúvókat keresni, ha nehéz feladatokat kell megoldani. Hála a fűtőház többi dolgozójának, akik elvégezték helyette is a munkát.

Hiába fúj, fütyül a szél, hull a hó, él, lélegzik a vasút Dorogon, vállvetve harcolnak a vasutasok a bányászokkal, munkásokkal, biztosítják minden nehézség közepette a fontos ipari góc egyenletes, zavartalan munkáját.

A szentesi vontatási dolgozók küzdelme a túlkezelések ellen

Hideg nyugalommal álldogálnak a motorkocsik a szentesi fűtőház színjében. A szín előtt, a fűtőházi vágányokon már ott sorakoznak a délben induló vonatok motorszerelvényei, hasonló „zárkózott előkelőséggel". Sehol egy hang, sehol egy sustorgó meleg gőzfelhő, vagy mozdonykonyháról áradó hőhullám, ami annyira jellemző a fűtőházak életére. Ezt látva, azt hihetné az ember, hogy azok a problémák, amelyek a fűtőházakban különösen így télen felmerülnek, ebben a motorosjellegű fűtőházban, ahol a gőzmozdony arányiag kevés — nyilván elő sem fordulnak.

Okos Lajos elvtárs, fűtőházfőnök hamar eloszlatja téves hiedelmünket.

A vízellátás nehézségei

— Igyekeztünk jól felkészülni a télre, ez többnyire sikerült is — mondja. — A *kezelési problémát* azonban, amely télidőben fokozottan jelentkezik, *nem sikerült kielégítően megoldanunk. Nagy nehézségünk a vízellátás.* A régi, harminc éves vízvezeték két évvel ezelőtt felmondta a szolgálatot. Két esztendő alatt az egész csőhálózatot kicserélték. A nagy munkával decemberre kellett volna elkészülnie az *Északi Járóműjavítónak*, de *csak januárban adta át* az új vezetéket.

A daruk bekötése reánk várt. Az állomás területén lévő két darut nyomban bekötöttük, a fordítóvágánynál lévő nagydaru bekötésére azonban még nem kerülhetett sor, mert itt előbb aknát kell építeni. Az építkezést külső vállalat végezné, de a fagy miatt még nem fogott hozzá. *Pedig létkérdés nekünk ez a daru.* A megfordított gépek ugyanis itt gyorsan kezelhetnének és percek alatt ki tudnánk adni azokat a forgalomnak. Most fordítás után vissza kell menniök vízért az állomás másik végén lévő gőzmozdonyszín darujához, vagy az állomási daru valamelyikéhez. S mivel forgalmi vágányokon vezet oda az út, a szűk állomás pedig csaknem mindig zsúfolt, *néha órákig kell várakoznidk amig daru alá juthatnak.*

Sok idegen gép jár Szentesre. Szolnokiak, félegyháziak, kecskemétiek, mezőhegyesiek, szegediek. Főleg ezek miatt húzódik el a vízvételezés, de a honos fűtőházi 22-esek s a motorok is hozzájárulnak a nehézségek fokozódásához. A fűtőház vezetőinek feladata, hogy sürgessék a daruakna megépítését, ám *az igazgatóságnak is segíteni kell őket ebben.*

Ami a szénszerelést késlelteti

A szénszerelést a tél nehezíti. A motoros berendezésű szerelő tökéletesen működik. A baj az, hogy *nem tudják a szenet előkészíteni.* Más évszakban a széntéri munkások 10—12 csillét előre megraknak és folyamatos a daru ellátása. A mostani hidegben azonban belefagy a csillébe a szén, ezért csak akkor lehet megrakni, amikor a mozdony már a támfalhoz érkezett. Ilyen körülmények között alaposan megnyúlik a kezelési idő. A 22-es gépeknél a 20 perces szénszerelés és a 15 perces vízvételezés *kétszeresére növekszik.* Ha egyszerre több gép érkezik a támfalhoz, a késések, ácsorgások hatványozódnak.

A motor téli ellensége elsősorban az *elfagyás.* A szentesi motorvezetők dicséretére legyen mondva, hogy a háromhetes nagy hideg alatt csak nyolc elfagyás, sebességváltóberagadás, olajcső-szakadás és egyéb hiba történt.

Akiken nem fog ki a tél

Nem egyszer megtörtént, hogy a vezető óvatossága nagyobb bajt hárított el. *G. Szücs Ferenc* motorvezető például, amikor érezte, hogy rendellenesen működik a sebességváltója, helyes érzékkel kihagyta az első sebességet és a másodikról indult. Amikor kibontották a sebességváltót, látták, hogy *G. Szücs* elvtárs *helyesen járt el,* mert ha használta volna az első sebességet, fekvemaradás következhetett volna be.

A gőzmozdonyvezetők is eredményesen küzdik le a téli nehézségeket. *Kovács Imre* segédkezelő, aki tartalékon teljesít szolgálatot, négy elsőteles mozdonyvezetőt patronál és a mozdonyvezető tanulókkal is foglalkozik. A vonaliak közül *Rácz Pál* mozdonyvezető és *Barta Pál* fűtő eddig sikerrel szegült szembe a téllel. *Barta* elvtárs nagy gyakorlatú szakember, gőzhiány, vagy túlkezelés a legnagyobb hidegben sem fordult nála elő. A műszakiak közül állandóan jelen van valaki minden vonatnál, segít az esetleges nehézségek elhárításában és az előfűtést is ellenőrzi.

Átadták rendeltetésének a Péceli Továbbkezelő Kórházat

Február 13-án ünnepélyes külsőségek között átadták rendeltetésének a *MÁV Péceli Továbbkezelő Kórházat.*

Az átadási ünnepségen *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Szakszervezet elnöke méltatta az új egészségügyi intézet jelentőségét és köszönetét fejezte ki azoknak, akik lehetővé tették, hogy *aránylag rövid* idő alatt elkészült a 130 ágyas kórház.

Kamuti Jenő elvtárs, vezérigazgatóhelyettes beszédében hangoztatta, hogy a vasutasok egészségvédelméért folytatott küzdelemben különlegesen fontos helyet foglal el az új kórház, ahol olyan betegek nyernek elhelyezést, akik továbbkezelésre szorulnak. Az új kórház megépítésével a budapesti MÁV-kórház is több beteg dolgozónak tud majd helyet biztosítani.

Dr. Farkas László elvtárs, a továbbkezelő kórház igazgatója meghatott szavakkal vette át az új létesítményt. Igéretet tett az intézet valamennyi dolgozója nevében arra, hogy lelkiismeretes ápolásban részesítik a betegeket, hozzásegítik őket, hogy minél előbb egészségesen térhessenek vissza munkahelyükre.

Az új kórház a Ráday grófok egykori kastélyában nyert elhelyezést. Az átalakítási terveket a *Vasúttervező Vállalat* végezte, gondosan ügyelve arra, hogy az épület műemlékjellegét megőrizzék. A kivitelezést a *MÁV Budapesti Magasépítési Főnöksége* dolgozói dicséretesen végezték el.

PÁLYAMUNKÁSOK

Letépte láncát a jeges szárnyú tél,
fagyott mezőkön apró havat pörget,
kazlak hajába kapaszkodik a szél,
feltépné körme az eleven földet.

Szíszegve reccsen fájdalmában az ág,
lapít a vágány a bársony hó alatt;
a konok hófalba befúrja magát
s elszánt rohamra indul a csapat.

Arcukat tűként száz hószilánk vájja,
fölöttük az orkán vijjogva kering,
csipkét ver a dér a vattakabátra
s alatta mégis megizzad az ing.

Hajnaltól estig átvágják a torlaszt.
Indulnak haza, a szerszám vállukon;
lobbanó vágyuk dermedt havat olvaszt,
de furcsa zaj küszik végig az úton:

Valahol mozdony küszködik a hóban;
megáll egy munkás és hallgatózva int
fordul a csapat megkeresni, hol van?
— S kezdik a munkát előlről megint.

IRTÓ GYULA

HÓFÚVÁSBAN

ÍRTA: ZOLTÁN DEZSŐ

Meleg szoba ablakából szép látvány a vattás hótömeg, a szikrázó fehérség, amikor a nyargaló szél belekap a végtelen takaróba és szilajan üzi a hókristályokat. A hó súlyától nyögő fák hirtelen megkopaszodnak, a mezőkön sötét foltok virítanak, rohan a megbokrosodott hótömeg fergeteges iramodással, legtöbbször oda, ahová nem kellene, országútra, vasúti pályára.

Nem kell csatába hívó szó. Ilyenkor a vasutas tudja a kötelességét, elindul a pálya felé, hiába acsarkodik vele a dühödt szél, a szinte embert feldöntő vihar. A pályát fel kell szabadítani. Ez nem afféle jelmondat, mely falragaszon figyelmeztet a tennivalóra. Ott él a vasutas agyában, szívében, mint tűzoltó tudatában, hogy menni kell, ha emésztő lángok törnek fel. Mert az eltorlaszolt pálya is romboló erő, olykor nagyobb kárt tesz, mint a fába, bútorba beleharapó tűz. A betemetett sín nem adja oda hátát a szénnel, fával, élelemmel rakott vagonoknak. Pedig ennek menni kell, az élet nem állhat meg.

Cudarul nehéz az embernek a természettel birkózni. Pedig azt teszi sok száz vasutas a rátóti sikságon. Ha két lapát havat elhajítanak, legalább egyet visszahord a Bakony ormairól elszabadult szél. Már alig kéklik a vasutas ruha, behordta a hó, rátapadt, mint a moha a sziklára. De nincs megállás addig, amíg az ember azt nem mondhatja, hogy győztünk.

A hókotrók is ott buzgólkodnak, neki-neki feszülnek az összeállt hónak.

— Sohasem lesz vége? — fakad ki Sümegi, a hókotró menet mozdonyvezetője.

Összehúzott szemmel néz előre. Vasutastársait figyeli, a konok küzdelmet és szíve megtelik bánattal, büszkeséggel. Mert ez a két érzés megfér egyszerre az emberi szívben. Bánat a hiábavalónak tűnő erőfeszítésért és büszkeség a kitartásért, a férfias állhatatosságért. Micsoda szívósággal védelmezik övéi a közöst, a vasutat, az életet. Olyan az eltemetett pálya, a veszteglő vonat, mint amikor az ember testében megalvad a vér, nem lüktet a szív.

— Az.

— Hogy hívták?

— Kubinyi János — feleli készségesen a százados, a fájdalom szelíd felhőjével hangjában.

— Dombóvárról? Kubinyi János?

— Onnan. Ismerte talán?

Sümegi nem válaszol. Előre szegezi tekintetét, de nem az üvegre települt jégvirág, hanem a szemébe szökő könny homályosítja el látását.

A százados nem érti a mozdonyvezető hallgatását.

— Ismerte édesapámat?

Sümegi hirtelen fordul meg, fátyolos szemét ráemeli vendégére.

— Maga a Jancsi?

— Én a Sanyi vagyok, a kisebbik.

— December 7-én volt tizenkét esztendeje.

— Igen. Akkor halt meg az édesapám. Ilyen jól emlékszik?

— A fűtője voltam. Én borítottam be a köpenyével, amikor szívét átjárta a golyó.

Nehéz férfibánat telepedik rájuk. Mesterét, barátját gyászolja az egyik, édesapját a másik. Miközben odakint a mozdonysátoron kívül az utolsó méterekért harcolnak az emberek.

Bársonyos nézéssel méregeti végig a masiniszta a századost, a kis Kubinyi Sanyit, aki térdén lovagolt egykor. Jó lenne átölelni és úgy tartani sokáig, égő emlékezéssel a legjobb mesterre, a legjobb barátra. De a kart visszahúzza a szemérmes lélek és csak fájdalmas mosoly marad az arcon. És mint akinek valami nagyon fontos, gondolat suhan át az agyán, megszólal:

— A regulátorhoz akart állni.

Kubinyi százados zavartan köhécsel.

— A szabályzat tiltja... katona vagyok...

— Gyere csak Sanyi — öleli át a vállát és szinte tuszkolja a szabályzóhoz. A százados félszegen, de szemében felcsillanó örömmel nyúl a hideg vashoz és nem is követ el szabálysértést, hiszen a masiniszta keze az övén van, vezeti kezének mozgását. Ebben a kézszorításban a szíve dobban mindkettőnek.

És a katonák, vasutasok sorfala között diadalmasan megy előre, csak előre a mozdony.

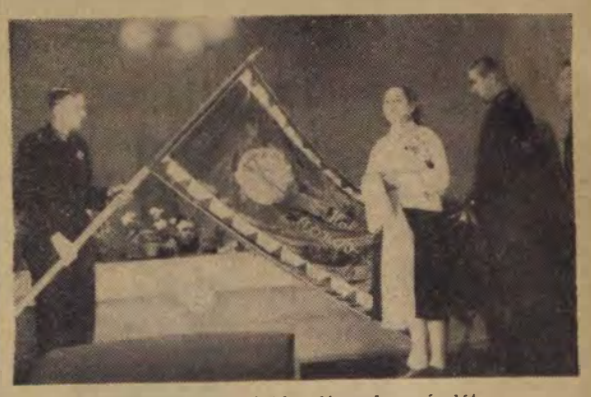
Zászlóavatási ünnepség a hatvani MÖHOSZ-szervezetben

A hatvani állomás dolgozói a közelmúltban nagygyűlés keretében zászlót adományoztak az állomás területén működő MÖHOSZ alapszervezetnek. A gyűlés beszámolóját *Szűcs* Ferenc elvtárs, az alapszervezet elnöke tartotta. A díszelnökségben helyet foglaltak a MÖHOSZ Országos Elnöksége képviseletében *His* Imre alezredes és *Bálint* Gyula elvtársak, az MNDSZ megyei elnöke, *Árvai* István, MÖHOSZ Heves megyei elnöke, a városi pártbizottság titkára, a szakvonal vezetői és a legkiválóbb MÖHOSZ-tagok.

A zászlót a vasutas dolgozók nevében *Nagy* Károly, *Füzesi* István és *Mányi* János elvtársak adták át. A zászló átadásakor Nagy Károly elvtárs a következőket mondotta: *„Azt várjuk, hogy a MÖHOSZ gyűjtse e zászló köré Hatvan állomás valamennyi vasutas dolgozóját és nevelje azokat igaz hazafiságra, készítse fel elért eredményeink megvédésére, járjanak élen továbbra is mind a szövetségi, mind a termelési munkában."*

Az alapszervezet dolgozói közül eddig három elvtárs nyerte el jó munkájuk elismeréséül a MÖHOSZ Országos Elnöksége *„Kiváló aktíva"* jelvényét. A zászlóátadási ünnepségen *His* alezredes elvtárs újabb három elvtársnak, *Matus* Jánosnak, *Péter* Lászlónak, *Anderkó* Ferencnek adott át „Kiváló aktíva" jelvényt. A MÖHOSZ megyei elnöke az alapszervezet elnökét könyvjutalomban részesítette.

A gyűlés után kulturműsor szórakoztatta a mintegy ötszáz főnyi közönséget.



Szűcs Ferenc elvtárs átveszi a zászlót.
(Kósa Ferenc felv.)

A NYIRBODROGI KISVASÚTON

NYIREGYHÁZA. — Gyors ütemben fejlődő, virágzó város. Érdekesen találkozik itt a múlt a jelennel: a fiákeres kocsi, a keskeny nyomközű vasút „gólyafészkes" mozdonya, a korszerű, szép felvételi épülettel, vonatkísérő laktanyával. Közép-Európa legmodernebb dohányfermentáló üzemével. Ami régi, elavult — a múlt örökségeként maradt itt: ami új és nagyszerű — azt már a felszabadulás hozta Nyíregyházának.

Látogatásunk most a nyírbodrogi kisvasútnak, a nagyvasút „öccsének" szól, amely ebben az esztendőben ünnepli fél évszázados fennállását. A 76 kilométeres vonal mezőgazdasági jellegű területet szel keresztül. Virágzó termelőszövetkezetek, állami gazdaságok, szocialista üzemek mellett halad az egyre korszerűsödő kisvasút, diesel-mozdonyaival, a dolgozókat szállító négytengelyes pullmankocsijaival, újtípusú vasutasaival.

A VASTAG HÓTAKARÓ vakító fehér dunnaként borítja a nyírbodrogi kisvasút-szelte nagy területet. A város forgalmát és a távolsági forgalmat lebonyolító kisvasút dolgozói most a téli nehézségek bátor és eredményes leküzdésével segítik a nagyvasút munkáját.

A kisvasút túlnyomórészt gőzüzemű volt a múlt év végéig — mondja *Félegyházi István* elvtárs, aki már 20 esztendeje dolgozik itt és látja el vonalfőnöki jogkörrel az idetartozó két vonal forgalmának és kereskedelmének irányítását. — Államunk újabb diesel-mozdonyokat juttatott számunkra és a személyszállításnál már teljesen átálltunk a nyersolajüzemeltetésre. Ki akarjuk akolbólintani az elöregedett, tűzveszélyes „gólyafészkes" mozdonyokat. Egyébként becsületesen dolgoztak ezek a mozdonyok, jól támogatták dolgozóink fáradozásait. Ennek köszönhető, hogy az elmúlt őszi forgalomban 36 579 kisvasúti kocsinak megfelelő 165 000 tonna árut szállítottunk 12 100 darab 15 tonnás nagyvasúti kocsiba raktuk át a küldeményeket, ami 146 kilométer hosszúságú vonatnak felel meg.

— A nyírbodrogi kisvasút dolgozói az engedélyezett 21 óra helyett 12—14 óra alatt rakják ki a kocsikat, kocsiforduló idejük a legjobb az országban. Ha ez nem így lenne, nem tudtunk volna megfelelni a követelményeknek, nem tudtunk volna 10 000 vagonnal többet megrakni és elszállítani, mint 1954. őszén.

Érthető *Félegyházi* elvtárs büszkesége és öröme. A kisvasút helytállásban felveszi a versenyt a nagyvasúttal. A vasutukat féltő, szerető dolgozók hangja csendül meg a vonalfőnök hangjában, mikor a zord időjárás közepette hősiesen szállító nyírbodrogiak kérését tolmácsolja:

— Juttassanak számunkra nagyobb teherbírású dieselmozdonyokat, az eddiginél is több 10 tonnás teherkocsit, és a közkedvelt négytengelyes, 84 ülőhelyes személykocsikból annyit, hogy ne kelljen a jelenlegi 26 férőhelyes kocsikban 80 utast összezsúfolni.

HERMINA-TANYÁIG egy vonalon halad a *Balsai tiszapartra* és *Dombrádra* tartó vasút. Elsőnek Nyíregyháza „budai" részét, *Sóstó-gyógyfürdő* állomást érjük el. Tavaly korszerűsítették. Vasár- és ünnepnapokon, a nyári szezonban 35—40 000 embert szállít ide és vissza a városba a kisvasút.

Kótaj a következő község. A falu közepén halad a vonal, s tíz éve tanúja az egyre emelkedő jólétnek, a gombamódra növő új házaknak. Minden állomáson kitérő van. Biztosítóberendezés még nincs, állomási fedezőjelzőkkel szabályozzák a forgalmat.

A dolgozók problémáit, kérését a kisvasút pártszervezete és üzemi bizottsága, a szakvezetéssel egyetemben szívén viseli. Így érthető, hogy *Szikszai I. András*, az átrakóállomás forgalmi szolgálattevője így beszél:

— *Édesapám már 30 esztendeje szolgál itt, jómagam tíz éve. Aki belekósolt a mi életünkbe, nem megy el innen soha.*

És így beszélnek a többiek is, kint a hófödte, hógörgeteggel körülkerített kis állomásokon.

Buj állomáshoz tartozik a *nagytanyai tsz*, a vidék legvirágzóbb szövetkezete, amely csak úgy dönti az árut a vasútra. A dombrádi szárnyvonalon, *Tiszabercelen* van Szabolcs-Szatmár megye legnagyobb téglagyára. Még egy lépés és máris ott vagyunk *Gáva-Vencsellőn*. Ez itt az ország legnagyobb burgonyatermesztő vidéke, innen és Rakamazról már május közepén megy a piacra az újburgonya. A dombrádi vonalon *Ibrány* állami gazdasága, termelőszövetkezetei, a *nagykálászi* kendergyár, *Telekfanya* és *Dombrád* önti a vidék töménetlen árujút. Csupán a kendergyár 2000 kocsi forgalmat bonyolít le évenként. Rengeteg cukorrépa és káposzta, alma és burgonya terem a vidéken.

BŐSÉGÁLDOTTA VIDÉK EZ, joggal gondolnak a tiszabodrogi vasutasok arra, hogy előbb korszerűsítsék, majd normál nyomtávúra építsék át ezt a rendkívül fontos vonalat.

Rázza a viharos, dühödt szél a kis mozdonyokat, szerelvényeket, tépi, cibálja a télikabátokat, de reméljük, már csak rövid ideig. Jön a sokat ígérő tavasz, de addig is őt állnak fontos posztjukon a nyírbodrogi vasút dolgozói.

Sz. I.

A jólét és az erőnövekedés terve

A kocsiállomány a hatodik ötéves tervben

Írta: N. Mordvinki, főmérnök

(II. folytatás)

Különleges gördülőanyag

A sósjéggel hűtött hűtőkocsikon kívül, építeni fognak gépés villamoshűtéssel működőket is. A hűtőszerelvények kiegészítésére három, öt és tíz vagonból álló hűtő-vonategységeket is forgalomba állítanak.

Különleges típusú vagonok készültek élők szállítására. Ezek könnyebbek a szokásos fedett vagonoknál, nagyobb befogadóképességűek, megfelelő hely jut takarmány és ivóvíz tárolására is.

Ott, ahol az előnyös, némely áru szállításához különleges vagonokat használnak, például: hűtőkocsikat a tej és a gyümölcsök szállításához, az élőhalszállításhoz, rozsdamentes acélból készült ciszternákat tejszállításhoz.

Az utasok kényelméért

A személykocsipark fémből készült kocsikkal bővül — fapadosokkal, párnás kocsikkal, poggyász- és étkezőkocsikkal. A fapados kocsikat túlnyomóan fülkékkel építik. A párnás kocsik közt nagyszámban lesz a kétszemélyes fülkékkel ellátott. Megjelenik egy személykocsitípus könnyű, forgatható karosszékekkel, amelyeknek háttámla-lejtőjét az utas kívánság szerint szabályozhatja. Ez kényelmes azoknak az utasoknak, akik viszonylag rövid távolságot utaznak és mindössze 6—8 órát töltenek a vonaton.

A teljesen fémből készült vagonok súlyának jelentősen csökkennie kell (8—10 tonnával). Ezért előírás a könnyű acél- és az alumíniumötvözetek alkalmazása, és ezen kívül a futórészek, a kocsiszekrény és az elektromos berendezések tervezésének ésszerűsítése.

A tervezéssel megjavul a személykocsik belső berendezése is. A lámpák nappali fényt adnak. Hideg, melegvíz áll az utasok rendelkezésére. Hűtőberendezéseket, rádiót szerelnek fel a kocsikban, automatizálják a szellőztetést.



Hat tengelyes, 95 tonnás nyitott vagon.

Az alkatrészek tökéletesítése

Az új kocsiknál jelentősen magasabb sebességre számítanak, mint a jelenlegi. A tehervagonoknál a maximális sebességet 100—120 km/órára tervezték, a személykocsiknál 140—160 kilométerre. Ilyen sebességnél az eddiginél tökéletesebb rúgós felfüggesztést kell alkalmazni.

A teherkocsiknál bevezetik a Hanyin mérnök rendszere szerinti ék-rezgéscsillapítóval felszerelt forgózsámolyokat. Ilyen forgózsámoly, kétoldali fékezést biztosító fékszerkezettel valószínűleg típussá válik a tehervagonoknál már a hatodik ötéves tervben. A mostani négytengelyes tehervagonoknál a régi típusú rúgófelfüggesztést tökéletesíteni fogják.

A leghatásosabb fék az elektropneumatikus, öt vezetékes konstrukcióval. A hatodik ötéves tervben ezt szélesen alkalmazni fogják a személykocsi állománynál. A próbák, melyek az elmúlt évben folytak, megmutatták, hogy alkalmazása mellett a fékút 35—40 százalékkal csökken. Ez lehetővé teszi a forgalmi sebesség növelését, javítja a fékek irányíthatóságát, elérhető a könnyű, fokozatos oldás. A kerékcsúszás ennél a fékrendszernél kizárt. A közeli években megkezdődik az összes teherkocsi egyvezetékes elektropneumatikus fékkel való fölszerelése.

A teherkocsik nagyrésze az ötéves terv végére MTZ—135 típusú kormányszelepet kap vészfékezés-gyorsítóval. Ugyanilyen gyorsítóval szerelik fel az M—320-típusú kormányszelepes vagonok jelentős részét. Ezzel a fékút 10—15 százalékkal csökken.

Az új vagonoknak, új technológiát

Az újtípusú vagonok építése, új, korszerű felszerelése változást fog jelenteni a gördülőanyag karbantartásának és javításának technológiájában is.

Széleskörű alkalmazást nyernek a szerelőműhelyekben a műveletek gépesítésére szolgáló szerkezetek, az alvázrészek javításánál, az ajtók, oldalak, önműködő kapcsolószerkezetek, surlódókészülékek leszedésénél és felrakásánál. A villamos és pneumatikus eszközökkel a fémfúrást, szegecselést, vágást, csavarozást könnyítik.

A fűtőházak nagy számban kapnak korszerű kerékpáresztergályozó és tengelycsap megmunkáló padot, elektropneumatikus kalapácsokat, gáznyomású hegesztőpadokat, villamos melegítőket, villanyhegesztő felszereléseket.

A fűtőházak többségében szükségessé válik forgózsámoly műhelyek szervezése, munkahelyek a gördülőcsapágyak és a személykocsik elektromos felszerelésének javításához.

A fékek és önműködő kapcsolószerkezetek felülvizsgáló helyei és a gördülőcsapágyjavító műhelyek is korszerű felszerelést kapnak. Módosítani fogják a műszaki kocsivizsgáló helyek elosztását is.

Az új ötéves tervben befejezik a műszaki kocsivizsgáló helyek felépítését a nagyobb állomásokon.

Az élenjáró technika széles bevezetése magától értetődően együtt kell járjon az élenjáró technológia és az élenjáró munkamódszerek elsajátításával. Kétségtelen, hogy a munkások, mérnökök és technikusok jelentősen tökéletesítik a vagonállomány kezelésének, javításának és karbantartásának módszereit.

Példás takarékossági vállalások

Dombóvár állomás forgalmi, kereskedelmi és vonatkísérő dolgozói párosversenyre hívták *Komárom állomás* dolgozóit az élüzemszintek túlszárnyalására. Példás takarékossági vállalásokat is tettek. A termelékenység növelése érdekében vállalták, hogy *bevezetik a hatványozott módszerrel való tiktolatást* és a tartalékokat úgy foglalkoztatják, hogy a fajlagos kocsimozgatási egységidőt a tervhez viszonyítva állandóan egy százalékkal csökkentsék. Ez havonta 60 I. osztályú tolatási órának felel meg. Óránként 45,20 forintot számítva, ez havi 2712 forint megtakarítást jelent. Az anyag- és energiatakarékosság havi ezer forint megtakarítást jelent.

A szakszervezet 125 000 tonna szén megtakarítása érdekében kiadott felhívásához azzal csatlakoznak: a gurítótartalékokat úgy foglalkoztatják, hogy a szabványgurítás egységidejét 10 százalékkal csökkentik. Ez havi 220 óra tolatásnak felel meg és 272 mázsa szén megtakarítását eredményezi. *(Bódog Mihály leveléből.)*

Az őszi forgalom legjobb dolgozója és brigádja címért folytatott verseny végeredménye

Az őszi forgalom legjobb dolgozója és brigádja címért folytatott verseny végső értékelése alapján elért helyezéseket néhány fontosabb munkakörben az alábbiakban közöljük:

FORGALMI SZAKSZOLGÁLAT

Állomásfőnök (I—IV. csoportú állomásokon): 1. Szücs Sándor (Záhony), 2. Gerencsér Ferenc (Győr).

Forgalmi szolgálattevő (I—II. csoport): 1. Kamarás Ferenc (Rákosrendező), 2. Szécsi Károly (Budapest—Ferencváros), 3. Farnadi János (Dombóvár).

Gurító-brigád: 1. Iványi József és brigádia (Rákosrendező).

KERESKEDELMI SZAKSZOLGÁLAT

Rakodási főnök, főnökhelyettes: 1. Benczur Gyula (Nyíregyháza), 2. Bardács János (Budapest-Nyugati), 3. Szabó Ferenc (Debrecen).

Raktári munkások, prémium időbéres területen: 1. Fejes Lajos (Budapest-Nyugati), 2. Szibli nger Antal (Pécs), 3. Balasita Imre (Baja).

Szállítmányozási fizikai dolgozók: 1. Szabó József (Debrecen), 2. Leiszek Lajos (Miskolc Gömöri), 3. Vajer András (Paks).

VONTATÁSI SZAKSZOLGÁLAT

Mozdonyirányító csoportvezető, főmozdonyirányító: 1. Némethi Kálmán (KPM I/7. A).

Mozdonyvezető és fűtő (tehervonati): 1. Horváth Sándor mozdonyvezető, Ispán Imre fűtő, Tóth III. István fűtő (Dombóvár fűtőház), 2. Bolla József mozdonyvezető, Benyák György fűtő, Németh VIII. József fűtő (Nagykanizsa fűtőház).

Mozdonyvezető és fűtő (gurító): 1. Patai István mozdonyvezető, Csörgi József fűtő (Budapest-Ferencváros fűtőház), 2. Kaszás Mihály segédkezelő, Őszi István fűtő (Hatvan fűtőház).

Mozdonyvezető és fűtő (tolató): 1. Horváth III. Lajos mozdonyvezető, Ódor József fűtő (Dombóvár fűtőház), 2. Horváth IV. János mozdonyvezető, Huszár Ferenc fűtő (Szolnok fűtőház).

PÁLYAFENNTARTÁSI SZAKSZOLGÁLAT

Pályafenntartási főnök: 1. Sparing László (Szombathely), 2. Nagy Zoltán (Nyíregyháza).

Pályamester: 1. Németh II. Lajos (Zalaegerszeg), 2. Varga József (Szombathely), 3. Pálfi György (Esztergom).

Pályamunkás: 1. Szabó András (Debrecen), 2. Palágyi Ferenc (Sátoraljaújhely).

TÁVKÖZLŐ ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI SZAKSZOLGÁLAT

TBKE-vezető: 1. Farkas József (Pécs), 2. Hámori József (Debrecen).

Blokkmesteri szakasz-brigád: 1. Szél György és brigádja (Budapest-Ferencváros).

MŰHELYI SZAKSZOLGÁLAT

Művezető és reszortvezető: 1. Molnár Ernő (Szombathelyi Járműjavító ÜV), 2. Faludi Károly (Landler Jenő Járműjavító ÜV).

Mozdony- és vesztinglakatos: 1. Hering Sándor (Szolnoki Járműjavító), 2. Sasvári Rudolf (Északi Járműjavító).

ANYAGSZERKEZELÉSI SZAKSZOLGÁLAT:

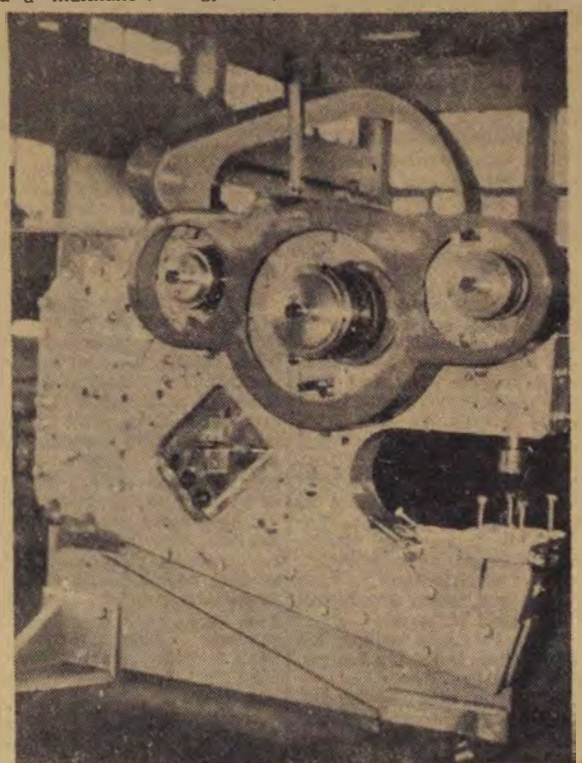
Fizikai dolgozó: 1. Kovács István (Hatvan szertár), 2. Tóth József (Pécsi szertár), 3. Hoffer Ferenc (Pécsi szertár).

Új nagyteljesítményű darabológép készült az Északi Járműjavítóban

Járműjavítóink nagy hiányát érzik a korszerű daraboló gépeknek. Ilyen gépeket hazánkban eddig nem gyártottunk. Szükségletünket külföldről importált gépekkel igyekeztünk kielégíteni.

A *Vasúti Főosztály 7/D osztályának* kezdeményezésére az *Északi Járműjavítóban* a múlt évben elkészültek egy nagy teljesítményű, korszerű daraboló gépnek a rajzai azzal a céllal, hogy vasúton belüli gyártással valamennyi járműjavító részére egy-egy ilyen gépet gyárthassunk.

A gép megépítésével *Kun* Antal motorszerelőt bízták meg, aki néhány társával szeptember elején kezdett hozzá a munkához. Nagyszerű, de még ebben az évben hasonló gépet kap a Landler Jenő Járműjavító is. A munka tovább folyik és fokozatosan



(Gyenge Valéria felvétele)

valamennyi járműjavítónkat felszereljük daraboló géppel. A 20—30 féle munka végzésére alkalmas gépek nagyban segítik majd a munka termelékenységének növekedését és az önköltség csökkentését.

lelkes munkával elkészítették a darabolást, sajtolást, lyukasztást végző, korszerű gépet.

Az első példány az elmúlt héten készült el. Ezt a Szombathelyi Járműjavító kapta,

A MÁV Szimfónikusok négy hangversenye

A HANGVERSENYLÁTOGATÓ VASUTASOK (ma már szép számmal vannak) talán megütközéssel olvassák a címet és azt kérdezik: miért *négy* hangversenyről ír a „Szocialista Vasútért", hiszen a MÁV Szimfónikusok *tíz* bérleti hangversenyt rendeztek eddig ebben a szezonban.

Cikkünk címében azonban nem az egész idény eddigi munkájára akarjuk felhívni a figyelmet (arról önmagáért beszél a gazdag program és a sok szép siker), hanem arra a január 20-tól február 3-ig terjedő *két hétre*, amely programgazdagságával és művészi teljesítményével az egész évi dús eseménysorozatból is kiemelkedik.

KÉT HÉT ALATT négy olyan hangversenyt rendeztek szimfónikusaink, amelyek közül egy is dícséretes művészi tett lenne ilyen rövid időközben, a négy együtt pedig szinte példa nélkül álló teljesítmény.

Január 20-án a VIII. bérleti hangversenyen, a Zeneakadémián Erkel ünnepi nyitányát, J. S. Bach—Weiner C-dur toccata és fugáját játszotta a zenekar. Az est szólistája, a vasutas zenei kultúra büszkesége, *Zareczky Endre*, a fiatal violinista nemzedék egyik legreményteljesebb tagja, *Viski János* hegedűversenyét szólaltatta meg lírai és drámai hatásokban gazdag hangszerén. A mű előadásával arról is tanúságot tettek szimfónikusaink, hogy nemcsak a klasszikus repertoárt ápolják, hanem a modern magyar muzsika megszólaltatására is van gondjuk.

Ezen a hangversenyen fiatal kézben volt a dirigensi pálca is: *Kertész István* sok szép momentumból építette fel az est sikerét.

E HANGVERSENY UTÁN három nappal már az Erkel-színházban sorakozott fel az együttes és a *Fővárosi Énekkarral, Szecsődi Irén, Tiszay Magda, Kaposi Andor, Littasy György* közreműködésével Beethoven *C-dur miséjét*, Kodály monumentális *Budavári Te Deumát* szólaltatta meg. Az est zenei invenciónak való harmadik különlegessége Benedetto Marcello XVII. századbeli olasz zeneszerző *oboaversenye* volt, *Pados Jenő* mesteri előadásában. A *Lukács Miklós* vezényelte hangverseny a zenei idény egyik kiemelkedő eseménye volt.

MÉG UGYANEZEN A HÉTEN, január 29-én, vasárnap *a gyermekeknek* tartott hangversenyt a zenekar klasszikus és modern szerzők műveiből, példamutatóan gyakorolva egyik legnemesebb hivatását, *a zenei nevelést.*

Február 3-án került sor a IX. bérleti hangversenyre, amelyet nagyszerű Beethoven-műsora, az Egmont-nyitány, a G-dur zongoraverseny és az V. C-moll szimfónia, *Zempléni Kornél* költői zongorajátéka, *Kálmánchey Zoltán* megragadó hatásokban bővelkedő vezénylése szintén felülemelt a megszokott átlagon.

A HANGVERSENYEK KÖZÖNSÉGE, amely ezúttal is nagyobbrészt vasutas dolgozókból állt, mind a négy alkalommal büszkén és élvezettel hallgatta, milyen kiegyenlítetten, nemes hangzással szól a zenekar. A MÁV Szimfónikusok ezzel a négy hangversenynyel is ismételten bebizonyították, hogy együttesük a legjobb hivatásos nagyzenekarok első sorában szolgálja a kulturális forradalmat.

(sz. f.)

A BEV cinkotai dolgozói kiállták a téli próbát

Február 13-án a jegesészaknyugati szél vastag hóakadályokkal torlaszolta el a *Budapesti Elővárosi Vasút Cinkota—Kistarcsa* közti vonalszakaszának balvágányát. A cinkotai vontatási telep éjszakai felügyeleti szolgálata, amelyet a téli forgalom tartamára hat főről kilenc főre erősítettek, kora hajnalban megkapta az utasítást, hogy *helyezzen üzembe hóekét.* Az eke meg is tisztította a szakaszt, de mire a forgalom megindult, a veszedelmes széljárásba eső pályarész *ismét hó alá került.* Az eke újból letisztította a síneket, de mire a végére ért, kezdhette előről, a szünni nem akaró szél olyan makacsul tornyozta a hóbuckákat a sínkorona fölé. Így tartott ez egész nap.

Balvágányról a jobbvágányra . . .

Ilyen körülmények között a forgalmi szolgálatra várt a feladat, hogy *a forgalmat a balvágány használhatatlansága ellenére fennakadás nélkül lebonyolítsa.* A szakasz három állomásának, *Cinkotának, Csömörnek* és *Kistarcsának* dolgozói *meg is feleltek ennek a feladatnak: a forgalmat a jobb vágányra terelték és zökkenőmentesen bonyolították le.*

A forgalom és a vontatás jó együttműködésének eredményeként a többi kisebb-nagyobb téli nehézséget is sikerült legyőzni. A vonatok *két nagyobb késéstől eltekintve* menetrendszerint közlekedtek a kemény tél eddigi három hete alatt. Mindkét késés vontatási, de nem személyzeti hibából történt és nem is közvetlenül a tél idézte elő, mindkettő előfordulhat nyáron is. Az egyik 25, a másik 22 perces késést okozott. Mindenesetre a vontatási műhelynek *a motorok még jobb karbantartásával* arra kell törekednie, hogy hasonló esetek meg ne ismétlődhessenek.

Így készült fel a vontatás

Ócsai János vontatási művezető elmondja, hogy már a téli forgalom kezdetén *több óratossági rendszabállyal hajtottak végre a motorhibák elkerülésére.* A hajtómotorokat ellátták védőlemezekkel, amelyek megakadályozzák a porhó behatolását a tekercsekhez. Az összes fűtőtesteket átvizsgálták és kijavították. Nincs is panasz a vonatok fűtésére, amíg 10 fok alatt van a hőmérséklet, de amint 10 fok fölé emelkedik, a legnagyobb igyekezettel sem tudják fellangyosítani a kocsik levegőjét, mert a fűtőtestek csak 500 wattosak.

A vontatási telep különben két hóekével, egy hótakarító és egy hóseprő mozdonnyal rendelkezik s egyelőre győzi a munkát. A hóseprő nagyobb havazás idején állandóan üzemben van: *minden vonat előtt felsöpri a havat, feltöri a jeget.* A motorvezetők lelkiismeretesen, minden tudásuk latbavetésével végzik munkájukat, mégis szinte óhatatlan ilyen időben, hogy előfordulnak kisebb-nagyobb hibák. Annál nagyobb elismerést érdemel, hogy *tizenhármójuknál a legkisebb hiba sem fordult elő egész télen.* Különösen *Török Lajos, László János* és *Csellér Mihály* látják el kifogástalanul a szolgálatot.

174 vonat és a ráadás

Az állomási dolgozók is derekasan végzik munkájukat. Huszonnégy óránként 174 vonat három vágányon nem kis dolog még jó időben sem, hát még ilyen goromba télben, amikor mindig *ott* leselkedik a baleseti veszély és sok más nehézség. Ráadásul zavarják a forgalom gyors, biztonságos lebonyolítását a motorszínből állandóan ki-bejáró motorok, szerelvények is. A tolatás ugyancsak meglehetősen igénybeveszi a vágányhálózatot és a dolgozókat, hisszen az állomásnak számos nagy ipartelepet kell kiszolgálnia, mint a kavicsbánya, a Tüker, az Autókereskedelmi Vállalat, stb. Napi 16—18 felés leadási kocsit jelent ez. A dolgozók derekasan megbírkóznak ezzel is, és mindent elkövetnek, hogy az elővárosi vasútnak erről a hosszú vonaláról a dolgozók minél gyorsabban érkezzenek munkahelyükre.

— 22 fok



A hőmérő üvegjére fagyott jégréteg alatt alig látni a mínusz 22 fokra zsugorodott higanyszálat. A magasfeszültséget vezető hálózat megfeszült, mint a húr. Sistergő hangja a vagonok tompa pufogásával, egy-egy mozdony éles sípjával keveredve valami furcsa zenekarra emlékeztet.

Itt is, ott is nehéz járású vasutasok mozognak. A széltől vörösre duzzadt kezükben jelzőzászló leng. Csak úgy recsegtek a fagyos hó a csizmák alatt. Nagyot, fájdalmasat csörren az átállított váltó . . . — Hosszú vonat közeledik. A mozdony fáradtan szuszog. A külső forgalmi szolgálattevő ott áll a lassan gördülő kocsisor mellett. A hangszóró rekedten kiabál . . . A szélvihar szinte szétszaggatja a hangot. Félretartott fejjel figyel! Csak annyit ért meg, hogy az 5652-es számú gyorstehervonattal baj van . . . Nem sokat gondolkodik. Öles lépésekkel indul a vágánytengeren át.

A térfelvigyázó — arca a széltől vörösre csípett, bajuszán apró jégtincsek csüngenek — jelenti, hogy az 5652-es számú vonat gépje nem hajlandó a tolatást elvégezni. A forgalmista tekintete haragosan villan, ahogy a behavazott vágányokon némán ácsorgó mozdonyok felé néz. Nem szól, de a szemei elárulják gondolatait. Nem tolat? Ilyen időben? Majd én megtanítom! Máris indul, hogy jól megmondja a magáét.

A gép csak áll. Két oldalára, mint a lompos kutya szőre, olajos jégcsapok csüngenek alá. A mozdonysátor szurkos vászonnal fedett. Kiabálva köszön, cseppet sem barátságosan. A függöny mögül a mozdonyvezető tekint rá. Kissé megenyhülten, de még mindig erélyesen mondja: az egyik tartalékmozdony a fűtőházban, a másik lefagyott és a vonatot össze kell állítani.

A kormos arcban ülő szemek alig élnek, amikor válaszol: 32 órája vagyok szolgálatban. A vonatot viszem, mert ebben az átkozott időben sok a beteg, de nem tolatok. Aztán fáradt hangon hozzáteszi: Szolnok még messze van.

A forgalmi szolgálattevő csak bólint, most már nem villog, hanem simogat a tekintete. Tanácstalanul körülnéz és lassan megindul visszafelé. A „vezér" a jeges üvegen át nézi az egykedvűen ballagó forgalmistát, majd félretesttel kihajol és hátra tekint a fával, szénnel, élőállattal megrakott szerelvényre. Az alig pislogó szemek egyet lobbannak és így kiált: Szolgálattevő elvtárs! Szolgálattevő elvtárs! Adják a jelzést, megtoljuk a vonatot.

A kocsik között táncoló szél danája összeolvad a lassan mozduló fagyos kerekek hangjával.

*

Mindezeket azért mondtam el, hogy ezúton is köszönetet mondjak a február 13-án Rákosrendezőről közlekedett 5652 es számú vonat mozdonyvezetőjének példás magatartásáért.

Gergely József

Levelezőink írják

LELKIISMERETLENSÉG

Február 7-én a körösszakáli állomásról a 12,38 órakor induló M. 8234. sz. vonattal akartunk utazni. Tizenegy órakor az állomáson voltunk, de nem lehetett még beszállni, mert a motorkocsi a kőrösnagyharsányi állomásra ment, a pótkocsiban pedig — amely az áruraktár előtt állott — a vonatszemélyzet pihent.

A vonat indulása előtt tíz perccel a szolgálattevő elvtársnő nyolc utasnak menetjegyet adott ki. Valamennyien a váróteremben várakoztunk a beszállásra. Mikor véleményünk szerint elérkezett az indulás ideje, érdeklődtünk a forgalmi szolgálattevőnél, hogy mi van a vonattal? A válasz megdöbbentett. „A vonat elment". Megkérdeztem, hogy ha a vonat nem az állomás elől indult, miért nem szóltak be a váróterembe. Az erre kapott felelet az előbbinél is megdöbbentőbb volt. „Nem szoktunk beszólni, minden utasnak van szája és egy sem dugta ki az orrát".

A szolgálattevő lelkiismeretlensége miatt öt dolgozó egy-egy napig távolmaradt a munkahelyétől, két tanuló pedig az iskolától.

Hevesi Antal,
Budakalász,
MÁV Anyagszertár

VAN VAGY NINCS?

Sok szó esett már a vállaphiányról. Most, hogy új ruhát kaptam, megkérdeztem, hogy miért nem adnak hozzá vállalapot. A Debreceni Igazgatóság házgondnokságán a ruhaelosztással foglalkozó elvtárs azt a választ adta, hogy nem kaptak. Arra a megjegyzésemre, hogy akkor egyeseknek honnan jut — nem tudott felelni.

Nap nap után találkozom olyanokkal, akiknek vadonatúj rangjelzésük van. Kérdésemre, hogy hol kapták, rejtélyes mosoly kíséretében kijelentik „van, de protekció kell hozzá".

Az anyagosztálytól Erdei intéző elvtárs elmondotta, hogy 220 darab vállapot vételezett a házgondnokság és az új ruhámhoz nekem is kellett volna kapnom. Tehát nem arról van szó, amiről itt, nálunk egyesek beszélnek, hogy felsőbbségünk nem törődik velünk, hanem arról, hogy egyesek magukról megfeledkezve, sógor-koma alapon végzik munkájukat. Itt az ideje, hogy végetvessünk minden területen a protekciónak.

Kempl József,
Debreceni Igazgatóság

ÚJ NÉPMŰVELÉSI OTTHON

Szentlőrinc állomás dolgozói helyreállították népművelési otthonukat. Régi vágyuk teljesült ezzel. Már évek óta harcoltak azért, hogy a tanuláshoz, szórakozáshoz, művelődéshez megfelelő hajlékuk legyen, de a szakvezetők és az üzemi bizottság nem támogatta a küzdelmüket.

Az 1955 novemberi üzemi bizottsági választás után az új vezetőség szívén viselte a dolgozók jogos kívánságát. *Farkas Gyula* állomásfőnök és *Aradi József* főpályamester elvtárs szakirányításával, társadalmi munkával végezték az otthon helyreállítását. A DISZ-fiatalok *Balla Jánossal* az élen példásan kivették részüket a munkából.

Kékesi Lajos,
Szentlőrinc

Reméljük, a pécsi területi bizottság felfigyel a szentlőrinciek nagyszerű munkájára és minden erővel támogatni fogja őket, hogy az új népművelési otthonban eleven élet induljon meg. (A szerk.)

Ifjúsági élet

AZ ÉREM KÉT OLDALA

Egy levél nyomában járunk a *Landler Járóműjavító VI/g* osztályán. A levél arról szól, hogy a fiatal esztergályosok havi 350—400 forintot keresnek, mert nem biztosítják számukra a folyamatos munkát. Eljöttünk pedig kételkedtünk a levél igazságában. Létezhet esztergályos, aki 350 forintot keres egy hónapban? Nem, ilyen nincs, ezt nem tudjuk elhinni, ez csak kitalált dolog lehet!

S néhány perc múlva bércédulákat tartok a kezemben: *Dudás Ferenc* januárban 200(!) forintot keresett. *Katona Miklós* novemberben 374,60 forintot vitt haza. *Proli Ferenc* januárban 400 forint körül keresett. Vagyis a levél nem kitalálás, hanem szomorú valóság, s az átlagkereset hónapok óta 350—400 forint.

Mit mond a művezető?

Körbeüljük *Juhász* művezető asztalát, beszélgetünk.

— Tizenkét fiatal dolgozik nálam, valamennyien 17-18 évesek — mondja *Juhász* elvtárs. — Közülük öt-hat megtalálta a helyét és ezek 800—900 forintot visznek haza. De a többiek nem akarnak dolgozni. Lógnak, selejtet gyártanak, tiszteletlenek az idősebbekkel és a szaktudásuk is olyan alacsony, hogy azt sem tudom, hogyan kaphattak segédlevelet. Komoly munkát nem bízhatok rájuk, az egyszerű munkákból pedig nincs elegendő.

Dudás Feri és a mellette ülő *Proli Ferenc* leszegik a fejüket, nem szólnak.

— *Valóban nem akartok dolgozni?* — kérdezem. — *Mondd csak Dudás Feri, otthon nincs szükség a pénzre?*

— De nagyonis — mondja halkan. — Kettesben élünk édesanyámmal. Ő takarítónő, 800 forintot keres...

Elhallgat. Látszik mondana még mást is, de fél, nem tudja mit tegyen. Prolira néz, az meg vissza rá. Latolgatják a helyzetet. Már látom *„négyszemközt"* megoldódna a nyelvük. De azt szeretném, hogy hallja Juhász elvtárs, meg a DISZ-bizottság jelenlévő titkára is a véleményüket. Mert ezek a fiúk egyszerű, becsületes munkásgyerekek. S hogy mi lesz belőlük, azért elsősorban ők, a művezető és a DISZ felel.

— Az elvtárs mit csinálna a helyünkben? Hónapok óta komoly munkát nem kapunk. Naponta másfél, két órát ha dolgozhatunk. Szaktanfolyam nincs, de a nehezebb munkán tanulhatnánk, ha ránk bíznák, még akkor is, ha lassabban végeznénk. Azt mondják, akkor még kevesebb lenne a keresetünk. De én ezt nem hiszem. Ennél kevesebbet már nem lehet keresni. Van, hogy egy napot szaladgálunk szerszámért. Ma például nem kaptunk rapidot. A szertárban van, de az osztály nem hozatja el, mert akkor reggelre kellene elkészíteni a kést, ez pedig rontaná önköltségünket. Megrendelni sem lehet, mert nekünk nem szabványkések kellenek és rendelésre csak azt gyártanak. Így hát állunk, várunk.

— Ha van szerszám, akkor nincs munka. Képzelje az elvtárs. Bicskéről járunk be. A vonat késik és mire beérünk, addigra a munkát kiosztották. Két-három órát sétálgatunk a műhelyben, míg végül akad valami tennivalónk egymásfél órára. Mit csináljunk ha nincs munka? Szóvátettük ezt már termelési értekezleten, meg a DISZ-ben is. Intézkedés nem történt, így hát sétálunk, lógunk. Volt aki megúnva ezt, önkényesen kilépett. Nekünk sincs kedvünk dolgozni...

A fentiekét egymás szavába vágva mondják el. Megszólal *Arany János* ifjúmunkás is. Ezt a fiút dicsérte a művezető, ő a szorgalmasak közé tartozik. Mégis sok hasonló panaszt mond, főleg a szerszámellátásról és kijelenti, hogy ha szervezettebb lenne a szerszámelátás, akkor ők is többet kereshetnének.

Lassan fény derül a fiatalok valóságos helyzetére. A fiatal esztergályosok valóban sokat hibáztak, de az éremnek van egy másik oldala is. Erről feledkeztek meg a szakmai vezetők és a DISZ-alapszervezet. Valóban fegyelmezetlenek a fiatalok — *de hónapok óta nem biztosítanak számukra folyamatos munkát, keresetük elkeseritően alacsony és panaszaikat senkisem vette figyelembe.* Szaktudásuk csekély — *de továbbképzés, szaktanfolyam nincs.* Nem járnak a DISZ-be — *de a DISZ sem törődik velük, tűri, hogy a fiatalok munkanélkül lézengjenek.* A DISZ-bizottság pedig mit sem tud a VI/g osztály fiataljainak helyzetéről.

Lesz-e változás?

És Juhász elvtárs, a művezető? Ezernyi gondja-baja: régiek a gépek, nehéz a szerszámok biztosítása, a munka szervezése. Két nappal elmaradtak a tervvel, mert kevés a jó esztergályos. Ez az utóbbi a legfájóbb a számára, de valljuk be, a mi számunkra is, amiatt hogy Juhász elvtárs nem jött rá a legkézenfekvőbb megoldásra: *nevelni, tanítani kell a fiatal esztergályosokat, s akkor majd lesznek jó szakmunkások!*

Most, hogy a levél rárányította a figyelmet a VI/g. osztály fiataljainak helyzetére, s az illetékesek is tudomást szereztek róla, joggal bízunk abban, hogy szaktanfolyamot szerveznek a fiatalok számára és gondoskodnak arról, hogy folyamatosan dolgozhassanak!

B. G.

Levelek a tagkönyvkiosztó taggyűlésekről

A szerkesztőséghez érkezett levelekben mind többen számolnak be a DISZ-alapszervezetek tagkönyvkiosztó taggyűléseiről. A *mátészalkai* DISZ-szervezetről írt levélben *Kricsfalussy* elvtárs arról ír, hogy a tagkönyvkiosztó taggyűlésen a fiatalok megvitatták az 1956-os feladatokat. *Elhatározták, hogy megindítják a József Attila olvasómozgalmat, együttműködve a gócponti könyvtárral. A nyár folyamán ismetterjesztő előadásokat szerveznek és kirándulásokat kezdeményeznek »ismerd meg hazádat« jelszóval. E látogatások során a fiatalok megtekintik a tiszalöki vízierőművet, Sztálinvárost és az ország legszebb tájait.*

A fiatalok a taggyűlésen arra kérték a szakvezetőket, hogy segítsék elő DISZ-brigádok megalakulását.

Bognár Károly elvtárs, *Tapolca* állomás ünnepi DISZ taggyűléséről számolt be: *A fiatalok* — írja levelében — *fogadalmat tettek, hogy az új tagkönyv birtokában még eredményesebben segítik az állomás feladatait és ezzel együtt a második ötéves terv végrehajtását. Reznek József ifi vonatbrigádvezető* — aki már 12 hónapja tartja a sztahanovista szintet — *vállalta, hogy április 4-e tiszteletére brigádja egyik dolgozóját előkészíti a vonatvezetői szakvizsgára.*



A Budapest-Ferencváros gurítódombjához tartozó jelfogóteremben Perger Károly blokkmester, a gurító „agyközpontjának" működését ellenőrzi.

(Kovács Géza felv.)

Ütközik

A MENETRENDKÖNYV ÉS AZ ÉLET

A menetrendkönyvben hiába keresed Táncsics-telep megállóhelyet. A menetrendkönyv még csökönyösen az egykori földbirtokosról, Alexy-telep névvel tiszteli a megállóhelyet. Sajnos, vonataink gyakorta nem követik a menetrendkönyvet, hosszú percekkel, órákkal elmaradnak tőle. A menetrendkönyv viszont évekkel maradt el az élettől.



HIVATLAN VENDÉGEK

Rossz szokás, egyes helyeken, hogy a forgalmi irodát ellepik a nem oda tartozók, akik hangos beszéddel, vitatkozással zavarják a



munkát. Az utóbbi napok egyikén. Tatabánya-alsón például tizennyolc idegen tartózkodott egyidőben a forgalmi irodában. Mahelnap azt mondják az Utasellátó söntéseiben a lármázóknak: „Ne zajongjanak itt, nem a forgalmi irodában vannak."

SÖTÉT ÉS HIDEG

Sok a panasz a Salgótarjánkősörről induló vonatokra. A rosszul fűtött vonatok kivilágítatlanul közlekednek. Ha már



gyenge a fűtés, miért nem világítanak legalább? Az illetékesek olyan lágy szívűek, hogy látni sem bírják a didergő utasokat?

Munkásfestők kiállítása az Északi Járóműjavítóban

Az Északi Járóműjavító olvasótermében a közelmúltban nyitották meg a Vasutas Képzőművészeti Iskolának és az üzemben dolgozó négy munkásfestőnek közös kiállítását.

A kiállítás anyagában az iskola néhány kitünő alkotása mellett ott láttuk Gomola József lakatos, Bottyán János műszerész, Kossius Károly betüíró és Kálmán József esztergályos egyre izmosodó, az élettel és annak mondanivalóival mind több közösséget vállaló festményeit.

Érdekes visszatekinteni 1955-re, ha párhuzamot akarunk vonni a tehetséges munkásművészek akkori meglátása, felfogása és mostani fejlődése között. Kossius Károly, a galéria legrégibb, fejlődésében hosszú utat megtett kiállítója. Még tavaly, mondhatni a klasszikus iskola hatása alatt állt, ritkábban találta meg a sajátos élményekből fakadó, s a realista festészet lépcsőihez torkolló utat. Ma örömmel lehet üdvözölni a kiállításon „Városszélén" című, igen jól sikerült, hatásában megkapó tusrajzát. „Vén cigány"-a az emberábrázolásban megtett előbbrelépő művészt mutatja. Talán „Tanulmány-fej" címet érdemelné a kép, hiszen az általánosan ismert cigányfejek teljesen elütnek az itt látott ábrázolástól.

Gomola József is régebbi ismerősünk. Színei, variációi megkapják a nézőt, feltétlenül ő is lépett előre egyet, látszik, hogy mestere törődik vele, egyéni felfogásra, a valóság talaján való maradásra inspirálja. Szívesen használja az égetett sziennát, a kraplakkot, szívesen meríti témáját a magyar tájakról. Mégis, ami legjobban megkarolja a figyelmet, az a törekvése, hogy áthágja a sematikus ábrázolás szük keretét. Ez különösen érezhető a „Kazánjavítás" és a „Műhelyrész" című műveinél. Kár, hogy néha, a dolgozó embert puszta színfoltra hangolja, amelyiegyel — félő — modorossá teheti alakjait. A „Pályamunkásoknál" viszont — minden szépsége ellenére — elmosni látszik a művészi intenciót képpé formáló ténykedést: a nehéz pályamunkát.

Az ifjú munkásfestők szép ígéretei Bottyán János és Kálmán József. Bottyán Jánosnál az emberábrázolás elmélyültebb, művészi formanyelve az élethez inkább segédőtt, látszik: irtózik a tartalmi elsekélyesítéstől, palettája. — a még itt-ott feltünedező kendőzés ellenére is, — élénkebb tónusú, mint társáé, fény járja át színeit. Kálmán József kevesebb anyagában is megnyilvánuló tehetsége. Tanulmányai erről tanúskodnak.

Bottyán „Hamuládások" és Gomola „Kazánjavítás" című anyaga az Országos Képzőművészeti Körök kiállításán, az olajfestmények sorában második díjat nyert és jelenleg Csehszlovákiában van kiállításon. E siker ellenére, vagy talán inkább alátámasztandó, Gomola nagyobbat tudna alkotni, ha jobban segítené kifejezőkészségének színeit a rajztudománya. Egyébként jellemző, hogy az említett kiállításon az első díjat nem adták ki, viszont a három II. díjat a Vasutas Képzőművészeti Iskola munkásfestői nyerték el.

Egészében véve a négy munkásfestő, akik nyolcórai munkájuk végeztével a képzőművészet berkeiben keresnek és találnak pihenést, ezen túlmenően mesterük, Klink György festőművésztanár iránymutatásával, a szocialisa realista művészet önkéntes osztagához tartoznak, harcosainak számát növelik és hozzájárulnak a szocialista kultúra és kultúrforradalom célkitüzéseinek megvalósításához. Kár, hogy ezt a lelkességet, ezt a harcot nem támogatja eléggé az üzem szakvezetése, a pártbizottság akár jutalmak, díjak kitüzésével, akár csak azzal is, hogy személyes jelenlétükkel súlyt és bátorítást nyújtanának nekik. Azoknak az elvtársainknak, akik a munka szépségét, nagyszerüségét, megváltozott életünk ezernyi színpompás virágát tárják elénk palettákon az alkotó béke csendéletében.

Szelecsényi István

HIREK

— **Robbanás történt** a közelmúltban a Liverpool—Plymouth között közlekedő express-vonat étkezőkocsijában. Három alkalmazott súlyosan megsebesült és a berendezési tárgyak nagyrésze elpusztult.

— **A társadalmi tulajdon védelmében** tanusított példamutató éber szolgálatáért dicséretben és 500 forint jutalomban részesült *Gagyi László* vonatvezető, Nyíregyháza állomás dolgozója.

— **Öt család hajlékát** — a földrengés következtében lakhatatlanná vált házakat — hozták rendbe Ferencváros állomás dolgozói. A munkában kitüntek *Süllős János* és *Prétor János* brigádjaikkal.

— **Karnevált rendeztek** a DISZ kultúrtanfolyam hallgatói február 15-én a ferencvárosi népmüvelési otthonban.

— **Bűnvádi eljárás indult** *Beke József* nagykanizsai szakmester ellen, mert 20 kiló fémforgácsot munkahelyéről ellopott. Bekét az elsőfokú fegyelmi hatóság állásából elbocsátotta.

— **Négyszázezer japán vasutas** sztrájkba lépett február 13-án munkabéremelési követelésének alátámasztására — jelenti a *Kiodo Cuszin* Hírügynökség.

— **Ezer, illetve 500 forint** jutalomban részesült *Thiry Ilona* forgalmi szolgálattevő és *Huchleib Imréné* váltókezelő, mert helyes és gyors intézkedésükkel Solymár állomáson balesetet előztek meg.

— **A Miskolci Törekvés** elsőosztályú sakkcsapata a Miskolc város elsőosztályú bajnoksága során a Diósgyőri Vasas Vöröscsillag csapatát 7½—2½ arányban legyőzte, s ezzel biztosította magának az igen erős mezőnyben az előkelő harmadik helyet.

— **A Genfben működő** Európai Gazdasági Bizottság Belső Szállítási Szakbizottsága a közelmúltban tartotta 13. ülését, ahol úgyszólván valamennyi európai állam képviselve volt. *Dr. Mátyássy Zoltánt* a szakbizottság két évi időtartamra egyhangúan a szakbizottság elnökévé választotta.

— **Nyolcvanéves** a Győr—Sopron—Ebenfurti vasút. 1876. január 3-án ünnepélyes keretek között adták át a forgalomnak a GYSEV első vonalát Győr és Sopron között.

— **Megjelent** a szerencsi járás monográfiája *Angyal Béla* járási tanulmányi felügyelő szerkesztésében. Több község tárgyalásánál megjegyzi, hogy hány dolgozó került a községből a vasútra, ki az állomásfőnök. A záródolgozatot, amely Szerencs környékét, mint természetjáró területet ismerteti, *Németh Pál* MÁV gócponti könyvtáros írta.

— **Újítási tanácsadót szervez** a budapesti területi bizottság mellett működő *SZUÉB*. Február 23-án a forgalmi és kereskedelmi, március 1-én a fűtőházi és műhelyi és március 8-án a távközlő és anyagszerkezelési dolgozók részére tartanak tanácsadó szolgálatot 16 és 18 óra között, a VIII. ker., Fiumei út 19/b, II./43. szám alatti tanácsteremben.

— **A gazdasági minisztériumok** közötti 1955. évi őszi forgalmi versenyt értékelte a Központi Szállítási Tanács. A vasúti szállítás terén következő a sorrend: *1. Kohó- és Gépipari Minisztérium, 2. Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, 3. Élelmiszeripari Minisztérium.*

— **Háromhavi börtönbüntetésre** ítélte a bíróság *Hegedüs Pál* váltókezelőt, Pécsbányarendező állomás dolgozóját, mert egy áthaladó vonatról egy 120 és egy 50 literes boroshordót ellopott.

— **1325 forintot gyüjtöttek** a MÁV Jegynyomda dolgozói a földrengés sújtotta lakosság megsegítésére.

— **A Közlekedéstudományi Szemle** összes eddig megjelent példányai hiánytalanul eladók. Cím: Bánkuti László, MÁV Igazgatóság, Budapest, Munkaügyi Osztály.

LAKÁSCSERE:

— **Elcserélném kétszoba komfortos** lakásomat kétszoba összkomfortosért, lehetőleg a Sztálin úton. Cím: Schaff Béla intéző, Nagydiófa utca 15. II. 12.

— **A Liget szélén lévő főbérleti** földszintes, alkovos nagyméretű szoba-konyha-kamrás magánlakásomat, elcserélném kétszoba összkomfortos szolgálati lakásra a Keleti, vagy Nyugati környékén. Cím: Jenei Jánosné, VII., Dembinszky u. 40., földszint 8. (délelőtt 11 és 1 óra között megtekinthető).

— **Elcserélném óbuda állomás** felvételi épületében lévő kétszoba konyhás, előszobás gazdasági udvarral és mellékhelyiségekkel rendelkező lakásomat Budapest belterületén lévő kétszoba összkomfortos MÁV-, vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet 141—521, vagy 31—55 telefonon Tóth Imre vezető főellenőrnél.

Szabadfogású birkózóbajnokságot hirdet Szombathelyi Járóműjavító DISZ-szervezete

A Szombathelyi Járóműjavító DISZ-szervezete és a helyi Törekvés birkózószakosztálya felszabadulásunk 11. évfordulója tiszteletére szabadfogású birkózóversenyt rendez a vasutas diszesek részvételével. A bajnokság célja, hogy megszeresse a vasutas fiatalokkal ezt a szép, testedző honvédelmi sportot. A bajnokságot április 3-án és 4-én Szombathelyen a Járóműjavító kultúrtermében rendezik meg. A versenyen elindulhat minden vasutas fiatal, aki legalább 1956. január óta tagja a DISZ-nek, érvényes tagsági könyvvel rendelkezik és nincs sem I. osztályú, sem „kiváló sportoló" minősítése.

A versenyt két súlycsoportban rendezik. Az egyik csoportban a 16 és 19 év közötti fiatalok, a másik csoportban a 19. életévüket betöltött fiatalok indulnak. A bajnokság lebonyolítása kieséses rendszerben történik, az OTSB versenyszabályai szerint.

Lőrincz Ernő
a DISZ-bizottság szervező titkára

Természetjáró szakosztályaink életéből

Hazánkban a természetjárás egyre népszerűbbé válik. A vadregényes hegyek, völgyek tája ezrével csalogatja a hét végén felüdülést kereső dolgozókat.

A Törekvés SE színeiben 1955. év elején 32 természetjáró szakosztály működött. Ez a szám évközben 38-ra emelkedett. Az év elején 1105 tagja volt a szakosztályoknak, év végéig a létszám több mint 400 fővel szaporodott. Ez is ékes bizonyítéka a párthatározat követte sport-tömegesítés megvalósításának. Ugyancsak ezt szolgálták a szakosztályok által havonta rendezett tömegesítő túrák, amelyeket elsősorban kirándulási jelleggel vezettek.

Egy év alatt 2251 alkalommal vettek részt a Törekvés természetjárói különféle túrákon. Ezeknek a túráknak során természetjáróink eljutottak szinte az ország valamennyi hegységéhe. A legtöbb túra a Pilisbe vezetett (483), majd 240, illetve 234 túrával a Bükk és a Budai-hegység következik. A Bakony vidékén 173, a Börzsönyben 146, Sopronban 143 alkalommal jártak Törekvés-túristák. A felsoroltakon kívül sok természetjáró járta a Balaton, az Alföld a Mátra, a Mecsek, a Vértes, a Sátoros, a Cserhát és Kőszeg vidékét.

Érdekes a túrák napok és szakágak szerinti megoszlása. A túrák közül 1583 egynapos, 419 kétnapos, 117 háromnapos, a többi 4—15 napig terjedő szabadságtúra volt. A szakosítás szerint a gyalogtúrák vezetnek (1907). Sorrendben a kerékpár (110), a csónak (100) a sík (92), a barlangjáró (34) és a sziklamászó (8) túra következik. A Törekvés Sportegyesület tagjai 3351 túranapot töltöttek a szabadban, ezek közül 2927 elérte a napi 20 kilométeres átlagot.

A túrázás mellett a tájékozódási versenyzésben sem maradtak el az eredmények. Csapatversenyben a budapesti központ csapata az országos bajnokságban a második helyen végzett, míg a budapesti igazgatóság együttese hetedik lett. Az országos egyéni bajnokságban a harmadik helyet elért Takács (Pesti igazgatóság) szerepelt a legjobban.

A gyakorlati munka mellett az elméleti oktatás is fontos tényező volt szakosztályaink életében. Az év folyamán szinte valamennyi szakosztály rendezett alapfokú tanfolyamot, összesen 420 fő részére. A középfokú oktatásban 198 versenyzőnk, túravezető képzésben 45 természetjáró részesült.

A túrázás, versenyzés és oktatás eredményei a minősítésben mutatkoznak. Szakosztályainkban az elmúlt esztendőben 616 természetjáró kapott minősítést.

A felsorolt adatokból kitűnik, hogy sportegyesületünk természetjáró szakosztályai jó munkát végeztek az 1955-ös esztendőben. Helytálltak a többi szakma természetjáróli között

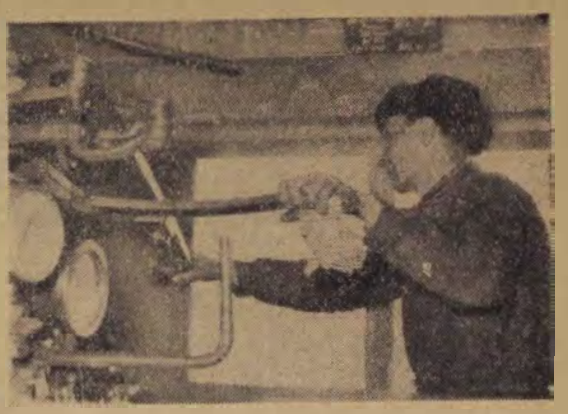
SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. FEBRUÁR 27.



Lakos Pál székesfehérvári főmozdonyvezető példásan rendben-tartja gépét, mert jól tudja, hogy a tél nehézségeit csak kifogástalan állapotú mozdonnyal lehet legyőzni.
(Kovács Géza felv.)

A kommunizmushoz vezető úton

Február 14-én nyílt meg Moszkvában a *Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusa.* Azóta a világ minden táján arról adnak hírt a sajtó- és rádiójelentések, hogy a világ népei feszült figyelemmel kísérik a kongresszuson elhangzott referátumokat, felszólalásokat. Teljesen indokolt ez az érdeklődés, hiszen a XX. kongresszus anyagából választ kapunk mindazokra a kérdésekre, amelyek ma szinte az egész emberiséget foglalkoztatják.

Az SZKP Központi Bizottsága beszámolójának első fejezete a Szovjetunió nemzetközi helyzetével foglalkozik, elemzi korunk egész nemzetközi helyzetét, a való tényeket, s a fejlődésre ható erőknek szigorúan tudományos marxista—leninista vizsgálata alapján.

Korunk fő jellemvonása — állapítja meg a beszámoló — hogy *a szocializmus kilépett egy ország keretéből*, s világrendszerré vált. Így tehát minden esemény vizsgálatánál abból kell kiindulni, hogy két egymással ellentétes világgazdasági rendszer van, s ezek különböző törvények szerint és ellentétes irányban fejlődnek. *A Szovjetunió 26 év alatt több, mint húszszorosára növelte ipari termelését*, mialatt az Egyesült Államok termelése alig több, mint kétszeresére emelkedett, s a termelés növekedésének üteme a népi demokratikus országokban is jelentősen túlhaladta a tőkés államokét.

A kapitalista világnak — noha ipari termelése növekedett — nem sikerült leküzdenie belső ellentmondásait; a tőkés világ gazdasága egyenlőtlenül fejlődik, és még ingatagabb lett. A kapitalizmus általános válsága tovább mélyül. A beszámoló azonban óva int attól, hogy leegyszerűsítve, vulgarizálva fogjuk fel a kapitalizmus általános válságát. Az ellentmondások kiéleződése, a hanyatlás tendenciája nem zárja ki a tőkés országokban sem a technikai haladást, a termelés fellendülését, egyik-másik gazdasági ágban, egyik vagy másik időszakban.

A kongresszusi beszámoló külön részt szentel a gyarmati rendszer szétesésének és kiemeli, hogy ez a háborút követő időszak egyik legnagyobb jelentőségű eseménye. A beszámoló nemzetközi fejezetének utolsó része rámutat a két rendszer békés egymás mellett élésének lehetőségére. Az SZKP Központi Bizottsága azt vallja, hogy a különböző társadalmi rendszerű országok nemcsak egyszerűen fennállhatnak egymás mellett, hanem tovább is kell menniük a kapcsolatok megjavítása, az együttműködés útján.

A beszámoló a jelenlegi történelmi helyzet alapján veti fel azt a kérdést, hogy elkerülhetetlen-e egy újabb háború, és kimondja, hogy a háború nem végzetszerűen kikerülhetetlen. Választ ad a beszámoló arra is: milyen formái lehetségesek különböző országokban a szocializmusra való áttérésnek. A szocializmusba való átmenet formái mind változatosabbá válnak. Az sem feltétlenül szükséges, hogy e formák megvalósulása minden körülmények között polgárháborúval járjon.

A beszámoló többi része a Szovjetunió belső helyzetével és a párt feladataival foglalkozik. Hangsúlyozza a lenini szellemű kollektív vezetés fontosságát, elemzi a szocialista ipar sikereit, amelyek alapján — a nehézipar fejlesztésével — évről-évre növekszik a közszükségleti cikkek termelése.

Az SZKP XX. kongresszusa most új sikerekre mozgósítja a pártot, a szovjet népet. Mindenekelőtt az ipar műszaki fejlődésének meggyorsítására irányítja a figyelmet. A gépgyártás, és elsősorban a szerszámgépgyártás, valamint a műszeripar tökéletesítése, az iparvállalatok szélesebbkörű szakosítása, az ország villamosításának gyorsütemű fejlesztése, a vaskohászat és általában az alapanyagok termelésének növelése és tökéletesítése, a műanyaggyártás erőteljes fokozása, s mindezekkel együtt a munka termelékenységének gyors emelése a fő feladat.

A szocialista gazdaság fölényét tükrözi a Központi Bizottság beszámolójának a szovjet mezőgazdaság fejlődéséről szóló fejezete is. Bizonyítja, hogy a mezőgazdaságban is megvalósítható a termelés urgasszerű növelése. Az új ötéves terv a mezőgazdasági termelés további fellendítését jelenti.

A XX. kongresszus egész anyaga felmérhetetlenül gazdag kincsestára a szocializmus, a kommunizmus építésének. Igen sokat meríthetünk a vasút fejlesztésének célkitűzéseiből is, amelyek a mi számunkra azzal a különös jelentőséggel bírnak, hogy elénk vetítik a mi vasútunk ragyogó távlatait is. A kongresszuson *Hruscsov* elvtárs a Központi Bizottság beszámolójában megállapította, hogy a vasúti szállítás korszerűsítésében most a vasútak villamosítása és dieselesítése a legfontosabb feladat. A Központi Bizottság határozatot hozott *„a vasutak villamosításának vezértervéről."* E terv 15 évre szól, és 40 000 kilométernyi — az egyenlítő hosszával megegyező — vasútvonal villamosítását írja elő.

A beszámoló rámutat arra hogy a vasúti szállítás technikai vonatkozásban elmaradt. Alapjában véve gőzvontatással dolgozik, viszont ismeretes, hogy a gőzvontatás hatásfoka 4—5 százalék, szemben a villamosítás 16—18 százalékos hatásfokával.

A vasúti szállítás átállítása villamosvontatásra lehetővé teszi, hogy jelentősen növeljék a vasútvonalak átbocsátóképességét, és javítsák a szállítás üzemi feltételeit.

Bulganin elvtárs a hatodik ötéves tervről szóló beszámolójában rámutat arra, hogy a népgazdaságnak a hatodik ötéves tervben megvalósuló hatalmas fellendülése következtében erősen megnövekednek a szállítások. A teherszállításban továbbra is a vasúti közlekedés játssza a főszerepet. Egyedül a teherforgalom növekedése több, mint 400 milliárd tonna-kilométer lesz, ami körülbelül annyi, mint a Szovjetunió összes vasútvonalainak 1940. évi teherforgalma volt.

Ilyen nagyarányú szállítás lebonyolítása érdekében erősen emelni kell a vasutak szállítóképességét. A vasúti közlekedés terén a legfontosabb feladat a technikai színvonal emelése. A technikai haladás alapvető irányzata a vasutak átállítása villamos és motoros vontatásra, a forgalmi irányítás széleskörű automatizálása és központosítása, a vasúti pályák korszerűsítése.

A hatodik ötéves tervben a 15 éves program első szakasza valósul meg. A tervek szerint 8100 kilométer hosszúságú villamosított vasútvonalat fognak üzembehelyezni, vagyis 3,5-szer annyit, mint az ötödik ötéves tervben. A motoros vontatással dolgozó vasútvonalak hosszát a hatodik ötéves tervben 7000 kilométerről 25 000 kilométerre növelik. 1960-ban villamos- és motorosmozdonyok bonyolítják le a teherforgalom 40—50 százalékát, szemben az 1955-ös 14 százalékkal.

Öt év alatt 65 000 kilométer új sínpárt kell lefektetni, ezen belül 58 000 kilométer nagyteherbírású nehézsínt. A tervezet előírja, hogy a vasutak részére legalább 2000 villamosmozdonyt, 2250 fővonali, kétegységes Diesel-mozdonyt, 255 000 teherkocsit és 18 600 személyszállító kocsit kell szállítani. A terv értelmében 6500 kilométer új vasútvonalat kell építeni és üzembehelyezni, vagyis körülbelül kétszer annyit, mint az előző ötéves tervben.

A kongresszus február 18-i ülésén felszólalt *L. M. Kaganovics* elvtárs. A vasútról szólva rámutatott arra, hogy *„bár közlekedésünk alapjában kielégíti a népgazdaság szállítási szükségleteit, helytelen volna észrevétlen hagyni, hogy a vasútak munkájában vannak hiányosságok, és hogy már most nagy túlterheltség mutatkozik a szállításoknál."* A továbbiakban arról beszélt, hogy a gazdasági élet szállítási igényeinek teljes kielégítéséért a közlekedési dolgozóknak, elsősorban a vasutasoknak növelniök kell a vonalak szállító- és átbocsátóképességét.

A vasutak villamosítása, a villamosmozdonyok bevezetése fontos tényező a vasútak szállítóképességének növelésében. A 5700 lóerős, nyolctengelyes villanymozdony 3500—4000 tonna súlyú szerelvényeket vontat majd óránként 90 kilométeres, mérsékelt emelkedőn pedig óránként 42—43 kilométeres sebességgel.

A vonatforgalom szabályozásában sokkal határozottabban kell meghonosítani az automatikát: az önműködő térközbiztosító berendezéseket, a gurítódombok villamosítását, az önműködő vonatmegállító berendezéseket, az állomások rádió- és televíziós összeköttetését stb.

Jelenleg 120 000 váltókezelőnk van — mondotta *Kaganovics* elvtárs. — Ha végrehajtjuk a váltóberendezések villamosítását, úgy jóformán egyre sem lesz szükség.

A legújabb és legkorszerűbb technika: a központosított forgalomirányító-berendezés. Ennek segítségével a forgalomirányító egyetlen helyről maga gondoskodhat mintegy 200 kilométeres vonalszakasz 15—20 közbenső állomásán a vonatok átbocsátásáról, a jelzőberendezések és váltóberendezések állításáról. Ezeken az állomásokon fölöslegessé válik csaknem az egész személyzet, s csupán az állomásfőnök marad meg.

Az önműködő térközbiztosító berendezések és a központosított forgalomirányítás alkalmazásának lépést kell tartania a villamosítás fejlődésével. Szükség van 100 tonnás vasúti kocsikra, több nyitott és univerzális teherkocsira. Ki kell dolgozni a régi személyszállító kocsik kicserélésének tervét, s minden módon javítani kell a személyszállítást, meg kell kezdeni a személyszállítókocsik felszerelését légszabályozó berendezésekkel.

A legnehezebb problémát a vágányok jelentik, mivel határt szabnak a nagyteljesítményű mozdonyok és a nagy teherbírású kocsik alkalmazásának, a forgalmi sebesség fokozásának. Újjá kell építeni a vasútvonalakat, meg kell gyorsítani a kisebb teherbírású régi vágányok nehezebb nagyteherbírású sínekre való kicserélését. A homokágyazatot zúzottkő ágyazatra kell átépíteni.

A hatodik ötéves terv óriási feladatokat tűz minden részletében a szovjet nép elé. E feladatok nagy erőfeszítéseket követelnek a párttól és az egész néptől. De nincs semmi kétség azirányt, hogy a szovjet nép végrehajtja e nagyszerű terveket, amelynek során a munkások és alkalmazottak reálbére 30 százalékkal, a kolhozparasztok reáljövedelme pedig 40 százalékkal növekszik. A hatodik ötéves terv során minden munkás és alkalmazott áttér a hétórás munkanapra, a 16—18 éves serdülőkorban lévők pedig a hatórás munkanapra. Az új ötéves terv végrehajtása során a Szovjetunió az egy főre eső termelés szempontjából utoléri és elhagyja a legfejlettebb kapitalista országokat. Ehhez megvan minden feltételük és lehetőségük. Megvan a hatalmas termelési bázis, amelyet az előző ötéves tervek során teremtettek meg. A szovjet mérnökök, szakkáderek, fizikai dolgozók meg tudják oldani a legbonyolultabb tudományos és műszaki problémákat, és a békés alkotó munkát biztosan óvják a Szovjetunió fegyveres erői. A szovjet népnek olyan kipróbált és bölcs vezetője van, mint a dicső kommunista párt, amely fel van vértezve a marxizmus—leninizmus halhatatlan tudományával. E dicső tanítás világítja meg a ragyogó jövőt — a kommunizmus felé vezető utat.

Hóakadályokon keresztül is biztosítottuk a szén- és olajvonatok útját

Így mentették meg a nagykohót a leállástól a sztálinvárosiak

Olvad a vas, folyik az acél a *Sztálin Vasműben.* A két melegüzem a kemény hidegben is percnyi pontossággal végzi munkáját. *A sztálinvárosi vasutasoknak nagy részük van abban, hogy sem a 27 fokos hideg, sem a hóvihar nem okozott zavart a Sztálin Vasműben.*

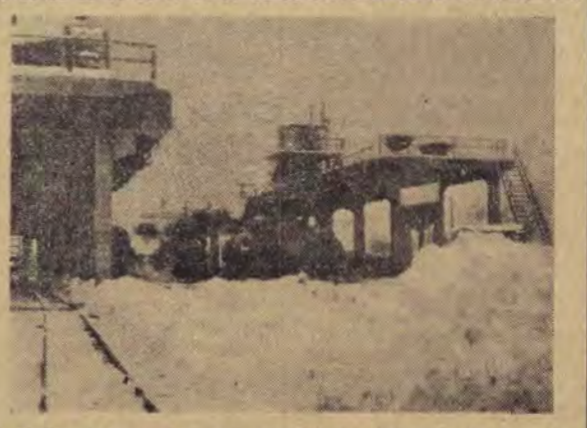
Február 11-én reggel 7 órakor *az erőmű szénellátása veszélyben volt.* A nagykohó kokszhiánnyal küzdött. *Szalai Béla* elvtárs, menetirányító felismerte a veszélyt és nyomban intézkedett. Határozott közbelépésével *zöld utat* nyitott a Sztálinváros felé tartó vonatoknak. Amíg az alapanyagot szállító vonatok megérkeztek, a tartalékkészletből soronkívül kellett a kohót kiszolgálni. Ezt a munkát a Vasmű területén szolgálatot teljesítő vasutasok *a legkisebb fennakadás nélkül végezték el, annak ellenére, hogy a behavazott pályatestet, a váltókat, a keresztezéseket előbb meg kellett szabadítani a hótól.* A 729 számú alapanyagtároló pályaudvar dolgozói, majd a menet útjába eső 721 és 720-as pályaudvar dolgozói egész a kohó bunkersorig zöld utat biztosítottak minden vonatnak és így *a nagykohót sikerült megmenteniök a leállástól.* A hősi munkáért *Timon Miklós* forgalmi szolgálattevőt, *Csáki Albert* üzemirányítót, *Fejszés Áron* kocsimestert, *Kiss László* tolatásvezetőt és brigádját, *Vigh II. István*t és brigádját, *Madarász Mihály* mozdonyvezetőt, *Máltai Gábor* szolgálatvezető váltóőrt, valamint *Kósa János* tolatásvezetőt és brigádját illeti dicséret. *(Pongrácz Jenő leveléből.)*

A szabadnaposok is takarították a havat a szombathelyi területen

Az elmúlt heti hóesés nehéz helyzet elé állította a szombathelyi igazgatóság állomásait. Hétfő éjjel súlyosbította a helyzetet a szélvihar, amely több vonalat teljesen betemetett. Megakadt a forgalom *Tapolca—Szabadbattyán* és *Tapolca—Zánka-Köveskál* között, ezenkívül hóakadályok voltak még számos helyen. A dolgozók felismerték a helyzet veszélyességét és aki csak lapátot, csákányt tudott ragadni, részt vett a hó eltakarításában. A szabadnaposok is részt vettek a nagy erőfeszítésben. Különösen derekas munkát végeztek a *környe—kisbér*i vonalon, ahol szénvonatoknak és a bányához irányított üres kocsiknak kellett utat nyitni.

Hargitai elvtárs méltán volt elégedett

Hatalmas erejű szélvihar kavarta a havat a rátóti mezőről *Hajmáskér állomás* felé. Pályafenntartási dolgozóink erejük megfeszítésével szegültek ellene, Hargitai elvtárs, pályamester vezetésével. Az ő szakszerű irányítása, *Cziráki* elvtárs előmunkás, *Kaufmann* és *Németh* elvtárs vonalbejárók, továbbá a vonaltisztogató munkások áldozatos szolgálattétele megakadályozta az állomás bedugulását. Tíz méterre se lehetett látni a hóviharban, de Kaufmann elvtárs lelkiismeretesen járta a vonalat és jelentette a hómagasságot. Minden órában 2—3 kilométernyi veszélyes útszakaszt járt be. Közben Pétfürdőre visszatolt egy tehervonat, mert nem bírta áttörni a hótorlaszt. A 17 órakor közlekedő 1816. számú személyvonat előfogattal való közlekedését sem javasolta a menetirányító, csak úgy, ha a pályamester vállalja a felelősséget.



A Hámán Kató fűtőház szénszerelőjének vágányait gyorsan megtisztították a hótól.
(Kovács Géza felv.)

Hargitai elvtárs vállalta, mert bízott Kaufmann elvtárs jelentésében. Tudta, hogy több mint 200 dolgozóról van szó, akik ezzel a munkásvonattal akarnak hazatérni családjukhoz. A jelentések alapján *úgy csoportosította a munkaerőt, hogy pár óra alatt sikerült felszabadítani a pályát.* Az 1816-os után több vonat is áthaladhatott ezen a szakaszon. *Hargitai elvtárs ezen az estén mélyen volt elégedett magával és dolgozó társaival. (Orbán József párttitkár leveléből.)*

A balatoni kisállomások biztosították az olajvonatok útját

A rendkívüli időjárás kemény próba elé állította a pécsi igazgatóság kisállomásait is. A kis szolgálati helyeken sok esetben még nehezebb volt megbirkózni a rengeteg hóval és az erős faggyal, mint a nagyobbakon, mert a kisállomásokon kevesebb a segítség, mégis biztosítani kell a vonatok zavartalan közlekedését. Így cselekedtek a balatoni kisállomások dolgozói, akik *tisztában voltak vele, milyen fontos szerepük van a nagykanizsai olajvonatok szabad útjának biztosításában.* Számos helyen születtek hősök ezekben a válságos napokban. *Balatonmáriafürdőn* például *Páhi János* pályamunkás az állomás előtti nyíltvonali elágazásban *36 órán keresztül* söpörte, lapátolta a havat a váltókról, hogy ne kelljen egyetlen vonatnak sem megállni. Közben le akarták váltani, de tudta, hogy akkor máshova nem jut munkaerő és ezért maradt. *Finta János, Sipőcz János* és *Vers Sándor* szintén Balatonmáriafürdő dolgozói, szabadnapjukat feláldozva ragadtak csákányt, lapátot, vagy szolgálatuk letelte után több órán át még helyükön maradtak, hogy felváltójuknak segítsenek, nehogy egyetlen vonatnak is meg kelljen állni a behavazott, lefagyott váltóknál. *(Görbe Zoltán leveléből.)*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A PÁRT SEGÍTETT

Ki tudná összeszámolni, hány vonatot továbbítottak a Budapest-Déli fűtőház gépei azóta, hogy az első vasúti üzem homlokzatára kitűzték a büszke élüzem-jelvényt. Nem is ez a fontos. Az eltelt évek alatt, bárhogy is igyekeztek a Déli fűtőházban, nem tudtak az élüzem cím birtokába jutni. És most ünnepségre készülnek: *először nyerték el a kitüntető címet.* Büszke is rá ahány mozdonyvezető, fűtő, műszaki dolgozó csak található a fűtőházban, és büszkeségük jogos, mert a vasút történetének legnagyobb őszi forgalmában vívták ki az elismerést.

Az ünnepségnek az lesz a legszebb része, hogy azok vesznek részt rajta, akik az élüzem cím elnyerése után újabb hőstettet hajtottak végre: *legyőzték a 15—20 fokos hideget!* Minden vonathoz időben bizosított gépet a fűtőház, és egyetlen szerelvény sem indult fűtetlenül a Déli-pályaudvarról.

Tettekkel beszéltek a kommunisták

Járjuk a fűtőházat, azt szeretnénk megtudni, hogyan sikerült ennyi év után éppen a legnehezebb időszakban e kettős győzelem. Beszélgetünk a dolgozókkal, s a beszélgetések újra és újra egy pontra térnek vissza: *a párt segített...*

Ha a pártszervezet munkájáról érdeklődünk, kiderül, hogy *nem lehet azt különválasztani a fűtőház egészének életétől.* Ez a körülmény tükrözi legjobban a fűtőházi pártmunkát, mert azt bizonyítja, hogy *a pártszervezet minden tevékenysége a termelést, a legnehezebb feladatok megoldását segítette.* Pedig nem voltak éjszakába nyúló értekezletek, és nem születtek egyeremására határozatok. A vezetőségválasztó taggyűlések a téli forgalomra irányították a figyelmet, és a pártszervezet a mindennapi gyakorlati munkában vett részt. A mozdonyokon, a műhelyekben pedig a szavakat követő tettekkel beszéltek a kommunisták.

Különösen az elmúlt hetek nehéz időjárásának közepette volt szükség a kommunista példamutatásra. A mozdonyszemélyzetnek, mintegy 22 százalékát vette le lábáról a cudar időjárás, de a vonatok mégsem álltak le. *Lantos István, Szigetvári Béla* kommunista mozdonyvezetők dupla utat vállaltak, és példájukat követték a pártonkívüliek: *Fleischmann László,* amint megérkezett egy útról, már indult a másikra. *Tóth II. Lajos* mozdonyvezető leszállt a gépéről, fölment a másikra, és odaállt a fűtő helyére. De így tett *Katus Géza* diszista mozdonyvezető is.

Közösen, egy emberként

A felsorolt nevek nincsenek gondosan kiválogatva, azt írtuk le, amelyik éppen tollhegyre jött, mert tulajdonképpen minden mozdonyvezető és fűtő megérdemelné, hogy leírjuk a nevét. De *ezt mondhatjuk a mozdony- és kocsimühely, valamint a szénszerelő dolgozóiról is,* akik szintén ezernyi nehézséget leküzdve, oldották meg feladataikat. Soha még így nem forrt össze, nem dolgozott ennyire egy emberként a fűtőház, mint ebben a nehéz időszakban.

Iványi Gyula fűtőházfőnök és *Kalocsai József* párttitkár minden problémát megbeszéltek. És amikor a fűtőházfőnök kiadta a rendelkezést — *a kommunisták máris magyarázták fontosságát, elsőként mutattak példát végrehajtásában.* Előfordult, hogy hat órára csökkent a fűtőházi szénkészlet, elfogyott a kereséhez szükséges darabos szén. De a porral is menni kellett — és mentek is a Déli fűtőház gépei, bárhogy vicsorított a hideg, mert a mozdonykonyhára odaálltak a kommunisták, és szorosan melléjük a diszesek, a pártonkívüliek. Ezekben a hetekben nem egy pártonkívüli tett tanúságot arról, hogy kész minden erejével küzdeni a párt célkitűzéseinek megvalósításáért.

Ezért történt meg az, hogy bármerre jártunk a fűtőházban, a beszélgetések mindig egy pontra kanyarodtak vissza, és így fejeződtek be: *a párt segített.*

A magyar—szovjet barátsági hónapra készülnek Pusztaszabolcson

Amikor a tél egyetlen fehér sivataggá változtatta a vidéket s a hóeke 50—60 centiméteres hótakaróval birkózott, a pusztaszabolcsiaknak is megnőtt a gondjuk. *Gyorsan rendezni és küldeni a dunántúli szénvidékről érkező vonatokat Sztálinváros és Budapest felé* — ezért küzdöttek a kocsirendezők, akik térdig süllyedtek a hóba, a mozdonyvezetők, akik elegycsökkentés nélkül vállalták a szénvonatok továbbítását, a pályamunkások, akik 24 órán át nem engedték el a lapát, a csákány nyelét.

— Ezen a héten már könnyebb volt a helyzetünk — mondja *Fülöp Ferenc* elvtárs, állomásfőnök. — Elértük, hogy az érkező szénvonatokat gyors gép- és szakaszcserével egy órán belül továbbítani tudtuk. Derekasan dolgozott a fűtőház is, a legnehezebb időszakban sem volt géprevárás, méltán nyerte el a miniszter és a szakszervezet vándorzászlaját. Dolgozóink versenykedvére a legjellemzőbb, hogy alig múltak el a nehéz napok, már sorra jöttek érdeklődni, hogyan állunk az április 4-i felajánlásokkal. A csomópont együttesen tette meg vállalásait 20 pontban. *A felajánlások teljesítéséhez nagy ösztönző erőt jelent a magyar—szovjet barátsági hónap,* ezt a tavalyi példák is bizonyítják.

A pusztaszabolcsiak az idén még több eredményt várnak a magyar—szovjet barátsági hónaptól. A versenylendület, különösen a fűtőházban, máris igen élénk: a 411 291-es „DISZ-mozdony" előreláthatólag éppen március első napjaiban kerül ki a fővizsgáról és ezt a gépet kapja majd a legjobb fiatal mozdonyszemélyzet.

Paddi Sándor, Haraszti Sándor és Fekete Imre fiatal mozdonyvezetők keményen küzdenek azért, hogy a DISZ-mozdony szabályzója mellé állhassanak. És amelyiküknek megkapja a gépet, azonnal *versenyre hívja a barátsági hónapban a fűtőház legkiválóbb brigádját,* a 411 268-as gép személyzetét.

— Tavaly a barátsági hónap alatt *a mi fűtőházunk lett az első a túlsúlytovábbításban az igazgatóság területén* — mondja *Kristóf* elvtárs, fűtőházfőnök. — Reméljük, az időjárás megengedi majd, hogy az idén se legyen ezer tonnán aluli vonatunk a barátsági hónap alatt. Ehhez persze fiókműhelyi dolgozóinknak is nagy segítséget kell nyújtani azzal, hogy *a téli forgalomban alaposan próbára tett gépeket a legondosabban kijavítsák.*

Az új MSZT-szervezet erősítése

De nemcsak kimagasló munkateljesítményekkel akarják emlékezetessé tenni a pusztaszabolcsiak az idei magyar—szovjet barátsági hónapot, hanem *az MSZT-szervezet erősítésével és a kultúrmunka feléleszésével is.* Az állomásnak eddig nem volt külön MSZT-szervezete, a vasutasok is a községi szervezethez tartoztak. Az elmúlt napokban, tehát szinte már a barátsági hónap küszöbén alakult meg az önálló MSZT-szervezet az állomáson, így nagyon kiadós és sokirányú tennivaló vár rá mindjárt a kezdet kezdetén.

A szervezet a kultúrcsoportal és a DISZ-szel együtt készül *a barátsági hónap ünnepélyes megnyitására.* Ez egyébként kedvező alkalom lesz arra is, hogy az ellanyhult kultúréletet felpezsdítse és közelebb hozza egymáshoz kulturális vonalon is a fűtőházat és a forgalmat. Ugyanígy — az idén első ízben — külön rendezik meg a vasutas dolgozók számára *a szovjet könyvnapokat.* Az MSZT-szervezet nemcsak arról akar gondoskodni, hogy megfelelő választékban álljanak rendelkezésre az új szovjet szépirodalmi művek, hanem műszaki és vasúttechikai szakkönyvekkel is gazdagítani kívánja a vasutas dolgozók könyvtárát, valamint a gócponti könyvtárat.

Az előkészületek arra mutatnak, hogy Pusztaszabolcson a munka és a kultúra szép, emlékezetes ünnepévé avatják a magyar—szovjet barátság hónapját.

A Landler mozdonyosztályának válasza a ferencvárosi fűtőház dolgozóinak

Nemrég közöltük a *ferencvárosi fűtőház* dolgozóinak a *Landler Jenő Járműjavító ÜV mozdonyosztálya* dolgozóihoz intézett levelét. A ferencvárosiak arra kérték levelükben a mozdonyosztály dolgozóit, hogy határidőre adják ki a náluk javítás alatt levő ferencvárosi gépeket. A mozdonyosztály dolgozói most a következő levélben válaszoltak:

„Igérjük, hogy a ferencvárosi mozdonyok javításánál, csakúgy, mint a többinél, fokozott mértékben tartjuk szem előtt a jó minőségi munkát. A 402 001. számú mozdonyt február 25-ig, a 424 143 számú gépet február 29-ig átadjuk. A 424 024 számú mozdony átadására egyelőre dátumhoz kötött igéretet nem tehetünk, mert új állókazánt kell hozzá készítenünk. A 424 005 számú mozdonyt munkába vettük, de hatósági vizsgálata még nem történt meg, így elkészülési határidejét sem tudjuk pillanatnyilag megszabni. Mindenesetre arra törekszünk, hogy ezt a gépet is minél előbb átadjuk rendeltetésének. Elvtársi üdvözlettel valamennyi dolgozó nevében: Fekete Ferenc osztályvezető."

Békeharcos vasutasokat tüntettek ki

Az *Országos Béketanács* az elmúlt év végén kitüntető jelvényt rendszeresített. A vasutas dolgozók közül eddig 30 békeharcost tüntettek ki a Béketanács jelvényével.

Arany békejelvényt kaptak: Horváth Józsefné (budapesti politikai osztály), Jávor Ernő (Bp. ig. IV. oszt.), Rajki István (Székesfehérvár pft.), Papp Gábor (Szolnoki Jj.), Ostyán Károly (Miskolc fth.), Erdős József (Miskolci Jj.), Oláh János (Nyíregyháza fth.) Kardos Sándor (Szeged fth.), Koltai Károly (Pécs állomás), Horváth Károly (Sopron fth.).

Ezüst jelvénnyel tüntették ki a következőket: Várhegyi Ferenc (Landler Jenő Jj.). Papp László (Felépítményi Vasanyagjavító), Szabó András (Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség), Tóth László (Vasúti Főosztály), Kovács Rozália (BVKH), Kovács Sándor (Pusztaszabolcs állomás), Fejtig Gyuláné (Sátoraljaújhely állomás), Encig Sándor (Sátoraljaújhely fth.) Kovács István (Hatvan állomás), Tassi István (Debrecen ig.), Romanevicz János (Debrecen ig.) Vékony János (Debreceni Jj.). Szécsényi Károly (Kecskemét állomás), K. Szabó Imre (Békéscsaba Alföldi Kisvasút fth.), Gelléri László (Békéscsaba fth.) Tördös László (Nagykanizsa állomás), Galló János (Pécs TBKE), Németh Sándor (Szombathelyi Jj.), Dancs József (Tapolca fth.), Mosonyi Józsefné (Szombathely állomás).

Kollektív vezetéssel

Az újonnan választott pártvezetőség legfontosabb feladatának tartja, a jó pártélet alapvető feltételének, a kollektív vezetésnek a biztosítását. Az eddig elért eredmények máris éreztetik hatásukat, elsősorban abban, hogy a vezetőség tagjai többet törődnek a dolgozók ügyes-bajos dolgaival.

Az elmúlt napokban a vonatkísérők megelégedésére a vezetőség megoldott egy három hónap óta vajúdó problémát. A dolgozók örömmel látják az új vezetőség ilyen irányú ténykedését és mind aktívabban vesznek részt a pártmunkában. Sikerült szorosabbra vonni a kapcsolatot a szakszervezettel és az állomásfőnök elvtárssal. Az együttműködés hozzájárult ahhoz, hogy a váratlanul jött nagy hideg ellenére az állomás megoldotta feladatait.

Besze László
párttitkár, Gyöngyös állomás

Télen is segítjük a mezőgazdaságot

Orosháza állomás pártszervezete, üzemi bizottsága, a szolgálati vezető és a részlegvezetők együttes megbeszélést tartottak az orosházi Rákóczi-telepi *Vörös Csillag Termelőszövetkezet* vezetőségével. A megbeszélésen megállapodást kötöttek, hogy az állomás dolgozói politikai, műszaki és kulturális segítséget nyújtanak a tsz dolgozóinak.

A megállapodásnak már a gyakorlatban is mutatkozik az eredménye. A szövetkezet február 7-én tartotta új kultúrhelyiségének avatóünnepségét, amelyen kultúrcsoportunk kétórás változatos műsort mutatott be. A kultúrműsor előtt rövid kül- és belpolitikai előadást tartottunk, amelyen a békemozgalom újabb sikereit, hazánk ENSZ-tagságát méltattuk.

A szövetkezet új művelődési otthonának berendezéséhez az orosházi blokk- és távirdamesteri szakasz dolgozói is hozzájárultak azzal, hogy elvégezték a szerelési és hegesztési munkákat.

Az avatóünnepség, a szövetkezeti és a vasutas dolgozók első találkozása, amelyen részt vett *Annus István* elvtárs, a szegedi politikai osztály agit.-prop. osztályának vezetője is, igen jól sikerült. Elhatároztuk, hogy gyakrabban rendezünk összejövetelt.

Pataki József
vezető főellenőr.

Új vezetőség — új tervek

Mi, a *Miskolci Járműjavító VI-os alapszervezete* vezetőségének tagjai elsősorban azt vizsgáltuk meg a választás után, hogy milyen feladatokat szabott a taggyűlés határozata. Ennek szellemében készítettük el munkatervünket.

A munkaterv elsősorban arra fordít figyelmet, hogy valamennyi párttag pártmunkát végezzen. Elhatároztuk, hogy havonként három pártcsoportbizalmit és három népnevelőt beszámoltatunk a vezetőségi üléseken és szorosabb kapcsolatot teremtünk a propagandistákkal. A termelőmunka segítése érdekében megjavítjuk kapcsolatainkat a többi alapszervezettel. Tervszerű előkészítő munkával az év folyamán 12 tagjelöltet nevelünk.

Kalmár Bertalan
párttitkár

Nemzetközi ÉLET

A XX. kongresszus útmutatásai lelkesítik a szovjet vasutasokat

A szovjet vasutasokat határtalan bizalommal és lelkesedéssel töltik el a XX. kongresszus útmutatásai, a hatodik ötéves terv perspektívái. Hálájuk jeléül a legkülönbözőbb munkaterületeken dolgozó vasutasok emelik munkájuk termelékenységét, segítik a XX. kongresszus célkitűzéseinek megvalósítását. Az urali és szibériai kollektívák versenyében a *szverdlovszkiak* kerültek az élre a zavartalan szénszállítás lebonyolításával. Az elmúlt hónapban 25 000 tonna szenet szállítottak el terven felül. Ez a kerület vasutasainak és bányászainak kongresszusi ajándéka volt. Hasonlóképpen a dél-urali vasutasok 20 000 tonnával több szenet szállítottak a tervezettnél.

A szovjet vasutasok elhatározták, hogy a kongresszuson elhangzottaknak megfelelően a villamosmozdonyok átlagos napi futását 41, a motorosmozdonyokét 23, a gőzmozdonyokét pedig 14 százalékkal emelik. Ez azért is jelentős, mert az előző tervévben a gőzmozdonyoknál 15, a motorosmozdonyoknál 20, a villamosmozdonyoknál 30 százalékkal emelkedett az átlagos napi futás.

A *lyumeni* mozdonyvezetők 5000 tonnás vonatokat vezetnek hóviharban. Folyamatosan növelik útközben a megtakarított perceket és nemegyszer időmegtakarítással futnak be a rendeltetési pályaudvarra.

LB—3 típusú elektromos vágányfeketető- és kavicsológép

A szovjet vasutak tulai gépgyártó-üzemében a múlt év végén elkészült az LB—3 típusú elektromos vágányfeketető- és kavicsológép kísérleti példánya, kotróberendezéssel ellátva. Ez a bonyolult és hatalmas gép a sínmezők emelésére, az ágyanyag adagolására, kirakására és a kavicságy-prizma alakítására készült.

A gép irányítása gépesített központi asztalról gombnyomásra történik.

Az elektromos vágányfeketető- és kavicsológép alkalmazása a pálya főjavításánál minden kilométeren nyolcvan ember munkáját helyettesíti. Kezelését három ember végzi.

Ebben az évben az üzem megkezdi a gép sériagyártását.



Fogaskerekű hegyivasút a Kínai Népköztársaságban. A vasútat 1953-ban építették.

A román vasutasok ünnepe

Huszonhárom éve annak, hogy a román vasutasok és kőolajmunkások aranylapokat jegyeztek a munkásmozgalom történetébe a nép szabadságáért, a nemzeti függetlenségért vívott harcban. 1933. február 16-án Gheorghiu-Dej elvtárssal az élen, sztrájkot indítottak. Szigorú tél volt akkor is. A nyomor és az éhség befészkelte magát a vasutasok házaiba.

Egyik napon híre ment, hogy a vasutas-műhelyekben történik valami. A főműhelyek szirénáinak panaszos hangját messzire vitte a szél. Az udvarokon éhező, fázó munkások ezrei tiltakoztak. És elérkezett február 16-a, amikor a vasutasok, akcióegységben az olajmunkásokkal kenyeret követeltek, emberibb életet. Február 16-án, hajnalban gépfegyverek zaja verte fel a környéket, száz és száz életet oltva ki, patakokban folyt az utca közvetén a román vasutasok vére. A „Vörös Grivica" vasutasainak örök dicsőségét hirdetik ezek a napok, ezt fejezi ki minden év februárjában megtartott román vasutasnap is.

A magyar vasutasok testvéri üdvözletüket küldik ezekben a napokban a román vasutasoknak, és újabb sikereket kívánnak nekik a szocializmus építésében.

A Nyugatnémet Szakszervezeti Szövetség kongresszusa

A Nyugatnémet Szakszervezeti Szövetség az elmúlt napokban tartotta III. kongresszusát. A szövetség rendkívül jelentős határozatban szögezte le tiltakozását Nyugat-Németország felfegyverzése és a NATO ellen. E határozat szellemében tartották meg gyűlésüket a *regensburgi* vasutasok is. Hangoztatták, hogy a vasutasoknak akcióegységet kell létrehozniuk az ipari munkásokkal, hogy a bonni NATO-hadsereg felállítását megakadályozhassák. A vasutasok bírálatot gyakoroltak a szakszervezeti szövetség jobboldali vezetőinek magatartásáért, azért, mert támogatják Adenauer fegyverkezési politikáját.

Hírek

A bolgár vasutasokat segíti a Dimitrovról elnevezett gördülőanyaggyár új „K"-típusú 92 tonna teherbirású kocsija, amelyet a közelmúltban próbáltak ki, s amely teljes mértékben megfelel a követelményeknek

★

Az afrikai Nairobiból érkező jelentés szerint egy hirtelen keletkezett vihar folytán felborult és elsüllyedt a Viktória-tavon közlekedő vasúti komp. Húsz utas vízbefulladt.

★

Japánban, az amerikai ajánlásra bekövetkezett vasúti rendszabályok miatt, elképzelhetetlenül megnőtt a vasúti katasztrófák száma. Az elmúlt év első hat hónapjából 42 600 balesetet tartanak nyilván.

★

Előzetes becslések szerint a francia államvasutak 1955. évi vesztesége 6,6 milliárd frank.

★

A varsói Pafawag-üzemben újabb nehéz mintájú villamosmozdony gyártására folynak az előkészületek. Az új mozdony 2400 kw teljesítményű lesz, s főként nehéz súlyú tehervonatok továbbítására fog szolgálni.

A műszaki-technikai színvonal emeléséről és a társadalombiztosítási feladatokról tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

Fontos tárgysorozattal tartotta meg ez évi első ülését a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége. Az elnöklő *Gróf József* elvtárs, a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának méltatásával kezdte megnyitó beszédét. *A kongresszus bátorítást, új lendületet ad a magyar dolgozóknak is, új energiát önt a világ munkásosztályába, valamennyi dolgozójába. A magyar vasutas dolgozók forró szeretettel köszöntik a XX. kongresszust* — mondotta. *Végül a vasút valamennyi dolgozójának tiltakozását fejezte ki a Szakszervezeti Világszövetség bécsi titkárságának beltiltása miatt és a szakszervezet szolidaritását fejezte ki a Szakszervezeti Világszövetséggel.*

Az elnökség beszámolója a technikai fejlesztés feladatairól

Első napirendi pontként az MDP Központi Vezetőségének 1955. novemberi határozatából és a SZOT VIII. teljes ülésének határozatából a technika fejlesztésére irányuló feladatok tárgyalására került sor.

Gáspár Sándor elvtárs, a vasutas szakszervezet elnöke az elnökség beszámolójában felhívta a központi vezetőség figyelmét, hogy pártunk Központi Vezetősége és a SZOT VIII. teljes ülése leszögezte: *iparunk, így vasútunk műszaki színvonalának fejlesztése nemcsak a feltalálók és mérnökök feladata. A technika fejlesztését minden vasutas dolgozó ügyévé kell tenni. A szakszervezetnek teljes erővel támogatni kell e nagyszerű célkitűzést.* A márciusi és a novemberi párthatározat óta eltelt idő fényesen bizonyítja, hogy a vasút dolgozói *lelkesen követik pártunk útmutatását.* A vasút 1955. évi áruszállítási és személyszállítási tervét túlteljesítette: hét százalékkal több árut szállított, mint 1954-ben. Ez az eredmény dolgozóink öntudatát és műszaki értelmiségünk hozzáértését dicséri. Köszönet érte minden vasutasnak, akik ez évben is hősiesen megbirkóztak a hideggel, a hóval, az áruszállítás biztosítása érdekében.

Mit kapunk

A második ötéves terv megnövekedett feladatairól beszélt ezután Gáspár elvtárs és hangsúlyozta, hogy *a megnagyobbodott feladatok megoldhatók.* Rámutatott, hogy a vasút már ebben az évben *jelentős anyagi támogatást* kap, majd felsorolta azokat a beruházásokat, amelyek ennek a támogatásnak révén a vasút fejlesztését szolgálják. Közel 130 millió forintot fordít államunk az ez évi vasútfejlesztésre. Népi demokráciánknak nagy gondja van a vasutas dolgozók szociális és kulturális igényeinek kielégítésére, egészségvédelmére, valamint a gyermeknevelésre. A vasutas szülők gondjait igyekszik csökkenteni akkor, amikor 1956-ban a *Landler Járműjavítóban* 200 000 forint költséggel bölcsőde, *Seregélyesen* ötmillió forintos beruházással iskolaszanatórium épül. *Sárospatakon, Hatvanban, Eger* fűtőháznál, *Kiskunhalas* forgalomnál, a *Szombathelyi* és a *Miskolci Járműjavítóban, a békéscsabai* TBKE-nél öltöző és mosdó készül. Több millió forint jut sportra és a dolgozók üdültetésére. A kulturális kiadások közel *hétmillió forintot* tesznek ki.

Mit adjunk

A terv a vasút egész területén előirányozza a műszaki színvonal jelentős emelését, a fejlett technológiai eljárások széleskörű elterjesztését és az új technika fokozott alkalmazását. *Szakszervezetünknek legfontosabb feladata most, hogy mozgósítsa a tömegeket a nagy célok végrehajtására.* Nevelő, felvilágosító tevékenységével el kell érnie, hogy *minden vasutas dolgozónak szívügyévé váljon a műszaki fejlesztés, a gazdaságos szállítás.*

Az elmúlt évben dolgozóink a Központi Vezetőség és a Minisztertanács levele nyomán lelkesedéssel tették magukévá a technikai haladás ügyét. A levél ismertetése után megtartott műszaki konferenciákon a technikai haladást célzó javaslatok ezrei gyűltek össze. Most az a teendő, hogy *még jobban támaszkodjunk a dolgozók véleményére és gondoskodjunk arról, hogy észrevételeik, javaslataik minél rövidebb idő alatt megvalósuljanak.*

Legutóbbi központi vezetőségi ülésünk óta is vannak már eredmények. Sok szolgálati helyen élénkebbé vált az újítómozgalom: újítóhónapot tartottak, társadalmi bírálatot szerveztek, feladatterveket dolgoztak ki és újítókiállításokat rendeztek. Különösen megélénkült az Északi Járműjavító ÜV üzemi bizottságának és műszaki vezetésének tevékenysége. De még bőven akadnak hiányosságok. Hatvan állomáson például nem áll rendelkezésre kellő időben a műszaki fejlesztést segítő oktatási anyag. Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy *még a meglevő technikát sem használjuk ki eléggé.* A tehervonatok átlagos terhelésével és utazási sebességével egyáltalán nem lehetünk megelégedve. A BVKH VI. osztályának gépterméhen több, mintegy kétmillió forint értékű gépet lep a por.

Első lépés: az újítómozgalom

Az 1956. évi feladatok ismertetése során Gáspár elvtárs felhívta a központi vezetőség tagjait: elsősorban *irányítsák rá a dolgozók figyelmét az újítómozgalomra,* mert ez az első lépés ahhoz, hogy még szélesebb tömegek kapcsolódjanak bele a technika fejlesztésébe. Ahol a szakszervezet törődik az újítómozgalommal, ott gyors eredményeket lehet felmutatni. A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen* például az újonnan megválasztott SZUÉB — a régebben beadott 305 újítást felülvizsgálta és abból *hatvanat —, amelyet korábban elutasítottak, átadott a műszaki vezetőknek azzal, hogy tökéletesítsék, mert az elgondolás jó.* Ez a példa követésreméltó.

A munkamódszer-átadás

Gondolni kell arra is, hogy az újítások bevezetésének széleskörű alkalmazása megfelelő műszaki feltételeket kíván. Az üzemi bizottságok ellenőrizzék, hogy *a műszaki vezetők a megfelelő berendezéseket, szerszámokat a dolgozók rendelkezésére bocsássák.* Az újítások, új munkamódszerek tömeges elterjesztésének fő eszközévé a munkamódszerátadást és a tapasztalatcserét kell tenni. A területi bizottságok és a központ termelési osztálya a szakvezetőkkel közösen határozzák meg, melyek azok az új módszerek, legjelentősebb újítások, amelyeknek elterjesztése elsőrendű fontosságú. Jelöljék meg azt is, mi ezeknek a módszereknek lényege, hol és milyen irodalom található rájuk vonatkozóan. *A kulturális nevelőmunkában központi kérdéssé kell tenni a műszaki propagandát, meg kell javítani és tovább kell fejleszteni a műszaki körök munkáját.* Szükséges, hogy szakszervezetünk elnöksége foglalkozzon ezzel a kérdéssel és elősegítse, hogy a művelődési otthonokban, kulturális intézményekben olyan tanfolyamokat és előadásokat tartsanak, amelyek a tudomány, a technika vívmányait ismertetik, az újítók, élenjáró dolgozók javaslatait, munkamódszereit népszerűsítik.

A munkamódszerátadást és átvételt, a tapasztalatcserét *a munkaverseny fő tartalmává kell tenni.* A munkamódszerátadás vagy átvétel a jövőben minden egyéni és brigádvállalásban szerepeljen. A tapasztalatcsere legcélravezetőbb formája a munkahelyeken a gépek mellett nyújtott segítség. Az üzemi bizottságoknak ezért elsősorban *a saját üzemükön belüli tapasztalatcserét kell szorgalmazniok.* Ne várják az üzemi bizottságok, hogy a dolgozók önként jelentkezzenek a magasabb fokú ismeretek elsajátítására, ragadjanak meg minden eszközt, amellyel be tudják őket vonni a műszaki fejlesztési mozgalomba.

A műszaki értelmiség szerepe

A munkásosztály és a műszaki értelmiség kapcsolatáról szólva rámutatott az előadó, hogy *a műszaki értelmiségnek döntő szerepe van a technika fejlesztésében.*

Végül *a verseny bürokratizmusának kérdéséről* beszélt. *Ez a fontos kérdés azonnali intézkedéseket követel.* Üzemeink, szolgálati helyeink tekintélyes részénél nagy a hajlandóság arra, hogy ne a termelési tervekből, az anyagtakarékosságra, az önköltségcsökkentésre, a minőség megjavítására vonatkozó célkitűzésekből induljanak ki a verseny szervezésénél és értékelésénél. *Ezt az állapotot meg kell szüntetni.*

A verseny bürokratizmusa jelentkezik a kollektív szerződések megkötésénél is. Tavaly például több szolgálati hely olyan célt tűzött maga elé minden alaposabb megfontolás nélkül, hogy a dolgozók 90—95 százalékát beszervezik a versenybe. Inkább kevesebb legyen a versenyben részvevő, de a versenyzők konkrét vállalások teljesítéséért küzdjenek. Ahol nem lehet reálisan versenyt szervezni, *meg kell szüntetni a kirakatvállalásokat. A versenyértékelés alapjául mindenütt a terv teljesítését, a termelékenység emelését, az önköltségcsökkentést, a minőség javítását kell tenni, olyan sorrendben, ahogyan azt az üzem helyzete megkívánja.*

Az ifjúság, az általános műveltség és a politikai nevelés

A beszámolót követő vitában *Krajcsovicz János* (7. szakosztály) sürgette *a fiatal értelmiségiek fokozottabb bevonását a vasúti technika fejlesztésére irányuló munkába.* Már most gondoskodni kell megfelelő szakemberekről a második ötéves tervben meginduló villamosításhoz és dieselesítéshez, mégpedig a fiatalok soraiból.

Kovács Kálmán, a Gazdasági Vasutak múlt évi terveljesítéséről számolt be. Elismerte, hogy a technika fejlesztését eleinte elhanyagolták, az újítások elbírálását tizedrangú kérdésnek tekintették. Legutóbb azonban változtattak ezen. Minden vonalfőnökségen újítási ankétokat rendeztek és megbeszélték a dolgozókkal, mik a megoldásra váró műszaki problémák. A GV-nél a munkásellátás és a munkavédelem még hiányos. Kérte, javítsák meg az egyenruhaellátást. *Kinczli József* (pécsi területi bizottság) arra hívta fel a figyelmet, hogy a műszaki fejlesztésnek a szállítás olcsóbbátételére kell irányulnia. Az exportszállítást megdrágítja a sok ácsorgás. Ezen segíteni kell. *A technika fejlesztése összefügg az általános műveltség fokozásával.* A pécsi terület oktatói az általános műveltség fejlesztése szempontjából is foglalkoznak a dolgozókkal. Az újítók támogatására *újítási tanácsadó bizottságokat alakítottak,* azóta nőtt az újítások száma. *Kvassai István* (3. szakosztály) arra figyelmeztetett, hogy *a jobboldali torzulások, a kispolgári nézetek elleni harc nemcsak a pártszervezetek feladata, hanem az üzemi bizottságoké is.* Tapasztalata szerint sok bürokratikus eljárás gátolja az új technika elterjedését. A munkaversenyben szép eredményeket értünk el, de a versenynyilvánosság még mindig nem kielégítő, a jutalmak szétosztásánál is sok a javítanivaló.

Sámuel Miklós (Debrecen fűtőház) arról számolt be, hogy ők is létrehozták az újítási tanácsadó bizottságot, amely hetenként háromszor áll a dolgozók rendelkezésére. A fiókműhely szellőztetőberendezésének hiánya állandó baleseti veszélyt rejt és gátolja a munkát. Kifogás van több mozdonyfelvigyázó ellen is, mert nem biztosítják a dolgozók pihenőidejét.

Minél több műanyagot!

Harmati Sándor, az Anyagellátási Igazgatóság vezetője a technika fejlesztése szempontjából *a műanyagok fokozottabb felhasználásának szükségességét hangoztatta.* Különösen fontos a vasúton *színesfém-pótló anyagok* bevezetése. Az Anyagellátási Igazgatóság rendszeres kutatást folytat, hogyan lehetne minél több színesfémet műanyaggal helyettesíteni. Az igazgatóságok is kapcsolódjanak be a műanyagfelhasználás népszerűsítésébe, a szakszervezet pedig szervezze meg a műanyagok rendszeres ismertetését és ezzel segítse elő minél több műanyag felhasználását. Kezdeményezze a Közlekedés- és Közlekedéstudományi Egyesülettel közösen *munkabizottság megalakítását,* annak megállapítására, hol, milyen műanyagokat lehet felhasználni a vasúton. *Debrecени József* (Szolnoki Járműjavító) szóvátette, hogy kocsiműhelyükben az egészségre káros következményei vannak a kátrányozásnak. A fiatalok munkakörülményei is kedvezőtlenek, eldugott, szűk, levegőtlen helyiségben zsúfolták őket össze. Helyzetükön sürgősen változtatni kell.

A kemény tél okozta helyzetről

Csanádi György elvtárs, vezérigazgató örömének adott kifejezést, hogy a központi vezetőség már másodízben foglalkozik a műszaki fejlesztés ügyével. Ezután a téli helyzetről adott tájékoztatást. A téli forgalom legnagyobb nehézségét az elégtelen és rosszminőségű szén okozza. A fűtőházak minimális szénkészlettel rendelkeznek. A rendkívüli hideg napokban voltak fűtőházak, ahol a gépeknek órákig kellett szénre várni. *Mit kell mégis tennünk, hogy a nehéz napokat átvészeljük és fenntartsuk a vasút vérkeringését* — tette fel a kérdést. Majd nyomban megadta rá a feleletet: mivel a napi átlagos 12 000 kocsimegrakással szemben a rendkívüli hideg miatt most csak hat-hétezer kocsit tudunk megrakni, arra kell törekedni, hogy *ez a kocsimennyiség a népgazdaság vérkeringésének fenntartásához és a dolgozók mindennapi életéhez feltétlenül szükséges árukkal legyen megrakva,*

A személyforgalomban különösen *a munkásvonatok minden körülmények közötti továbbítása legyen a legfőbb gond. Büszkék lehetünk rá, hogy egy-két kisebb kieséstől eltekintve, eddig sikerült fenntartani a forgalmat, vasutasaink hősi helytállásának jóvoltából.* A szakszervezet feladata is, hogy *további kitartásra lelkesítse a dolgozókat,* mert ha enged a hideg, újabb nagy feladat vár rájuk: *az elszállítatlan árutömegeket rendeltetési helyükre kell juttatni.*

Szabadfi József (szombathelyi területi bizottság) javasolta, hogy ne íróasztal mellett döntsenek az újításokról, hanem *az újító munkahelyén,* figyelembevéve azokat a körülményeket, amelyek szükségessé és lehetővé teszik az újítás bevezetését. Javasolta továbbá, hogy a szakmai oktatást terjesszék ki a segédmunkásokra is. *Mohácsi Béla* (szolnoki fűtőház) a szakmai továbbképzés korszerűsítését sürgette és figyelmeztetett, hogy *a fűtőházakban már most ki kell képezni a diesel-lakatosokat arra az időre, amikor a dieselesítés valósággá válik.*

Használjuk ki a műszaki berendezéseket

Bognár Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője bírálta az igazgatósági vezetőket, osztályvezetőket, műszaki vezetőket, mert nem foglalkoznak eleget a műszaki fejlesztés megszervezésével, hanem az üzemekre, a szolgálati helyekre várnak, holott tőlük kellene kiindulni a kezdeményezésnek. A politikai osztályok és a területi bizottságok sem mentesek ezektől a hibáktól. Sokan azt hiszik, — mondotta —, hogy most majd számolatlanul ömlenek a milliók a vasútra, a technikai fejlesztés céljaira. *Kétségtelen, lesznek jelentős beruházások, de senkise számítson rá, hogy a közeljövőben százával gördülnek be a villamos- és dieselmozdonyok a fűtőházakba. Ez a program csak később, körülbelül 1960-ra valósul meg. Addig a meglévő műszaki berendezések kihasználásával kell fejleszteni a technikát.* Utalt Bognár elvtárs a miskolci gurítóra, ahol a technológia nem fejlődik megfelelően, pedig a lehetőség megvan rá. Ugyanez a helyzet szerte az országban a síktolatásnál, a korszerű síktolatási módszerek lanyha kezelése miatt. Végül *a műszaki értelmiség fokozottabb támogatására hívta fel a figyelmet.*

A vita utolsó felszólalója *Sebestyén János,* a SZOT Szolnok megyei tanácsának elnöke kifogásolta, hogy a szakmai továbbképző tanfolyamok anyaga nem megfelelő. A régi, kevéssé iskolázott dolgozók például nem értik a bonyolult számtani műveleteket. Sokan azért nem mennek továbbképzésre, mert a magasabb képesítés nem növeli keresetüket, Ezen lehetőleg változtatni kell.

Gáspár elvtárs válaszai és összefoglalója után az első napirendi pont tárgyalása azzal ért véget: kimondották, hogy az elhangzott javaslatokat beledolgozzák a vasúti technika fejlesztéséről szóló központi vezetőségi határozatba.

Fejlődő társadalombiztosítás és ami még javításra vár

Az ülés *második napirendi pontja* a SZOT VIII. teljes ülése határozatából adódó társadalombiztosítási feladatok megtárgyalása és azoknak a vasút területére való alkalmazása volt.

Rácz Kálmán elvtárs, a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője beszámolójában megállapította, hogy amióta kormányzatunk 1950-ben a társadalombiztosítási feladatok ellátását a dolgozókra, irányítását pedig a szakszervezetekre bízta, a társadalombiztosítási teendők a vasutas szakszervezet munkájának szerves részévé váltak. Kezdetben voltak nehézségek, különösen a pénzgazdálkodásban és az ellenőrzésben, a múlt évben azonban már semmi lényegbevágó hiányosságot nem fedett fel a felsőbb szervek ellenőrzése, a szakszervezet társadalombiztosítási munkáját megbízhatónak, jónak találta.

Az ÜB-elnökök mellett a területi bizottsági elnökök is mindjobban megismerik a társadalombiztosítási tennivalókat és mind hatékonyabban segítenek a dolgozóknak. *Az ellenőrzés azonban nem kielégítő s ez káros hatással van a balesetek számának alakulására.* A balesetek következtében kieső munkanapok száma növekszik. Ez kétségtelenül a munkafegyelem, a technológiai fegyelem meglazulását mutatja és azt, hogy az ellensúlyozásukra tett intézkedések nem voltak hatékonyak. A baleseti források felszámolására üzemi szerveink sem tesznek hathatós intézkedéseket.

Az orvosi és a gyógyszerellátás fejlődéséről számolt be ezután, majd felsorolta azokat az új létesítményeket, amelyek nagymértékben javítják a vasutas dolgozók egészségügyi ellátását. Ezen eredmények mellett nem kielégítő a fejlődés a betegségek megelőzésére szolgáló üzemorvosi ellátásban. 150 000 vasutas részére mindössze 14 fő- és 50 részfoglalkozású üzemorvos áll rendelkezésre napi 256 óraszámmal. De még ezt a kevés üzemorvosi óraszámot sem használjuk fel megfelelően, mert az üzemorvosok a gyógyítómunka mellett nem tudnak időt fordítani az üzem egészségügyi helyzetének tanulmányozására, a betegségek okainak feltárására.

A körzeti orvosi rendszer hibái

A KEH-ben nagy gondot fordítanak a gyógyítószolgálat javítására, de *elhanyagolják a táppénzes helyzettel való rendszeres foglalkozást.* A másik súlyos probléma a betegállományba-vételi rendszernél van. *A körzeti orvosi rendszer rendkívül körülményessé és bürokratikussá teszi a betegállományba vételt.* Bebizonyosodott az is, hogy *a körzeti orvosok többsége a vasutasok gyógyítását nem tartja szívügyének és így fekvő betegeink nagy részét napokon keresztül nem látja orvos.* Ezt a problémát a VSZTO már számos esetben felvetette az Egészségügyi Minisztériumnak. De a körzeti orvosok munkája azóta sem javult. A pályaorvosi rendszer visszaállításához sem járult hozzá a minisztérium, pedig *ez lenne a probléma megoldása.* A többi között rámutatott még Rácz elvtárs: szükség van arra, hogy minden szolgálati helyen pontosan állapítsák meg a könnyebb szolgálatra alkalmas munkaköröket, hogy a csökkent munkaképességű dolgozókat ezekben a beosztásokban foglalkoztathassák. *Fontos a beteglátogatás megjavítása is.* Legtöbb ÜB-nél nincs megfelelően kiépítve vagy egyáltalán nem működik a beteglátogatási bizottság. Nem kielégítő a társadalmi beteglátogatók munkája sem. A vitásügyi bizottságok többségükben ma is liberálisan kezelik a táppénzcsalók ügyét. A gyógyüdültetés rendszere szintén javításra vár. Az üdülőjegyek elosztásánál ki kell kérni az üzemorvosok véleményét.

A vita során *dr. Oó Lajos* kórházigazgató főorvos elismeréssel és köszönettel szólt a szakszervezet kórházfejlesztő munkájáról és egyebek között *sürgette a pályaorvosi rendszer visszaállítását.* Ez a kórház zsúfoltságát is csökkentené.

A pályaorvosi rendszer szükségességét különben csaknem valamennyi felszólaló hangsúlyozta. *Sárvári elvtárs* (Miskolc) szerint a betegszázalék azóta emelkedik, amióta a pályaorvosi intézmény megszűnt. A mai rendszerben *hat-nyolc napba kerül, amíg két-háromnapos fekvőbetegségnél megtörténik a betegállományba helyezés.* Ez azt eredményezi, hogy a beteg nem két-három napig, hanem sokszor saját akaratán kívül hat-nyolc napig marad betegállományban, teljesen szükségtelenül. *Vajda* elvtárs (Békéscsaba) szemére vetette az ellenőrző orvosi karnak, hogy *nem szívügye a betegszázalék csökkentése.* Az igazgatósági főorvosok nem keresik a kapcsolatot az ÜB-kkel. *Frigyik* elvtárs (Miskolc) feltárta, hogy *az ÜB-k és a területi bizottságok is sokszor liberálisan kezelik a beteglátogatások és a táppénzek ügyét.*

Dr. Németh elvtárs, a Landlen Járműjavító üzemorvosa kérte, nevelják rá a dolgozókat a műhelyi védőberendezések használatára, a gyógyüdülők házirendjét pedig szigorítsák meg. *Végh Lajos* elvtárs, a 3. szakosztály vezetője hangoztatta, hogy *az üzemorvosok és a fogászati rendelők számát szaporítani kell.* Javasolta: a szakszervezet és a szakvonal képviselőiből alakult bizottság *nyomatékosan szólítsa fel az Egészségügyi Minisztériumot a pályaorvosi rendszer visszaállítására.*

Rácz elvtárs válaszai után az ülés Gáspár elvtárs zárószavaival ért véget.

A műszaki intézkedési terv lendületet ad a munkának

Az elmúlt évek során, de különösképpen pártunk Központi Vezetőségének 1955. novemberi határozata óta egyre élőbb, hatékonyabb erejű üzemeink, szolgálati helyeink műszaki intézkedési terve.

Sokan ennek ellenére sem ismerik, nem egy helyen formálisan kezelik, s ha el is készítik, a fiókba zárják. Pedig érdemes e tervek alapján dolgozni, hiszen magában foglalja mindazokat a műszaki és szervezési intézkedéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a vállalat teljesítse a terv előírásait, a szolgálati hely, műhely, s egyéb üzemek megvalósítsák, vagy túlszárnyalják termelési, termelékenységi és önköltségcsökkentési tervüket.

Lassú, de biztos előrehaladás

Szolnokon külön tervet készített a forgalom és külön a kereskedelmi szolgálat.

Németh Mihály állomásfőnökhelyettes tartja kezét a terven, ellenőrzi, harcol megvalósításáért. A legutóbbi műszaki intézkedési tervet még az őszi forgalom előtt állították össze és magában foglalja a téli forgalom alatti tennivalókat.

A műszintterv a dolgozók bevonásával készül, ezért kerülnek felszínre a hibák kijavítására utaló feladatok. A forgalmi szolgálat ellátásánál például lazaság mutatkozott az elemzéseknél. A határidő szeptember 15-ét jelölte meg a hiányosság megszüntetésének időpontjaként. Ezt végre is hajtották.

A rendelkező forgalmi szolgálattevők elhanyagolták a forgalmi helyzet leadását az egyes szolgálati helyeknek és térközőröknek. Kijavítása sajnos még ma is csak terv, nem sokat tudtak rajta javítani. Ahol a műszintterv arról beszél, hogy az állomásirányítók nem utasítás szerint végzik a géprendelést, a válasz ma már megnyugtató.

Hosszan sorolja a műszintterv a hiányosságokat, amelyeknek leküzdésével megjavul a szolnokiak munkája. A szolgálat-átadás huzavonája miatt hosszú időn át csökken a munka termelékenysége. A dolgozók már jóval a leváltás előtt kezdtek tisztálkodni, öltözködni, nem egyszer még a leváltót sem várták meg. Ma már ebben is javulás tapasztalható. Nincs azonban minden rendjén az állomásbejárásoknál, holott a műszintterv kitér erre a nélkülözhetetlen, a helyzetismeretet segítő tényekedésre.

A szolnokiak műszintterve több feladatot szabott meg a cukorgyár zavartalan kiszolgálására. Ezek a feladatok nagy erőfeszítést követeltek a forgalom dolgozóitól. Abban, hogy a szolnoki cukorgyár az országos versenyben első helyen végezhetett, jelentős része van a szolnoki vasutasok munkájának is.

A terv irányt szabott a sarusok munkájának is. Ennek köszönhető részben, hogy a sarusok két ízben nyerték el a budapesti igazgatóság balesetmentes gurításért kitűzött jutalmát.

Ami csak terv maradt

A műszintterv különös gonddal foglalkozik a dolgozók munkájának megkönnyítését célzó műszaki fejlesztéssel. Sajnos, itt nincs akkora előrehaladás, mint azt a terv előirja, s ahogy azt a dolgozók megérdemelnék. A bürokrácia még mindig akadályozza például a rendező szajoli oldalán egy vízdaru felállítását, hangszóró felszerelését. Legtöbbször műszaki okokra és arra hivatkoznak, hogy felesleges ezeket megépíteni, hiszen rövidesen felépül az új állomás. Ez igaz, de addig is dolgozni kell, sőt jobban és gyorsabban kell dolgozni, mint eddig. A daru és a hangszóró ügye például nem keverhető össze az új állomás építésével.

A műszintterv kidolgozása és végrehajtása a dolgozók bevonásával a szakmai vezetők feladata, de semmiképpen sem jelenti azt, hogy ebben a munkában nincs szerepük az üzemi bizottságoknak, a pártszervezetnek. Helyes lenne, ha megnéznék a műszinttervek teljesítésének mértékét, ellenőriznék, hogyan valósulnak meg a dolgozók javaslatai, mennyire támaszkodnak a szakmai vezetők a dolgozók kezdeményezéseire, ötleteire.

Ketten az üdülésről

1. Egy beutalt dolgozó.

Csodálom, hogy nem árasztják el levelekkel a szerkesztőséget azok a vasutas dolgozók, akik vasutas üdülőkben töltik szabadságukat. Én bizony úgy vagyok vele, hogy el kell mondanom, milyen kellemes napokat töltöttem a mátraházi vasutas üdülőben, s ha már beszélek első téli üdülésemről, hadd mondjam el minél többeknek, a „Szocialista Vasútért" minden olvasójának.

A vastag hótakaróval borított Mátra talán még szebb, mint nyáron. De mindenesetre nagyon vidám. Ródlizók, sízők vidámsága kavarja fel az erdők csendjét. A mi üdülőnk is jól felkészült a télre, nemcsak tüzelőanyaggal, hanem sítalpakkal, szánkókkal is, úgy, hogy nem kell „melegródlivált" tást" rendezni, jut mindenkinek.

Azoknak, akik „fáznak" a téli sportoktól, bőven áll rendelkezésre sakk, társasjáték, könyv. Időnként filmelőadásokat is tartanak. Az üdülő ragyog a tisztaságtól és — ez talán már közhely, annyian leírták — az ebédek, vacsorák kitűnőek, az üdülő dolgozói előzékenyen ügyelnek arra, hogy minél kellemesebbé tegyék a pihenésünket. A szakszervezetnek őszinte köszönettel tartozunk a kellemes napokért, a nagyszerű ellátásért.

FÖVENYESSY JÓZSEF
vonatkísérő,
Diósgyőr-Vasgyár bányavasút

2. Egy üdültetési albizottság vezetője. A mi állomásunkon nem okoz túlságosan nagy gondot a beutalójegyek elosztása, mert dolgozóink az év minden hónapjában szívesen mennek üdülni. A nyári hónapokban azért természetesen nagyobb az érdeklődés, éppen ezért albizottságunknak jobban fel kell készülni a tavaszi-nyári üdültetésre.

Üdültetési albizottságunk minden évben részletes tervet dolgoz ki arra, hogyan osszuk szét igazságos arányban a beutalójegyeket az állomás, a forgalom és a kereskedelem dolgozói között. Ezt a tervet azután a társadalombiztosítási tanács megvitatja, az esetleges módosítások után pedig átadja jóváhagyásra az üzemi bizottságnak. Az egyes üzemrészek jegyeinek elosztását a bizalmiakkal beszéljük meg, ők javasolják azokat a dolgozókat, akik leginkább megérdemlik a beutalást.

Az utóbbi időben a téli hónapokra is több üdülési jegyet kellett kérnünk. Ez a szélesebbkörű, változatosabb, színesebb propaganda eredménye. Az üdültetési faliújságon cikkekkel, fényképekkel, rajzokkal, üdülésben részt vett dolgozók leveleivel mutatjuk be az üdülőhelyek szépségét, a vasutasüdülők kényelmét. Fizikai dolgozóink is mind élénkebben érdeklődnek az üdülés után, tavaly az üdülésben részvevők 90 százaléka fizikai dolgozó volt. Az is szép eredmény, hogy 1955-ben a beutalójegyek 60 százalékát ifi-dolgozók kapták.

Azt, hogy az üdülés a jó munka jutalma, azzal is hangsúlyozzuk, hogy a kiváló dolgozóknak ünnepélyes keretek közt adjuk át az ingyenes beutalást. Arra törekszünk, hogy az üdülés összhangban legyen a szabadságolási ütemtervvel. Az üdülőjegyeket idejekorán átadjuk a dolgozóknak, hogy fel tudjanak készülni az üdülésre. Albizottságunk munkáját nagyban segíti, hogy brosúrát szereztünk be a szovjet társadalombiztosítási tanács munkájáról és ezt gyakran tanulmányozzuk.

LAKY JÓZSEF.
Zalaegerszeg állomás

Három szakszervezeti bizalmi

Budapest—Nyugati rakodó ponkján

A tehergépkocsik egymás után kanyarodnak Budapest—Nyugati-pályaudvar rakodó ponkja mellé. Zsákhegyekben áll a vetőmag, s végig, a több mint ezer méter hosszú ponkon száz és százféle áru vár berakásra. Teljes erővel megindult a szállítás, a ponk dolgozóinak minden erejüket latba kell vetni, hogy a kemény hideg miatt elmaradt szállításokat mielőbb pótolja a vasút.

A lelkes versenyszervező

„Előre a nyolcórás berakások teljesítéséért" — olvassuk a jelmondatot. Ennek az új versenymozgalomnak a sikeréért sorompóba álltak a szakszervezeti bizalmiak. A három berakóvágánynál dolgozó csoportok *Tamás Ferenc* pártvezetőségi tag, raktárnok, valamint *Nagy Endre* raktárnok, szakszervezeti bizalmi kezdeményezésére vállalták, hogy az aznap feladott árut a műszak alatt továbbítják, s ezzel — bár számukra munkatöbbletet jelent — biztosítják hogy a felkínált áruk előbb érnek rendeltetési helyükre.

Az új versenymozgalmat példamutató lelkesedéssel szervezte és vezeti *Nagy Endre* elvtárs, magával ragadva a többi szakszervezeti csoport bizalmiját is.

Hasonlóképpen lelke a szakszervezeti munkának a ponk-irányítón *Wsohl Mihályné* elvtársnő.

Nem volt könnyű dolga, amikor átvette a csoportot: a 16 tag közül mindössze négynek nem volt tagdíjhátraléka, a régi bizalmi is hét hónapja nem fizetett tagdíjat. Ma csupa rendezett tagkönyvet találunk csoportjánál. Dolgozótársai iránti szeretetét talán semmi sem világítja meg jobban, mint az, hogy 1954 novembere óta nyári forróságban, téli hidegben minden héten a munkaideje után elmegy Pesterzsébetre, csoportja egyik tagjának, a súlyosan beteg *Magyar Kálmánnak* a meglátogatására.

Most legfőbb feladatának tekinti, hogy csoportjának tagjaival minél alaposabban megismertesse a Nyugati-pályaudvar most készülő, első kollektív szerződését, hogy a dolgozók javaslataikkal kiegészíthessék a szerződéstervezetet.

Aki semmire sem ér rá...

Nagy elvtárs és Wsohl elvtársnő példát mutatnak. Nem minden szakszervezeti bizalmi értette meg azonban, hogy mennyire megnövekedtek a szakszervezet feladatai. A ponk-irányító másik szakszervezeti csoportjának tagjai éppen a napokban panaszkodtak bizalmijukra, *Kálmán Edit* elvtársnőre. *„Kálmán elvtársnő semmire sem ér rá* — mondották — *még arra sem, hogy a bélyegeket kiossza közöttük. Háromszor is kerestük, hogy átvegyük a bélyegeket, de egyszer sem volt ideje a számunkra. Megdöbbenéssel hallottuk azután, hogy a bélyegeket visszaadta azzal a hamis indokolással, hogy mi nem akartuk átvenni azokat. Vajon hogyan foglalkozik Kálmán elvtársnő egyéb ügyeinkkel, ha még erre sem tud vagy akar időt szakítani?"*

A dolgozók kérdését mi azzal folytathatnánk: miért nem vett részt Kálmán elvtársnő a bizalmiak részére rendezett tanfolyamon, holott mint új bizalminak erre kétségtelenül nagy szüksége lett volna, minden bizonnyal nagyobb, mint Wsohl elvtársnőnek, aki viszont minden előadáson ott volt. A szakszervezeti munka minden posztján át kell érezni a dolgozókról való gondoskodás fontosságát, s ha ezt átérzik a bizalmiak, meg is szeretik fontos társadalmi munkájukat.

„Első osztályú üzemmé lépett elő"

A közelmúltban befejeződött a Déli-fűtőház üzemi konyhájának újjáépítése. Aki ismerte a régi szűk, töredezett cementlapos konyhát és éttermet, a füstös, higiénikusnak egyáltalán nem mondható helyiségeket, csak elismeréssel szólhat arról, amit most a régi helyén talál.

Ujrafestve, olajlábazattal ellátva, bővítve és korszerűsítve minden. A konyha tágasabb lett. A régi „takaréktűzhely" helyett modern gáztűzhelyeken fő az ízletes pirított tarhonyaleves. A nyolclángos óriástűzhelyen sül a finom kolbász, az üstökben a főzelék. Finom illat szál a levegőben, úgy látszik az újjáépült üzemi konyhában tovább javul az ételek minősége is. Erről Szalontai konyhafőnök, Nagy Gyuláné főszakács és szorgalmas munkatársai gondoskodnak.

Az újjászületett üzemi konyha megteremtésével azonban új követelmények is támadnak. A mai lócákat minél előbb fel kell váltani székekkel, az asztalokra fehér abroszoknak, s védőterítőknek kell kerülniök.

A dolgozók becsüljék meg a gondoskodás újabb jelét azzal is, hogy vigyáznak rá, óvják és megbecsülik üzemi konyhájukat, amely most szinte „első osztályú üzemmé" lépett elő.

Szombathely nyerte az igazgatósági versenyt januárban

Az igazgatóságok versenyének januári eredményei a következők:

1. Szombathely 73 pont. 2. Pécs 65 pont. 3. Debrecen 64 pont. 4. Miskolc 59 pont. 5. Szeged 55 pont. 6. Budapest 41 pont.

A szombathelyi igazgatóság az előző havi második helyről ismét az első helyre került. Forgalmi és kereskedelmi szolgálata változatlanul jó munkát végzett. Külön ki kell emelni a tehervonatok átlagos terhelésénél és a vonatforgalmi terv menetrendszerűségénél elért jó eredményét.

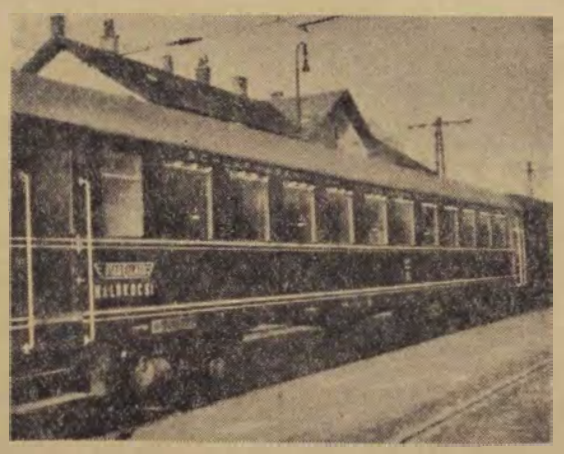
Újfajta vasúti hálókocsi

A Dunakeszi Vagongyár dolgozói újfajta, korszerű hálókocsikat készítettek a MÁV számára. A kocsikban tíz kétszemélyes hálófülke van (a régifajta hálókocsikban két- és háromszemélyes fülkék vannak). A szakaszokban lévő ruhásszekrény és a falborítás mahagóni fából készült. Az ablakokra PVC-ből szőtt függönyök kerültek.

Minden fülkéhez beépített mosdó tartozik, hideg-melegvízzel. Télen a nagyméretű melegvízfűtéses radiátorok biztosítják a kocsiban a kellemes hőmérsékletet. Valamennyi fülkében felszerelték az állítható szellőzőberendezést is.

A kísérő kalauz szolgálati szakasza éppen olyan kényelemmel van berendezve, mint az utasoké. Itt helyezték el a villanykályhát. Valamennyi fülkében beépített értékmegőrző kazetta is található, melynek kulcsát a kísérő kalauz beszálláskor adja át az utasnak. A kocsi tervezői nagy gondot fordítottak arra, hogy az új magyar hálókocsi műszaki felszerelése megfeleljen a legkorszerűbb nemzetközi követelményeknek is.

Az új kocsik már visszatértek első próbaútjukról. A vagongyár dolgozói most végzik az utolsó simításokat a hálókocsikon, amelyeket rövidesen átadnak az utazóközönségnek.



Az új hálókocsi.

(Németh Gyula felv.)

Felvétel a vasutas technikumokba

A vasutas technikumok elsősorban azért létesültek, hogy a vasutas dolgozók arra érdemes gyermekei, akik szüleik foglalkozását akarják folytatni, ezekben az iskolákban végezzék el tanulmányaikat. A technikumokba természetesen nem vasutas szülők gyermekei is felvételt nyerhetnek. Az úttörővasúton szolgálatot teljesítő általános iskolai tanulók a felvételnél szintén előnyben részesülnek.

Ezek a technikumok a vasút pályafenntartási, vontatási, forgalmi és kereskedelmi szakszolgálata számára képezik ki a tanulókat. Ennek megfelelően három technikumunk működik:

1. VASÚTI PÁLYAFENNTARTÁSI TECHNIKUM, Budapest, VI., Rippl Rónai út 26.

2. VASÚTGÉPESZETI TECHNIKUM, Budapest, VII., Damjanich utca 4.

3. VASÚTFORGALMI TECHNIKUM, Szeged, Londoni körút 13.

A technikumokra való jelentkezésnél a következőképpen kell eljárni:

Az iskola igazgatójánál, vagy a tanuló osztályfőnökénél február hóban be kell jelenteni, hogy a gyermeket melyik technikumba kívánják felvétetni. Az iskola igazgatója a tanuló „Irányító lap"-ját közvetlenül annak a technikumnak küldi meg, ahová a felvételt kérték. A technikum igazgatója a tanulókat május hónapban felvételi vizsgára hívja be. A felvételi vizsgára szóló értesítést a technikum közvetlenül a szülőnek küldi meg. Aki ilyen értesítést nem kap, annak a felvételét nem tudjuk biztosítani.

A felvételt orvosi és tanulmányi felvételi vizsga előzi meg. Felvételi vizsgát kell tenni magyar helyesírásból (írásbeli), a VIII. általános iskola számtan-mértan anyagából (írásbeli és szóbeli), valamint rajzból. Akik a felvételi vizsgán nem feleltek meg, azoknak az irányító lapját a technikum igazgatója az illetékes általános iskola igazgatójának idejében visszaküldi, hogy más iskolába való beiratkozásukra még elegendő idő maradjon.

Azok a tanulók, akik nem az idei tanévben fejezték be a VIII. általános iskolát, irányításukat annál az általános iskolánál kell kérniök, ahol az általános iskolát elvégezték.

Az arra érdemes tanulókat — akik a lakóhelyük távolsága miatt a technikumba bejárni nem tudnak — kollégiumban helyezik el. A kollégiumok ellátási díját a tanulók családi körülménye és tanulmányi eredménye figyelembevételével állapítják meg.

A VASÚTI FŐOSZTÁLY
OKTATÁSI SZAKOSZTÁLYA

Bírálataink nyomában

„Nem akarunk mostohagyermekek lenni" címmel a Szocialista Vasútért 1955. október 31-én közölte panaszunkat. Nem sokkal a cikk megjelenése után „létszámmegállapító bizottság járt *Abda, Ötteveny, Lébény-Mosonszentmiklós* és *Horvátkimle* állomásokon s megállapította, hogy kérésünk jogos. Felsőbbségünk 1956. január 1-től egy fővel emelte a váltókezelői létszámot. Köszönjük az újság segítségét.

Molnár János,
Horvátkimle állomás

★

„Meddig várjunk még" címmel január 23-i számunkban közöltük *Sipos Sándor* levelét, amelyben megírta, hogy Kőbánya-felsőn a kocsirendezők fürdőhelyiségében másfél esztendeje használhatatlan a gázmelegítő. Tusa elvtárs, a 6. szakosztály helyettes vezetője közölte szerkesztőségünkkel, hogy új gázbemelegítő berendezést szereltek fel a fürdőben.

„Azok a csövek" címmel 1955. december 26-án megírtuk, hogy a Nyugati ponk szociális épületében másfél évvel ezelőtt felszereltek öt darab gáztűzhelyet, de azóta sem lehet használni. Tóth János elvtárs, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője megvizsgálta a panaszt és megállapította, hogy a terézvárosi pályafenntartási főnökség egyik műszaki előadójának mulasztása miatt áll fenn ez a helyzet. Tóth elvtárs kérte a Fővárosi Gázműveket, hogy a szükséges munkákat soronkívül végezzék el és szigorúan eljárt a mulasztást elkövetővel.

Kaba állomásról bejelentés érkezett szerkesztőségünkhöz, hogy Megyesi állomásfőnök a tüzelő elosztását igazságtalanul végzi. Például 1955. november 2-án egy kocsi borsodi szenet kapott az állomás. Papp Károlyné hatgyermekes anya is kért a szénből, de nem kapott, ugyanakkor kevésbé rászorultak, de magasabb beosztásban lévők kaptak. Az állomásfőnök ellen fegyelmi eljárás indult.

Sérülten is szolgálatban maradt

Február 18-án a nagy hóesésben kimagasló munkát végzett Rákosrendező állomáson *Tamás József* kocsirendező, aki a vonatok összeállítása közben brigádja tagjaival együtt a váltók tisztogatásával és a hó eltakarításával is foglalkozott. Minden elismerést megérdemel *Herter Ferenc* váltókezelő is, aki a 4. számú őrhelyen teljesít szolgálatot. Az őrhelyéhez tartozó váltókat a nagy hóesésben is állandóan üzemképes állapotban tartotta, ami nem volt könnyű, mert mert valamennyi váltó le volt fagyva. Egy alkalommal váltóállítás közben *az emeltyű rugója visszacsapott és Herter elvtárs a fején megsérült. Sérülése ellenére sem kért leváltót, hanem továbbra is szolgálatban maradt.*

AMÍG EGY VONAT ELINDUL...

– A vonatelőkészítés tapasztalatai a Keleti pályaudvaron –

18,20 óra. Ilyenkor a legtöbb utas, aki belép a Keleti pályaudvar csarnokába, a 318-as számú vonat felé igyekszik. A „törzsutasok", akik minden nap ezzel a vonattal térnek haza, egyenesen a csarnok 3-as vágány felé tartanak, az alkalmi utasok viszont előbb a kapushoz fordulnak:

— Honnan indul a salgótarjáni személy?

Varga III. József kapus készséggel válaszol az érdeklődőknek. Azoknak az utasoknak, akik nem túlságosan sietnek, azzal a biztató megjegyzéssel is kiegészíti a felvilágosítást, hogy „már a mozdony is rajta van a szerelvényen, rendes lesz az indulás".

— Gyakran előfordul, hogy húsz perccel az indulás előtt még nincs gépe a vonatnak? — fordulunk mi is kérdéssel Varga elvtárshoz.

— Bizony, a hideg, havas időben sokszor előfordul — válaszolja.

— Ilyenkor persze megfelelő előkészítés nélkül, fűtetlenül indulnak a vonatok? — folytatjuk a kérdezősködést.

— *Egyetlen vonat sem megy el tőlünk előfűtés nélkül* és bár 28 évi szolgálatom alatt alig tapasztaltam ilyen tartós hideget, mondhatom, *alig volt panasz a fűtésre és a világításra.*

Mit mond a 318-as kocsivizsgálója...

A 318-as valóban megfelelően előkészítve várja az indulást. A kocsik melegek, az egyik Ba-kocsiba a műszaki kocsiszolgálati főnökség dolgozói most helyezik el az akkumulátort. *Király* elvtárs, kocsivizsgáló-lakatos jelt ad a fékpróbára, majd hozzánk fordul:

— Az időjárás nagyon próbáratette a műszaki szolgálatot is. Volt olyan nap, hogy *170 javításos kocsink volt* a szokásos 60—70 helyett. Az éles vonatfordulók gyors, de alapos vonatelőkészítést követelnek, nagyon gondosan kell gazdálkodnunk a kocsiparkkal.

... kocsirendezője...

Vitárius Sándor elvtárs, kocsirendező véleménye nem mindenben egyezik Király elvtárséval:

— Nagyon igyekszik a műszak, sokszor talán éppen ez a baj. Ugyanis az utolsó pillanatig bíznak abban, hogy az előforduló hibát a vonat indulásáig ki tudják javítani. Néha előfordul azonban, hogy ez nem sikerül, és *a hibás kocsit az induló vonatból kell kisorozni.* Nehezíti a vonatok összeállítását *a fűtőkazán-kocsik szerelésének lassúsága.* Sokszor húsz-harminc percet késik a vonatok beállítása amiatt, mert munkáshiány, vagy kosárhiány miatt lassú, nehézkes a szerelés.

... jegyvizsgálója...

Megkérdezzük *Sándor József* elvtárs jegyvizsgálót is, aki a 318-ason teljesít szolgálatot, mi a véleménye a vonatok előkészítéséről.

— Az idei tél sokkal erősebb, mint a tavalyi volt, mégis kevesebbet panaszkodtak az utasok — feleli. — Mi is igyekszünk az előforduló panaszokon segíteni, sőt *kocsijaink gondos átvizsgálásával* megelőzni. Az utasok észrevételeit lelkiismeretesen feljegyezzük és átadjuk vagy a forgalomnak, vagy a műszaknak.

...utasa...

Hasonlóan vélekedik *Majoros András* elvtárs, aki öt éve utazik nap mint nap a 318-assal lakóhelyére, Aszódra.

— A kemény tél próbáját eddig elég jól állták a vasutas dolgozók. Csak arra kérjük őket, hogy az időjárás enyhülésével, amikor már több idő áll rendelkezésre a vonatok előkészítésére, *fordítsanak nagyobb gondot a takarításra.*

..mozdonyvezetője...

Komár elvtárs, mozdonyvezetőnek sincs kifogása a 318-as vonat előkészítése ellen, mire rájárt a géppel, a szerelvény fel volt töltve, azonnal végre lehetett hajtani a fékpróbát.

...és személyszállítási vezető.

Végül kérdezzük meg *Zamárdi János* elvtársat, a pályaudvar személyszállítási vezetőjét, milyennek látja a helyzetet, ha a tél esetleg még huzamosabb ideig „vendégünk" marad.

— A tolatószemélyzettől, az előfűtőtelep dolgozóitól kezdve a műszaki dolgozókig és a jegyvizsgálókig minden dolgozónk azon igyekszik, hogy kellően előkészített, fűtött, világított vonatokkal javítsa az utazás körülményeit. Az idén szigorúbb ellenőrzést vezettünk be, *az indulási ügyeletes minden induló vonatot ellenőriz és észrevételeit közli az igazgatósággal.* Ezt a módszert továbbra is fenntartjuk. Hasonlóképpen javult a műszaki ellenőrzés, s bizonyos, hogy amint enged az idő, kevesebb lesz a géprevárás. De addig is *mindent megteszünk, hogy az utasok minél kevésbé érezzék az időjárás viszontagságait.*

Szajoltól Rákosrendezőig gyorstehervonaton

Szajol 1956, február 17, 8 óra 30 perc. A forgalmi iroda ablakán mínusz 23 C fokot mutat a hőmérő. A kegyetlen hideg szinte megbénít minden mozgást. A XII. vágányon az 5659. számú gyorstehervonatnak félórája szabadot mutat a kijárati jelző. A vonat elé akasztott 411-es mozdony erőlködik, köhög, szuszog, de a két nap óta lefagyott szerelvényt nem képes megmozdítani. A vonat súlya „mindössze" 1100 tonna.

— *Nem tehetek róla, nem megy!* — mondja ablakán kihajolva a mozdonyvezető.

A jelzőt visszaveszik. Az első vágányon is vonat áll, az 5657. számú gyorstehervonat. Ez még a 15-én érkezett 5655. számú vonat elegye. Azóta gépre várt. Ma hajnalban 2 óra 20-kor érkezett meg rá a 411-398. számú mozdony. Derék mozdonynyemélyzet „lovagolja", hiszen 980 tonna volt eredetileg a vonat súlya, de a hideg ellenére beleegyezésükkel tizennégy kocsival 1336 tonnára egészítették ki, éppen a XII. vágányon indulni nem tudó vonat elegyéből. Most ezt a vonatot meneszti a forgalmi szolgálattevő. A mozdony nekirugaszkodik. Szinte sírnak, nyöszörögnek a kerekek. A szerelvény *elindul.* Igaz, jó félóra is beletelik, amíg kihúz az állomásból, fel a Tisza-híd felé.

Indulás 300 perc késéssel

Mielőtt követnénk a vonat útját, vessünk egy pillantást a menetrendre. Kitűnik, hogy Szajolból 3 óra 45-kor kellett volna elindulnia. Tudott volna, de *Szolnok* engedélyére várt. Szolnoktól megállás csak *Alberti-Irsán* lenne 24 perc, valamint Vecsésen 9 perc. Alapsebessége 50 km/ó. Rákosrendezőre 8 óra 17 perc a rendes érkezés. Utazási sebesség 30 km/ó. Tehát az indulásnál már 300 perc a késés, ami valószínűleg nőni fog.

Csakugyan, már *Szolnok* bejárata előtt meg kell állni. Az ok: a 670.670/II. 7732 kereszteben bejár. Ez negyven perc. Szolnokon az 58 perc tartózkodás alatt kezel a gép és vizet vesz, majd a 6612-es jár be. Tizenegy óra 20 perckor indulás tovább. A késés 378 perc. *Paládicspusztánál* a 163/A térközjelző megálljt parancsol. Két perc leteltével „megállj" mellett indulás tovább. A menetidőket meghosszabbítva 12 óra 40-kor érünk *Ceglédre.*

Csákány a szerkocsin

Gépkezelés, vízvétel, szénrámolás. A forgalmi szolgálattevő megígéri, hogy a vonatot feltolatja az emelkedőn *Budai útig.* A vonatkísérő személyzet melegítő ételt kap az Utasellátó konyháján. 13 óra 20-ra kész a gép, de a megígért tolómozdony most kezel, így a vonat 15 óra 40-ig tolóra vár. A késés már 590 perc. (Ceglédtől a vonat száma másodrészre változik.) *Ceglédbercel-Cserőn* újra meg kell állni, de azért valahogy eljutunk *Üllőig.* Gépkezelés. A mozdonyvezető kérésére egyik vonatkísérő csákányt kér a váltókezelőtől. Az összefagyott szenet ezzel kell szétverni a szerkocsin. Egyórai tartózkodás. A hideg fokozódik. Indulás előtt a vonatszemélyzet fékpróbát tart, hogy megállapítsa, nem fagyott-e el a légvezeték. Hétszáz perc késéssel indulás tovább. *Vecsés* bejáratánál helyhiány miatt ácsorgás: 45 perc. *Pestlőrinc* előtt ismét negyven perc tartózkodás. Ezután már csak *Rákosrendező* előtt, a városligeti elágazásnál kényszerülünk megállni harminc percig, de ezután végre megérkezik a vonat *Rákosrendezőre.* 22 óra 03 perc. Késés 826 perc, csaknem tizennégy óra.

14 órai út után

A vonat átadása után a vonatkísérő személyzet bevonul a laktanyába. Jó meleg feketekávét és szalonnát kap melegítő ételnek.

Váci János zárfékező a kályhánál melengeti alaposan átfázott lábát. Csizmáját is leveszi, úgy dörzsölgeti lábfejét, de azért mosolyog.

— Most alaposan kitáncoltam magam — mondja.

— A szolgálati kocsit is táncteremnek képzeltem néha — toldja hozzá a vonatvezető, miközben az utazási naplót írja. — A gőzfűtési vezetéket szétnyomta a belefagyott jég. Ezelőtt nem fuvatták ki fűtés után, és most nem lehetett fűteni a kocsit.

— Na, de készüljünk, elvtársak! — áll fel a vonatvezető. — Elég volt a melegedésből. Messze van még Ferencváros és a szolgálatunk csak ott telik le. Ilyenkor, éjjel két órába is beletelik, míg odaérünk, részben villamossal, részben gyalog.

S amíg felszedelőzködnek, *Takács Gyuri* megkérdi:

— Hány órával megyünk haza erről az útról?

— *Oda-vissza harminchat munkaóra és huszonegy óra készenlét. Összesen ötvenhét távolléti óra.*

— *Ez igen!* — hangzik a válasz.

Ezzel indulnak is a hideg, havas éjszakába.

Kovács József

Vasutas becsülettel

A zord tél, a hófúvások áldozatot, megpróbáltatást követelnek dolgozóinktól. A nap minden órájában százával születnek munkahőstettek, a nehézséget, fáradtságot nem ismerő vasutasok munkája nyomán. Az ilyen, minden áldozatra kész emberek közé tartoznak *Hegedüs István* mozdonyvezető, *Szabó II. István* és *Lengyel Menyhért* fűtő, a Ferencvárosi Fűtőház dolgozói.

Kilencedikén este nagy hideget jósolt a meteorológia. Ekkor indult a brigád Budapestről Székesfehérvárra az 1250/c. számú vonattal. Serényen dolgoztak a fűtők, mert aznap éjjel jóval 20 fok alá szállt a hőmérő higanyszála. Székesfehérváron a forgalmista odalépett a mozdonyhoz:

— *Elvtársak, tovább kell menniök Balinkára. Egy „K" szerelvényt visznek a bányához — sajnos, nincs más mozdony...*

A brigád vállalkozott az útra. A fékpróbánál kiderült, hogy a szerelvény légvezetéke teljesen elfagyott. Kilátástalannak látszott éjjel, 29 fokos hidegben a harc az elfagyott légvezetékkel. A kocsivizsgáló lakatosokkal együtt mégis hozzáfogott a mozdonybrigád a munkához, hogy reggelre ott lehessenek a bányánál az üres kocsik.

A fáklyákról forró szurok cseppent a kezükre, a hideg át meg átjárta testüket, de nem tágítottak. Négy óra hosszat küszködtek az elfagyott vezetékkel, míg végre sikerült kiolvasztani a jeget. Reggelre a „K"-szerelvény Balinkán volt. Fáradtan, átfázva értek célukhoz, de nem pihentek: egy 960 tonnás szénvonattal újra elindultak, mert tudták, hogy a fővárosban minden mázsa szénre nagy szükség van. 49 órán át egyfolytában helytállt a Hegedüs-brigád.

A hóakadályoktól elzárt Kisbér—Környe—Tatabánya-alsó vonal felszabadításáról beszél *Bácskai Ferenc* elvtárs, a „hótörő-brigád" vezetője:

— *14-én este indultunk Budapestről Klima-hóekével. A szél vastagon behordta a vonalat hóval. Ha a bányába nem tudjuk eljuttatni a kocsikat és az embereket, akkor súlyos zavarok keletkeznek a termelésben. Kiderült, hogy hosszú pásztákban 80 centiméter vastagon fekszik a hó a pályán, de itt-ott 6—8 méter széles sávokban egyméteres akadályok is vannak.*

Egész éjjel dolgoztunk. Egymás után „rohamoztuk" meg az akadályokat. Reggel 9 óra volt már, mire Kisbérig felszabadítottuk a vonalat és visszajelentésre követett bennünket a 2817-es számú személyvonat — az első — a hótól felszabadított vonalon...

Kisbéren gépet javítottunk. A Klima léghengerei befagytak, azokat fáklyával olvasztottuk ki. Tatabánya-alsó felé még mindig járhatatlan volt a pálya. Ezen a vonalon folytattuk útunkat.

Az állomásokon nagy tömeg várta a vonatot. Jól esett a biztatás, az emberek üdvözlő integetése! Talán ennek is része volt abban, hogy rövidesen jelentettük: szabad az út Észak-Dunántúl valamennyi vasútvonalán!

A Siemens távírógépkezelők országos versenye

A mindjobban fejlődő vasúti távgépíró hálózatban észlelt hibák kijavítására a távírászok versenyeket rendeznek. A közelmúltban került megrendezésre a Siemens távgépírókezelők országos versenye. Az elődöntők alapján a 14 legjobb eredményt elért versenyző vett részt a döntőben. A verseny tíz perces gyorsadásból állt, igen szigorú hibapontszámítással. A verseny szövege tiszta code volt, ötös csoportokban. A szöveg 20 százaléka számokból állt. A verseny eredménye a következő:

1. *Aranyi Sándorné* (Bp. Távközlő Főnökség) 233 tiszta leütés perceltejesítmény, 2. *Tarjáni Istvánné* (Bp. Távközlő Főnökség) 181 tiszta leütés, 3. *Hetényi Gáspár* (Bp. Igazgatóság) 171 tiszta leütés, 4. *Tiborcz Éva* (Bp. Távközlő Főnökség) 172 tiszta leütés, 5. *Győri Ferenc* (Bp. Távközlő Főnökség) 169 tiszta leütés, 6. *Vinczei Rezsőné* (Bp. Távközlő Főnökség) 139 tiszta leütés.

Az első öt helyezett pénzjutalomban, a többi versenyző szép könyvjutalomban részesült. A KPM Siemens géptávírókezelők versenyre hívták a MÁV valamennyi távgépírókezelőjét.

Németh Ferenc, főintéző

Éber, balesetmentes szolgálatot végez



Péter József, Aszód állomás példamutatóan dolgozó szolgálatvezető váltóőre, 1937. óta látja el éberen, balesetmentesen a teendőit. (Kovács Géza felv.)

A Keleti-fűtőház megelőzte a Hámán Kató fűtőházat

A *Keleti-fűtőház* dolgozói az év elején az elsők között tették meg vállalásaikat és párosversenyre hívták a Hámán Kató fűtőház dolgozóit. A januári teljesítmények értékelése alapján *a Keleti-fűtőház lett az első hónap győztese.* A két fűtőház dolgozói vállalták, hogy mozdonykilométer-tervüket negyedévenként 3 nappal előbb fejezik be. A Keletiben ennél a tényezőnél januárban 112,8 százalékot teljesítettek, ami máris négynapos előnyt jelent. A százelegytonnakilométer-tervnél a januári teljesítés 108,8 százalék, ez a vállalt negyedévi három és félnapból máris 2,7 napot jelent. A negyedévre vállalt 2500 tonna szénmegtakarításból eddig 1810 tonna megtakarítását érték el.

Eredményes hegesztőmunka



A budapest—ferencvárosi kocsijavítóműhely élenjáró dolgozója Hegedüs András, aki a meghibásodott kocsialkatrészek hegesztését 130 százalékos átlagteljesítménnyel végzi. (Kovács Géza felv.)

Levelezőink írják

Válasszuk az olcsóbb megoldást

Sokszor mínusz 10, mínusz 15 fokos hidegben, köpenyben végezzük munkánkat Soltvadkert állomás forgalmi irodájában. Van egy „szemrevaló" kályhánk, csak az a baja, hogy nem állja a tüzelést. Meleg helyett füstöt ont magából. Vagy azért didergünk, mert nincs tüzelőnk, vagy azért, mert a széngáz miatt ajtót, ablakot ki kell tárni. Kérésünkkel már a pályamesterhez, az igazgatósághoz is fordultunk, de minden hiába. Én egy hónapig beteg voltam. Úgy gondolom a kórházi ápolás sokkal többe került a vasútnak, mint a fűtéssel kapcsolatos munkák elvégzése kerülne. Reméljük, hosszú ideje húzódó problémánkat most már rövidesen megoldják.

Zentai István
Soltvadkert állomás

Elkeserítő akadály

A komáromi vonatkísérők közül az elmúlt esztendőben öten igen jó eredményt értünk el. Sztahanovista oklevelet kaptunk, ketten pedig kiváló dolgozó jelvényt. Arra törekszünk, hogy az általunk továbbított vonatok menetrendszerűségét minden körülmények között biztosítsuk. Amióta azonban az újpesti összekötőhíd megnyílt, a 3531/3528 számú vonat mindennap késik, mert Esztergom-Kenyérmező állomáson a csatlakozó 3416 számú vonatra vár.

A 3416-os számú vonatot eddig még senki nem látta rendesen közlekedni. A tapasztalatok szerint legkisebb késése 30 perc volt, de elérte már a 98 percet is. Késését a mi vonatunknak ajándékozza, mert a dorogi menetirányító rendelkezésére minden esetben várnunk kell a csatlakozó vonatra. Sérelmesnek tartjuk és elkeserít minket, hogy a 3416-os számú vonat miatt november óta nem tudunk a versenyben élre kerülni.

Katona József párttitkár,
Komárom állomás

Túra, vagy tortúra

Február 13-án a 4416-os számú személyvonattal mentünk haza. A vonatnak Rákospalota-Kertvároson is meg kellett volna állnia, de sajnos, a mozdonyvezető a vonatvezető többszöri sípolása ellenére sem volt hajlandó megállni.

Most ezúton szeretnénk „köszönetet" nyilvánítani, hogy a fárasztó napi munka után 20 fokos hidegben öt kilométert gyalogolhattunk.

Ilyen túrában már többször volt részünk. Kérjük a budapesti igazgatóságot, hogy a jövőben kíméljenek meg bennünket az ilyen sporttól és vonják felelősségre azokat, akik a rendelkezéseket nem hajtják végre.

Tompa Lajos és két társa

Sürgős segítséget

A pályafenntartás munkásai kemény küzdelmet vívnak a nap minden percében a téli időjárás okozta nehézségekkel. Bizony jólesne a fárasztó munka után felfrissülni jó meleg fürdőben. *Tatabánya-felső VII.* pályamesteri szakasz dolgozóit azonban hideg fürdőhelyiség várja, a csövek befagytak. Kérésünkre a kazánon kívül két kályhát állítottak be, de arra nem gondoltak, hogy nem sokat ér az egész, ha nincs kályhacső, kémény, no meg tüzelő.

Krizsán Lajos
Tatabánya felső

Ifjúsági élet

A MŰVÉSZ VÁLASZOL...

– Ankét az „Egy pikoló világos" című új magyar filmről –

A terem a kíváncsi várakozás izgalmas levegőjével telt. *Máriássy Judit* és *Schubert Éva*, az „*Egy pikoló világos*" cimü új magyar film írója, illetve a film *Gizus* szerepének alakítója bátorítóan mosolyognak a vasutas fiatalokra. De azok még „*erőt gyűjtenek*" a felszólaláshoz és inkább azon álmélkodnak, hogy Gizus, a „jampi lány" a „civil" életben kedves, csinos és egyáltalán nem hasonlít a filmbeli lányhoz.

Kérdezni való volna bőven, hiszen a filmnek az itt lévő fiatalok a főszereplői, közöttük is vannak *Kincse Marcik*, *Cséri Julik* és ismernek nem egy *Gizust* és *Lalát* is. Az ankét résztvevői a budapesti vasutas kultúrvezetői tanfolyam hallgatói és a DISZ-szervezetek aktívái.

Nem várat sokáig magára az első felszólaló és csakhamar meghitt beszélgetés alakul ki a film írója, szereplője és a film közönsége között. A fiatalok elmondják véleményüket, kérdéseket tesznek fel és a művészek szívesen válaszolnak.

A diszesek véleménye javarészt egyezik a filmről. *Őszintén örülnek, hogy a téma közeláll hozzájuk, az ő életükről, az ö problémájukról szól. Többen hangoztatják, hogy régen várják az „Egy pikoló világos"-t és most az újabb hasonló-témájú fiatalokról szóló filmeket.* Rokonszenveznek Kincse Marcival, sokat aggódtak Cséri Julika sorsáért és sokan megértették, hogy a jampec nemcsak nevetséges, hanem életfelfogásában veszedelmes is.

Dicsérik a filmet, de azért találnak kifogásolnivalót is. Felvetik, hogy a DISZ szerepe háttérbe szorult, nincs eléggé mélyen ábrázolva. A DISZ-titkár alakja elnagyolt, nem eléggé hiteles. Van aki nem érti, hogy miért oly feszült Cséri Juli és az édesanyja közötti viszony.

Máriássy Judit szívesen válaszol a kérdésekre:

— A DISZ ábrázolása sajátos elképzelés. A régi filmekben — talán emlékeznek még a „Kis Katalin házassága"-ra, Kati fejlődését szinte mindenki segítette. Beszélt vele a párttitkár, a DISZ-titkár, az üzemi bizottság elnöke, a kollektiva tagjai, még a művezető is. Járt szaktanfolyamra, szemináriumra — és még sem volt eléggé meggyőző a fejlődése, a film hatása közel sem volt akkora, mint az újabb magyar filmeké.

— A DISZ szerepét nem a titkárban és a szervezetben akartam bemutatni, hanem Kincse Marci alakjában sűrítettem mindazt, ami jó, ami haladó, fejlődő. A DISZ-t Kincse Marci ábrázolja és nem a DISZ-titkár, aki csak mellékszereplő. Kincse Marci ennek ellenére nem hibátlan ifjú, sokszor merev, gondolkodásában. Vivódásában válik szimpatikussá, olyan fiatallá, aki végül is segítő kezet nyújt Cséri Julinak. Meggyőződésem, hogy nincs reménytelenül rossz útra tért fiatal és csak akkor tudunk előrehaladni, akkor tölti be hivatását a DISZ, ha ezt megérti és nem mond le egyetlen fiatal neveléséről sem.

— Cséri Juli és az anyja közötti viszonyt szándékosan éleztük ki. Okot kerestem arra, hogy mi viszi Julit a rossz társaságba. Cséríné régi típusú asszony. Szereti és félti a lányát — de a DISZ-től éppúgy félti, mint a „Fekete rigó"-beli társaságtól. Úgy akarja nevelni, ahogy őt nevelték.

— Nem veszi észre, hogy változott a világ, mert az ő élete sokban a régi maradt. Éppúgy macerálják a rendelők, mint 15 évvel ezelőtt, éppúgy zakatol a varrógépe reggeltől estig, mint azelőtt, hajszolja magát a kenyérért, lánya boldogúlásáért. A világ változásából csak annyit vesz észre, hogy a közértben vásárol. Egyszóval nem tud szakítani a múlttal, nem érti meg a mi világunkat.

— Cséri Julikát „fojtogatja" ez a levegő, szabadulni akar, szórakozást keres. Tanácsot nem kap, elbukik. Ezzel egy kicsit figyelmeztetni akartuk a szülőket is felelősségükre.

Sok szó hangzott el az ankéton a jampecekről. Máriássy Judit elmondotta, hogy a filmben arra törekedtek, ne csak külsőségekben, hanem életfelfogásukban is leleplezzék a jampeceket.

— Nem volt fő célunk a jampecek ábrázolása, csak annyira mutattuk be őket, amennyire szükséges volt a két fő hős sorsa alakulásához.

A beszélgetés talán reggelig is eltartana, de sajnos a vendégeket elfoglaltságuk szólítja. Elbúcsúznak a ferencvárosi vasutas művelődési otthonban összegyült fiataloktól, de távozásuk után még sokáig beszélgetnek a diszesek a film kapcsán az ifjúsági szövetség, a DISZ-tagok feladatairól.

A Szegedi Ifjúsági Nevelési Tanács eredményesen segíti a fiatalokat

A *Szegedi Ifjúsági Nevelési Tanács* most arra fordítja a fő figyelmet, hogy az igazgatóság fiataljainak széles táborát mozgósítsa a *Landler Jenő* kulturális és sport seregszemlére. A tanács minden gócpont irányítására megbízott egy-egy elvtársat az igazgatósági osztályvezetők közül, akiknek munkáját *Borsodi János* elvtárs, az igazgatóság vezetője segíti és ellenőrzi. A kommunista szakvezetők segítése jelentősen fellendítette az ifjúsági szervezetek munkáját.

A nevelési tanács felhívással fordult a fiatalokhoz, ismertette az ifjúsági seregszemle jelentőségét, fontosságát. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy mind több szervezet határozta el: *részt vesz a kultúr- és sportmegmozdulásokon. Lökösháza* állomás DISZ-fiataljai tánc- és színjátszó csoporttal, a *békéscsabai kisvasút* fiataljai 30 tagú kultúrcsoporttal és 60 tagú énekkarral vesznek részt a seregszemlén. Az énekkarhoz az idősebb dolgozók is csatlakoztak. Részt vesznek a seregszemlén *Békéscsaba* fűtőház, *Kiskunhalas, Kiskőrös* és még számos más szolgálati hely DISZ-szervezetei.

A lelkes készülődés megjavította az ifjúsági szervezetek életét, hatékonyabbá vált a fiatalok részvétele a termelésben is. *A kecskeméti II-es pályamesteri szakaszon* az ifi-brigád 120—130 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. Hasonló az eredménye a *hódmezővásárhelyi* XX-as pályamesteri szakasz és a *kiskunhalasi pályafenntartási főnökség ifjúsági brigádjainak* is. Jó eredmények születnek a *kiskunhalasi fűtőházban, Békéscsaba állomáson, Szentes építési főnökségen*, a *szegedi szerelésvezetőségnél* és még több más helyen. Az utóbbi időben 170 új taggal erősödtek az igazgatóság DISZ-szervezetei. A jó eredmények annak is köszönhetők, hogy az *ifjúsági nevelési tanács* felhívása nyomán mind több idősebb dolgozó nyújt segítő kezet a fiataloknak és adja át tapasztalatait.

Sziládi Sándor
szegedi igazgatóság

A veszprémi fiatalok új sikerekért dolgoznak

Veszprém állomás fiataljai a közelmúltban tartották tagkönyvkiosztó taggyűlésüket. Ez a taggyűlés azért érdemel különös figyelmet, mert *fordulópontjává vált az ifjúsági életnek*. A beszámolóban a DISZ-titkár bátran feltárta a hibákat, nem félt nevükön nevezni azokat a fiatalokat, akik elhanyagolják munkájukat. Bírálta a szakszolgálat hiányosságait is.

A beszámoló visszhangra talált a résztvevő fiatalok között. Többen hozzászóltak, és ígéretet tettek arra, hogy *fokozzák tevékenységüket az ifjúsági szervezetben*. A szakszolgálati vezetők is helyesen reagáltak a bírálatra, és az eddiginél nagyobb segítséget ígértek a fiataloknak.

A taggyűlés határozatot hozott a *Landler Jenő* kulturális és sportseregszemlén való részvételre, megbeszélték a felkészülés irányelveit. Az ünnepi taggyűlés sikerét jelzi az is, hogy az állomás egyik ifibrigádja — amelyik eddig nem volt tagja a DISZ-nek — felvételét kérte az ifjúsági szervezetbe.

Puskás Imre

HÍREK

— **A magyar—szovjet baráti hónap** keretében március 10-én díszelőadást rendez a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete Elnöksége az Építők „Rózsa Ferenc" népművelési otthonában.

— **Új sínhegesztő műhely** épül a Gyöngyösi Kitérőgyárban. A műhelyt a legkorszerűbb gépiberendezéssel szerelik fel.

— **Az üzemi könyvtárak védelméről** rendelet jelent meg, a Magyar Államvasutak Hivatalos Lapjának 8. számában.

— **Átalakítják és bővítik** a Kaposvári MÁV Nevelőintézetet. Új szárnyépületbe kerül a tornaterem, a különböző műhelyek és a kazánház. Az intézet új emeletén helyezik el a különböző szakköröket. A nevelőintézetet új mosdóval is felszerelik.

— **Műsoros farsangi estet** rendezett a Sztálin út 88—90 számú vasutas ház lakóbizottsága február 5-én. A büfé és tombola tiszta jövedelmét ünnepélyesen nyújtották át Kovács Károlynak, a budapesti igazgatóság III. osztálya többgyermekes dolgozójának, akinek háza a földrengés következtében megrongálódott.

— **Veszélybe kerültek az állatok** a Debrecen melletti sertéshizlaldában a kifutón lévő hatalmas hótömeg megolvadása miatt. Az állatok kimentésében derekas munkát végeztek a Debreceni Járómüjavító dolgozói.

— **Több ezer forint kárt okozott** a Szeged-Rókus szertárfőnökségnél garázdálkodó banda. A bíróság Csáki József szertárfőnököt 2 évi, Miklós Károly vezető szertárnokszámadót 3 évi, Busa Zoltán ellenőr-anyagbeszerzőt 1 évi és 2 hónapi, Virág Károly vezető szertárnok-számadót 2 évi, Rácz Antal főszertárnok raktárkezelőt 8 hónapi és Lőrincz Józsefet (Szeged, igazgatóság anyag-osztálya) 1 évi börtönbüntetésre ítélte.

— **A földrengés sújtotta lakosság** megsegítésére 464 forintott gyűjtöttek Szajol állomás dolgozói.

— **„Diesel-elektro mozdonyok technikája és üzemeltetése a vasúton"** címmel vetített képes előadásra készül a vasúti főosztály szakszervezeti bizottságának műszaki propaganda tanácsa.

— **Jól sikerült klubestet** rendezett február 22-én a vasúti főosztály DISZ-szervezetének II. és V. alapszervezete.

— **Új nemzetközi** személy-, poggyász- és árufuvarozási egyezmény lép életbe március 1-én.

Megnyílt a soproni sportolók klubja

A Soproni Törekvés új vezetősége a sportolók régi vágyát váltotta valóra: klubhelyiséget létesített. A jórészt társadalmi munkával készült klubban könyvtár is létesült. A barátságos társalgóban megtalálhatók a legfrissebb napilapok, folyóiratok is. Az új létesítményt a sportolókon kívül szívesen keresik fel a pihenni és szórakozni vágyó vasutasok.

Az új klub bizonysága annak, hogy a Törekvés új vezetősége nemcsak a sportpályán elért eredményeket tartja fontosnak, hanem nagy jelentőséget tulajdonít annak, hogy a sportpályán kívül is nevelje, tanítsa a Törekvés SE tagjait.

Schwarczkopf János,
Németh Endre GySEV
Igazgatóság, Sopron.

Lakáscsere

— **Elcserélném** földszintes, nagyméretű szobakonyhás, kamrás magánlakásomat 2 szoba összkomfortos szolgálati lakásra a Keleti, vagy a Nyugati környékén. Cím: Jenei Jánosné, VII. kerület, Dembinszky út 43. fszt. 8. Megtekinthető délelőtt 11 és 1 óra között.

— **Budapest, XI. kerület,** Budaörsi út 52. szám alatti szobakonyhás főbérleti lakásomat elcserélném nagyobbért (lehet szolgálati is) Budapest területén. Érdeklődni lehet: Galambos Imrénél a fenti címen, 17.30 után.

— **Elcserélném** kétszoba komfortos lakásomat kétszoba összkomfortosért, lehetőleg a Sztálin úton. Cím: Schaff Béla intéző Nagydiófa utca 15. II. 12.

— **Óbuda állomás** felvételi épületében lévő két szoba konyhás, előszobás, gazdasági udvarral és mellékhelyiségekkel rendelkező lakásomat elcserélném Budapest belterületén lévő kétszoba összkomfortos MÁV, vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet 141—521, vagy 31—55 telefonon, Tóth Imre vezető főellenőrnél.

— **Elcserélném** kétszoba konyhás olcsóbérű magánlakásomat egyszoba összkomfortos szolgálati lakással. Cím: Kovács Kálmán, Budapest, XIII. kerület, Csongor utca 24. III. 54. Megtekinthető délután 2 és 4 óra között. Telefon: érdeklődés: 128—961 vagy 22—17-es számon.

Rendőrségi hírek

— Bűnvádi eljárás indult Szakács István és Boros János komáromi Belsped alkalmazottak ellen, mert a MÁV-tól 500 kilogramm szenet loptak.

— A vasúti rendőrség eljárást indított Szigeti Erzsébet MÁV személypénztáros, nagyatádi lakos ellen, mert 9000 forint értékű vasúti menetjegy árát elsikkasztotta.

— Sorozatos dézsmálás miatt eljárást indított a vasúti rendőrség Leskó Gyula MÁVTRANSZ miskolci kirendeltségének dolgozója és több társa ellen. A nyomozás adatai szerint folyamatosan körülbelül 90 000 forint értékű árut loptak el.

SPORT

Mit vár a szurkolótábor a Miskolci Törekvéstől?

A Miskolci Törekvés labdarúgócsapata az elmúlt évben nem nyújtotta azt a teljesítményt, amit lelkes szurkoló tábora joggal elvárt. A tavaszi szezonban lélektelenül, kiábrándítóan szerepelt a csapat. Az összeállítást a kapkodás jellemezte. A kollektív szellem, a lelkesedés, a játékosok többségéből hiányzott. Ezért nemcsak az edző, hanem a labdarúgó szakosztály vezetői is hibáztathatók.

Az őszi szerepléssel elégedettebbek voltak a szurkolók. A játékosok között a kollektív szellem javult. Ebben nagy része van minden játékosnak, mégis ki kell emelni Fekete I. csapatkapitányt, aki magával ragadta a csapat többi játékosát is. A csapat egymás után érte el a jó eredményeket és bentmaradt az NB II-ben.

Az 1956. évi bajnokságra való felkészülést a szurkolók nagy figyelemmel kisérték. Megnyugvást keltett, hogy a csapat edzésének vezetését Kállói Béla vette át, akinek szakképzettsége, rátermettsége közismert. Azt szeretnénk azonban, hogy sokkal több segítséget kapjon a vezetőségtől, mint az előző edzők, elsősorban a nevelő munka és a kollektív szellem kiépítésében.

Azt várjuk a csapat minden játékosától, hogy egymást megbecsülve, segítve, vasutas szívvel küzdjenek minden mérkőzésen, hogy jobb eredményt érjenek el, mint az elmúlt év első felében.

Az idei bajnokság a szurkolókra is kötelezettséget ró. Meg kell mondani, hogy a játékvezető és az ellenfél játékosainak sértegetése még előfordul a Miskolci Törekvés pályáján. Nem egyszer, saját csapatunk játékosait is sértegették egyes elfogult szurkolók.

A szurkolók biztassák csapatukat, de becsüljék meg a játékvezetőt, és az ellenfél játékosait akkor is, ha csapatuk vereséget szenved.

A becsületes szurkolók megígérik, hogy minden törekvésükkel odahatnak, hogy a fegyelmezetlen sportszerűtlen viselkedések a pályán és a pályán kívül is megszűnjenek.

A szurkolók nevében:

Bakó János

Az Újszászi Törekvés a fejlődés útjára lépett

A nemrégiben újjáválasztott Újszászi Törekvés SK vezetősége terveket dolgozott ki a sportkör munkájának fellendítésére. A vezetőségi ülésen elhatározták, hogy elsősorban megszilárdítják a sportolók közötti fegyelmet, főleg a labdarúgó-szakosztályban. Nagyobb gondot fordítanak a fiatalok nevelésére hogy biztosítsák a csapat utánpótlását.

A fiatalok nevelése a többi szakosztály számára is rendkívül fontos. A jövőben erősítik a sakk- és asztalitenisz-szakosztályt a községi DISZ-szervezet segítségével. Most tornaszakosztályt alakítanak, melynek népszerűsítésére a Bp. Ferencvárosi Törekvés férfi és női csapata tornabemutatót rendezett Újszászon. A sikeres bemutató bevételét az új szakosztály kiadásainak fedezésére fordítják.

A sportkör a közeljövőben 25 százalékkal kívánja emelni taglétszámát és mindent elkövet azért, hogy a vasutas dolgozók sportolási lehetőségét biztosítsa.

Nagy Elemér
Újszász

SPORTHÍREK

Befejeződtek a teremkézilabda Törekvés-kupa küzdelmei. A több héten át tartó kupa-küzdelmeket végig nagy érdeklődés kísérte. Az első hely kérdése mindkét csoportban csak az utolsó forduló során dőlt el. A férfiak csoportjában a **Sztálinvárosi Vasas**, a nők csoportjában pedig a **Győri Vasas** csapata lett az első.

★

Megkezdődött a labdarúgóidény! Vasárnap az NB II-es csapatok lejátszották az 1956. évi bajnokság első fordulóját. Egyesületünket ebben az évben hét csapat képviseli az NB II-ben: **Budapesti Törekvés, Budapesti Szállítók, Soproni Törekvés, Pécsi Törekvés, Debreceni Törekvés, Miskolci Törekvés, Szolnoki Törekvés.**

★

A Törekvés SE síelői két évvel ezelőtt a Galyán egy lesiklópálya építéséhez kezdtek. A sportolók — társadalmi munkában — mintegy ezer méter hosszúságban elkészítették a pályát. Ez a pálya módot nyújt az óriásműlesikló-versenyek rendezéseire. A Törekvés SE — síelői áldozatos munkájának jutalmazásául — „Galya-kupa" elnevezéssel minden évben megrendezendő versenyt írt ki. A „Galya-kupa" versenyeit az idén első ízben vasárnap rendezték meg.

V. KERESZTREJTVÉNY

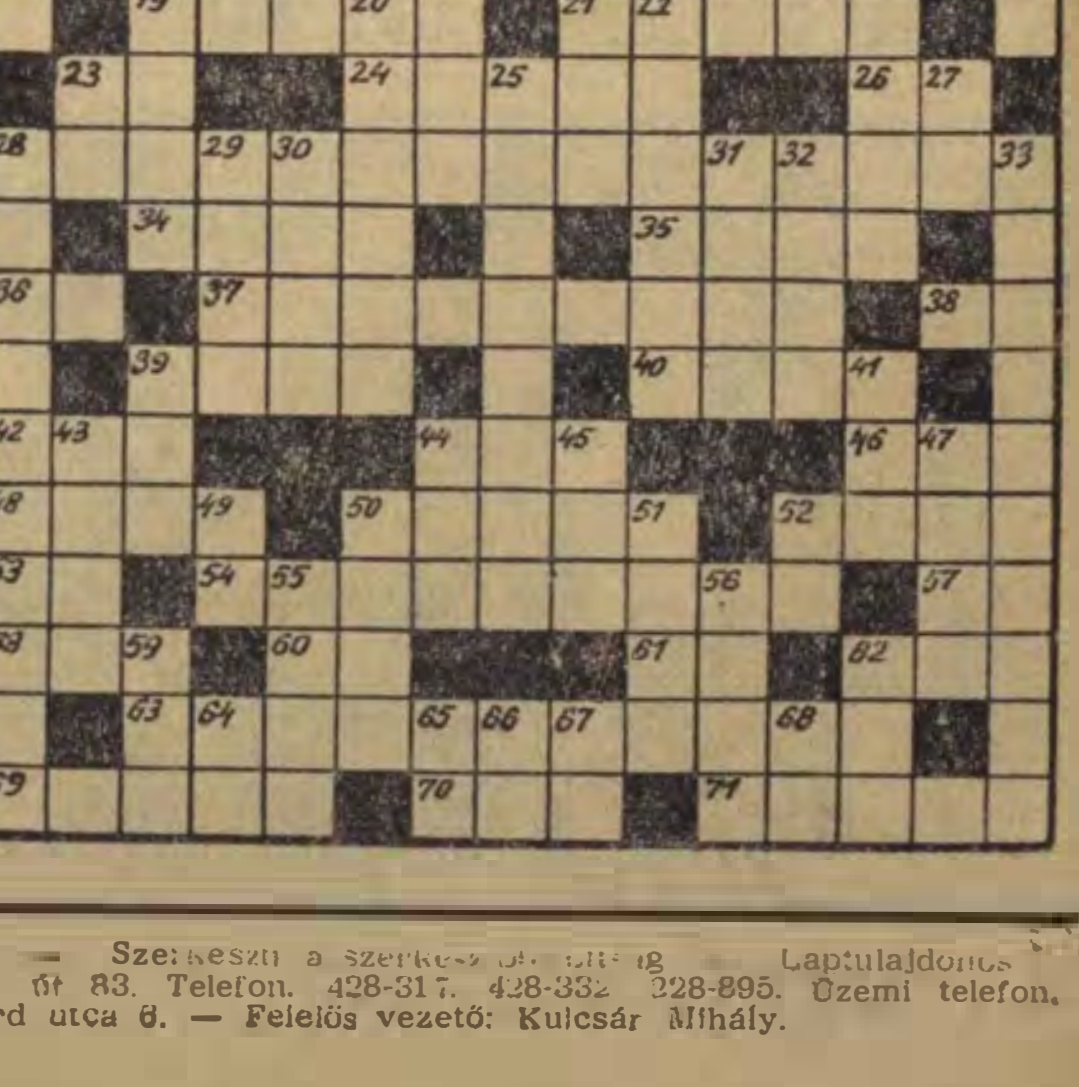
Vízszintes: 1. Így állnak helyt dolgozóink a téli nehézségek ellenére. 13. Ilyen vonat is van. 14. Visszatekint! 15. Gyorsan beszélt, de nincs eleje. 16. „Tavaszi madár." 17. Sárgában van. 18. Címre. 19. Vissza: nagy magyar író. 21. Múzsa. 23. Kötőszó. 24. Járunk rajta. 26 Állóvíz. 28. **Havas, fagyos időben egyik legfontosabb teendő (névelővel).** 34. P. A. R. R. 35. Füzet. 36. Névelő. 37. Egy pár bokréta. 38. Szirup. 39. ...horog. 40. Égitest névelővel. 42. Női név. 44. Pusztít 46. Szeszes, végek nélkül. 48. Szőlőlé. 50. Német folyó. 52. A történelem egyik korszaka. 53. Jószívű teszi. 54. Állomás Kál-Kápolna és Kisújszállás között. 57. Kettős betű. 58. Lekvár. 60. Szamárhang. 61. Csontokat köt össze. 62. Elme. 63. **Akadályozzák a forgalmat.** 69. Vissza: afrikai kikötőváros. 70. Talál. 71. Növény.

Függőleges: 1. Sportoló. 2. Menyasszony. 3. Pest megyei község. 4. Nincs hozzá kedve. 5. Háziállat. 6. A fej egyik részét. 7. Fizetés. 8. A marxizmus nagy ideológusa. 9. Ép, egészséges, latinul. 10. Frisset. 11. Híres zeneszerző. 12. Jó erősen kimondott betű. 20. Portugál város. 22. Becézett női név. 23. Esztendő. 25. Elismerés. 27. Gyermeksírás. 28. Állomás a veresegyházi vonalon. 29. Lakástulajdonos 30. Csapattest. 31. Királyi szék. 32. Hal lesz belőle. 33. Európai ország. 39. Fém. 41. Izeltlábú 43. Hangszer. 44. Csak előre megy. 45 Olasz számnév. 47 Gabona. 49. Személyes névmás. 50 Költői műfajok. 51. Vissza: szín 52. Okozat szülője. 55. Ijed. 56. Ragasztó. 59. Sportmozgalom. 62. Keverve esedezik. 64. O. A. 65. Rangjelző. 66. Ellentétes kötőszó. 67. Hamis. 68. Vissza: olasz személyes névmás.

Beküldendő: vízszintes 1, 28, 63. Beküldési határidő március 7. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A IV-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: SZKP kongresszusa. A nemzetközi nőnap. Barátsági hónap.

Könyvet nyertek: Vörös János MÁV előmunkás, Dombóvár, Erzsébet út 14. Varga György vez. kal., Veszprém, Cserhát u. 3 Rácz János áll. felvigy., Buda-Császárfürdő állomás. Lovász Alfrédné, Dunavarsány, Árpád u. 27.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49 — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. MÁRCIUS 5.

A verseny fokozásával április 4. méltó megünnepléséért

Elvonulóban van a tél, a vasút gyors ütemben szabadul fel az erős hideg és a nagy havazás bénító hatása alól. Dolgozóink derekasan helytálltak, sikeresen győzték le a tél nehézségeit. A téli forgalom azonban még nem ért véget. A munka új szakasza és nem is a legkönnyebb szakasza most következik. Azt a sok árut, amely a nagy hideg egy hónapja alatt elszállítatlan maradt, a lehető leggyorsabban rendeltetési helyére kell juttatni a következő napok alatt. Hozzávetőleg 1 400 000 tonna árut kell pótlólag elszállítani, ugyanekkor már hozzá kell fogni a tavaszi szállításokhoz.

E nagy munka elvégzéséhez ismét erőfeszítésre van szükség. El kell érnünk, hogy a napi kocsimegrakást 13 000-re, illetőleg e fölé emeljük. Közeleg április 4-e, hazánk felszabadulásának 11. évfordulója. A vasutas dolgozóknál hagyománnyá vált, hogy az évfordulót fokozott munkával ünneplik. Legyen az idei évforduló munkaversenye a szokásosnál is lelkesebb, lendületesebb, hogy hatékonyan segítse a téli szállítások befejezését és a tavaszi forgalom lebonyolítását.

A diósgyőri fűtőház csatlakozott a húsz budapesti nagyüzem kezdeményezéséhez

A *diósgyőri fűtőház* dolgozói nagy érdeklődéssel fogadták a húsz budapesti nagyüzemnek a párt Központi Vezetőségéhez írt levelét, amely a *„Szabad Nép"* február 20-i számában jelent meg. Már aznap megindultak a tervezgetések, számítgatások, hogy miképpen teljesíthetné túl a fűtőház is 1956. évi tervét. Másnap megszületett az elhatározás: *éves tervüket december 19-re befejezik.* A röpgyűlésen egymás után emelkedtek szólásra a dolgozók és konkrét vállalásokat is tettek. Az *Andrásko*-brigád kezdeményezésére a mozdonyjavítóműhely dolgozói vállalták, hogy a IV. számú gőzdaru fővizsgáját április 20 helyett a felszabadulás évfordulójára. április 4-re befejezik. A kocsijavítóműhelyben *Mokri István* brigádja a felszabadulás évfordulójának tiszteletére két tíztonnás szénszállító-kocsi főjavítását végzi el terven felül.

A műszaki dolgozók nevében az üzem vezető főmérnöke az első negyedévi mozdonyjavítási terv maradéktalan elvégzésére tett fogadalmat. A mozdonyvezetők és fűtők megígérték, hogy jó karbantartással, rendszeres lefuvatással, gazdaságos tüzeléssel, a Pereces környéki bányák és a Lenin Kohászati Művek zavartalan kiszolgálásával járulnak hozzá az éves terv túlteljesítéséhez. A keskeny nyomtávú mozdonyok dolgozói hasonló vállalásokkal járulnak hozzá a szállítások jó lebonyolításához. *(Tarcsi Lajos és Szendeczky László leveléből.)*

Versenyben az április 4-i vállalások teljesítéséért

Kőbánya-felső pályaudvaron az év eleje óta folyik a verseny az április 4-i vállalások teljesítéséért. Igen élénk a három tur versenye. Február második dekádjának eredményei szerint a versenyben a *Gyergyói—Labancz*-brigád vezet, amely a kocsitartózkodást 131, a fajlagos kocsimozgatást 109, a kocsikifutást 85 százalékra teljesítette, átlagosan tehát 108 százalékos eredményt ért el.

Tizenhétszázalékos túlteljesítés a kocsikihasználásnál

Debrecen-állomáson teljes erővel folyik az április 4-i vállalások teljesítése. A dolgozók vállalásukat *egy tényező kivételével minden pontban túlszárnyalták* a verseny eddigi időtartama alatt. A legutóbbi értékelés szerint a fajlagos kocsimozgatást a vállalt 104 százalék helyett 108, a tehervonatok átlagos terhelését 104 százalék helyett 111 százalékra teljesítették. A lemaradás a kocsitartózkodásnál történt, itt a vállalt 102 százalékkal szemben csak 96 százalékot értek el. Igen jó az eredmény a kocsikihasználásnál, ahol *a vállaláshoz viszonyítva 17 százalék a túlteljesítés.* A kereskedelmi dolgozók a vállalatok patronálásával jó eredményt értek el a rakodási idő csökkentésében is. Az egyéni teljesítmények közül kiemelkedik *Bencze István* tolatásvezető és brigádja 112 százalékos fajlagos kocsimozgatási ideje és *Szilágyi I. Sándor* iparvágánykezelő raktárnoknak a kocsikihasználásban 143 százalékra emelt teljesítménye. *(Cegléd Sándor ÜB-elnök leveléből.)*

Pótvállalás a felszabadulás évfordulójára

Budapest-Ferencváros állomás dolgozói már korábban megtették vállalásaikat az éves terv túlteljesítésére. Most, április 4 tiszteletére *pótfelajánlásként* vállalták, hogy az állomás idősebb dolgozói átadják bevált munkamódszereiket az újfelvételes fiataloknak. Elhatározták továbbá, hogy *állomásuknak azokon a részein, ahol még nem vezették be a csurgatásos tolatást és ahol ennek bevezetésére mód van, ott meg fogják ezt tenni.* Az állomás dolgozói egyébként eredeti vállalásukhoz híven, tovább harcolnak azért, hogy a tehervonatok menetrendszerinti indítási tervét az élüzemszinthez képest negyedévenként egy százalékkal túlteljesítsék, a kocsitartózkodási tervet pedig két százalékkal meghaladják. *(Hollósy László ÜB-elnök leveléből.)*

Közel kétmillió értékű túlteljesítést irányoztak elő a Landlerben

A *Landler Jenő Járóműjavító ÜV* dolgozói az elmúlt évben elsők voltak a húsz budapesti ipari vállalat kezdeményezéséhez csatlakozók között. A csatlakozás során tett vállalásokat teljesítették is. *Most ismét magukénak vallják a húsz budapesti üzemnek az 1956. évi terv túlteljesítésére tett vállalását és csatlakoznak hozzá.* Az évi terv túlteljesítése érdekében a következőket vállalták:

Teljes termelési tervüket, valamint befejezett termelési tervüket egy százalékkal túlteljesítik, változatlan áron számítva 1 791 000 forint értékben. Az egy munkásra jutó termelési értéket 637 forinttal túlteljesítik. Termelési költséghányadukat 92,4 százalékról 91,8 százalékra, 1,1 millió forinttal csökkentik. Egy százalékkal csökkentik az évre megtervezett anyagköltséget is, ami 1 064 000 forint anyagmegtakarítást jelent. *Harcolnak a korszerű technológiai eljárások, újítások bevezetéséért és saját erőforrásaikból korszerűsítik üzemrészeiket. (Petővári László ÜB-elnök leveléből.)*

Hetenkint egy újítás

Követésre méltó, újszerű vállalást tett április 4 tiszteletére a *Szolnoki Járóműjavító ÜV* műszaki ellenőrző osztálya. A dolgozók kimondották: *feltétlenül szükséges, hogy az üzem technikai színvonalát minél több újítással, a műszinttervek minél tökéletesebb kiviteleztésével emeljék.* Ennek érdekében elhatározták, hogy *megalakítják az osztály újítóbrigádját.* A brigád feladatául azt tűzték ki, hogy a végrehajtásra kijelölt műszinttervek mielőbbi megvalósítása érdekében újításokat dolgozzon ki. A termelékenység fokozása, a technikai színvonal emelése érdekében *hetenként legalább egy újítás* kidolgozását vállalták. *(Cseh Zoltán leveléből.)*

Debrecen és Pusztaszabolcs a csomóponti verseny élén

A csomópontok versenyében a legutóbbi értékelés alapján a következő helyezési sorrend alakult ki:

I. csoport: 1. Debrecen 109 pont, 2. Miskolc 94 pont, 3. Budapest-Ferencváros 94 pont, 4. Dombóvár 91 pont, 5. Hatvan 88 pont, 6. Rákos 83 pont, 7. Szolnok 64 pont, 8. Rákosrendező 60 pont, 9. Komárom 56 pont.

II. csoport: 1 Pusztaszabolcs 98 pont, 2. Nyíregyháza 95 pont, 3. Szombathely 92 pont, 4. Pécs 92 pont, 5. Békéscsaba 84 pont, 6. Celldömölk 84 pont, 7. Szeged 75 pont, 8. Győr 68 pont, 9. Székesfehérvár 67 pont.

A pályafenntartás dolgozói készülnek a tavaszi karbantartásra

Alig pár nap alatt a február végi és a március eleji nap ereje fele vastagságúra roskasztotta a vastag hótakarót. Erek, csermelyek keletkeztek a földeken, a vasúti pályák mentén mintegy figyelmeztetőül a pályafenntartás dolgozóinak: *Készüljetek, hozzátok rendbe szerszámaitokat, kezdjétek el a pályák tavaszi fenntartási munkálatait!*

A tavaszi pályamunkák megszervezésénél arra kell törekedni egyrészt, hogy a vágányzárak és lassújelek időtartama minél rövidebb legyen, másrészt, hogy a munka gyors és gazdaságos elvégzése mellett a pálya minősége tovább javuljon.

Ez az igyekezet hatja át a *székesfehérvári pályafenntartási főnökség* dolgozóit is. Annál érthetőbb ez, mert 480 kilométer hosszú rendkívül fontos vonalszakaszon túl több fontos bányavidékhez vezető pálya gondozása is nagy felelősséget ró rájuk.

A pályafenntartási szakaszokon már a tél folyamán megjavították a szerszámokat, a járóműveket.

Murányi István elvtárs, pályafenntartási főnök és munkatársai már elkészítették a tervet.

Elsőnek a tavaszi futószabályozást végzik el,

utána talpfacsere következik. Ha ezek megvannak, elindítják a folyamatos fenntartás munkálatait. Ennek keretében egy kisgépcsoporttal gépes fenntartást indítanak el a VI-os szakaszon, *Kápolnásnyéken.* Ez a vibrátoros kisgépes fenntartási módszer jelentősen segíti a munkálatokat. Van két csoport alázuzalékolási szerszámuk, ezzel szeretnének a pécsiek módszere szerint a IX-es és XVI-os szakaszon dolgozni. Mindezeken felül *Tata-alsó* és *Kisbér*, valamint *Mór* és *Kisbér* között

futószalagszerű fenntartást fognak végezni,

amivel voltaképpen előkészítik az alázuzalékolási rendszer bevezetését, majd utána rátérnek a kisbrigádos szovjet fenntartásra.

A főnökség műszaki vezetői, de maguk a dolgozók is nagy reménykedéssel tekintenek a második ötéves tervben előirányzott technikai fejlesztésre. Addig is — jóval szűkösebb viszonyok között — biztosítani akarják a folyamatos elegyáramlást a hozzájuk tartozó vonalakon. Egy kérésük van csupán: a fuvarozáshoz igénybevett lovaskocsik sokba kerülnek a vasútnak, adjanak helyettük egy teherautót. Ezzel a gazdaságosságot mozdítanák elő és még jobb munkát tudnának végezni.



A Budapesti Elővárosi Vasút Vágóhíd állomásán ló munkájukkal példát mutatnak Virág Istvánné irodafőnök és Molnár Andrásné bérelszámoló.

(Kovács Géza felv.)

A nők nemzetközi összefogásának napja



A magyar dolgozó nők, a világ asszonyaival együtt március 8-án minden évben megünneplik a nők nemzetközi összefogásának, szolidaritásának harci napját.

A szocialista nők koppenhágai nemzetközi konferenciája — Clara Zetkin indítványára — 1910-ben határozta el a nemzetközi nőnap megünneplését. E nap azonban csak a második világháború után nyerte el igazi jelentőségét. Azóta mind több és több országban ünneplik március 8-át, és évről évre százezrekkel emlékedik azoknak a nőknek a száma, akik tevékenyen részt vesznek e nap megünneplésében.

A magyar vasutas nők is egyre világosabban látják, hogy a dolgozók jóléte szorosan összefügg a béke megszilárdításának, a nemzetközi feszültség enyhítésének, minden nép függetlensége tiszteletbentartásának, a nemzetközi konfliktusok békés rendezésének, a fegyverzet csökkentésének és a tömegpusztító fegyverek megtiltásának problémájával. Ezért készülnek lelkesen március 8-ra. Ezért tesznek vállalásokat még jobb és még nagyobb teljesítményekre.

Az idei nemzetközi nőnap egyik feladata, mozgósítani a dolgozó nők I. világkonferenciájának előkészítésére, amelyet a Szakszervezeti Világszövetség 1954 decemberében hirdetett meg. Az idei március 8-a tehát még inkább mint eddig, páratlan erővel mutatja meg, milyen barátság és szolidaritás fűzi össze a világ asszonyait és lányait, akik jogaik érvényesítésére, gyermekeik boldogságára és a világbékére törekszenek.

A magyar vasutas nők még jól emlékeznek a Horthy-rendszerben elszenvedett elnyomatásukra, kisemmizettségükre. Élnek azokkal a jogokkal, amelyeket a népi demokrácia biztosít számukra. A felszabadult nők ezrei vesznek részt vasútunkon is a férfiakkal egyenlő jog alapján a termelésben és nem egyszer kiemelkedő hősei a termelésnek, élenjáró munkásai a kultúrának, a vasúton folyó sok irányú tevékenységnek. A felszabadult magyar vasutas nők többi nőtársukkal együtt a nemzetközi nőnapon kifejezésre juttatják szolidaritásukat a kapitalista és a gyarmati országok asszonyaival és leányaival, akik jogaikért és emberi méltóságukért küzdenek.

A Szovjetunió és a népi demokráciák dolgozó asszonyainak lelkesítő példája világszerte arra ösztönzi a nőket, hogy harcoljanak jogaikért és a békéért. Ez a felismerés azonban nem születik önmagától. A nőszervezetek, hazánkban és a vasúton az MNDSZ feladata, hogy támogassák a békeszerető erők összefogását, hogy szervezzék a nőket, egy zászló alá tömörítsék őket.

A magyar vasutas nők a felszabadult nép eredményeire büszkén visszatekintve ünneplik március 8-át, azzal az elszántsággal, hogy eddigi eredményeiket újabb győzelmekkel fogják öregbíteni. Lelkesítik őket a XX. kongresszus határozatai, amelyek egy felfelé ívelő élet szépségét, s a béke olajágát nyújtják a föld asszonyainak, anyáinak és leányainak.

AZ ELTÉPHETETLEN BARÁTSÁG HÓNAPJA

Még káprázó szemmel lapozgatjuk a XX. kongresszus tudósításait, táguló értelemmel próbáljuk felfogni a kongresszusi határozatok szédítő távlatainak jelentőségét, amikor elkövetkezett a magyar és a szovjet nép kapcsolatának évről-évre ismétlődő nagy eseménye, a magyar—szovjet barátsági hónap idei ünnepe. A szocializmust építő magyar dolgozók az idén olyan időszakban ünneplik a barátság hónapját, amikor a szovjet nép minden erejét a világ békéjének biztosítására, a népjólét hatalmas arányú kiterjesztésére, a kommunizmus megvalósításának monumentális művére összpontosítja. A Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusa hatalmas mérföldkő a kommunizmus és a tartós béke felé vezető úton.

A kongresszus nekünk, magyar kommunistáknak és pártonkívüli dolgozóknak is példát mutat. Megerősít nagy ügyünk igazságában, a jövőbe vetett erős bizalommal tölt el bennünket és arra indít, hogy minél többet, minél mélyebben merítsünk a leninizmus e nagyszerű kincsestárából.

Jó alkalom erre a március 4-én elkezdődött magyar—szovjet barátsági hónap, kedvező esemény ahhoz, hogy megújítsuk és még szorosabbra fűzzük azt a jóviszonyt, amely eddig is bensőséges barátsággal kapcsolt bennünket a Szovjetunió népeihez. A Szovjetunió iránti barátságnak mély és őszinte hagyománya van már a magyar nép szívében. Akkor született, amikor a szovjet nép fiai nehéz harcok győzelmes útjain, vérük és életük áldozásával elhozták nekünk a szabadságot. Nőtt, terebélyesedett akkor, amikor az Októberi Forradalom eszméin és vívmányain nevelődött szovjet emberek az idősebb, tapasztaltabb testvér szeretetével fogták meg kezünket és vezettek rá bennünket a népi demokrácia rendszerének, a szocializmus építésének, az évszázados elnyomatásából ébredt magyar nép társadalmi, gazdasági és kulturális felemelkedésének útjára.

A segítségből, az iránymutatásból jócskán kijutott a magyar vasutas dolgozóknak is. Hogy honnan indultunk el a felszabadulás után és hol tartunk ma, nem kell magyaráznunk. S arról sem kell meggyőznünk senkit: azt hogy itt tartunk, a magunk országépítő és vasútépítő erején kívül a szovjet vasutasoknak köszönhetjük. Mert hol lennénk ma a gazdaságos, gyors szállítás módszerei, a túlsúlyos, az ötszázkilométeres, a mosástól-mosásig, a korszerű síktolatási, a szalagrendszerű és kisbrigádos pályafenntartási s még oly sok más munkamódszer nélkül, amelyeket szinte felsorolni is lehetetlen egy rövid cikk keretében. Senki sincs ma már a magyar vasúton, aki e munkamódszerek nélkül el tudná képzelni a vasút üzemének vitelét. A szovjet elvtársak tudása, példája, a szovjet szakirodalom segített bennünket, hogy diadalmasan vívhattuk meg az őszi forgalmi nagy csatákat, sikeresen győzhettük le a téli szállítási nehézségeket.

Ezt a barátságot megbecsüljük. Ezért minden magyar vasutas forró szeretettel üdvözli a magyar—szovjet barátság idei hónapját és igyekszik felhasználni arra, hogy tovább gazdagítsa szaktudását, fokozza a szocialista haza érdekében végzett munkáját a szovjet vasutasok tapasztalataiból, a szovjet emberek példája nyomán. Az igazi szovjet—magyar barátság azt jelenti, hogy munkánkat szovjet barátainkéhoz hasonló odaadással és fegyelmezettséggel végezzük. Az ellenszolgáltatást pedig azzal adjuk meg, hogy munkánkat még jobban megszervezzük, mozdonyainkat, járműveinket, szerszámgépeinket még jobban karbantartjuk, a szállítást még jobbá, még gyorsabbá, még biztonságosabbá tesszük a műszaki technika fejlesztésével, amelyre szintén tőlük kaptuk a példát.

Annak bizonyságául, hogy ez így lesz, kiáltsuk mi, vasutasok is minden magyar dolgozóval együtt:

Éljen nagy tanítónk és barátunk a Szovjetunió, annak dicső kommunista pártja, éljen a szovjet és a magyar nép megbonthatatlan, örök barátsága.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A berentei fordulat

Az állomás életkora alig haladja meg a félévet, a pártszervezet még fiatalabb. Ha pedig a felvételi épület életkorát kívánnánk megállapítani, kiderülne, hogy a MÁV szerint meg sem született, mert hivatalosan még nem vették át. Nem válik az építők dicséretére és bizonyos fokig indokolja az átvétel halogatását is, hogy *a forgalmi iroda mennyezetéről egy jókora darabon máris leszakadt a vakolat* (épp egy forgalmista fejére), *a kilincsek egy része letörött, az ajtók, ablakok nem zárnak rendesen.* S még siralmasabbak a külszolgálati őrhelyek.

Gondok, nehézségek

Az első ötéves terv nagyszerű létesítménye, a *berentei szénosztályozó* tövében ilyen szomorú az új szénpályaudvar külső képe. Egy féléwel ezelőtt alig volt különbség a felvételi épület szomorú külseje és a benne dolgozó vasutasok munkája között. Az állomáson jóformán egyik napról a másikra indult meg a munka és a dolgozókat — nem nagyon válogatva — a szélrózsa minden irányából vezényelték ide. Volt gond elég! *Harmincnégy váltóőr közül csak nyolcnak volt vizsgája és ráadásul a váltókra még a váltójelzők sem voltak felszerelve. A kilenc térfelvigyázóból csak kettő tekinthet vissza vasutas multra.*

A dolgozók akkor is, és sajnos ma is, nagy távolságokból járnak munkahelyükre. A laktanya még most sincs kész, s ezért történik meg az, hogy *a vonatkísérők és kocsirendezők a forgalmi iroda padlójára terített bundájukon „pihennek".* Így talán az sem meglepő, hogy kezdetben havonként 90—96 nap igazolatlan mulasztás fordult elő.

De ez a helyzet „rajta" volt, már van vagy négy hónapja! Januárban mindössze 8 napot mulasztottak a dolgozók, 25-en már letették a váltóőri vizsgát, 11-en most készülnek letenni. Három DISZ tolatóbrigád alakult és az egyik vezetője *Bári* István nemrég tért vissza *Dorogról*, ahol többedmagával tapasztalatcserén vett részt. Januárban tíz versenytényező közül már nyolcnál túlszárnyalták az élüzemszintet.

Egy jelentős dátum

Hogyan mehetett végbe négy hónap alatt ilyen gyökeres változás? A fordulat kezdete egybe esik egy jelentős dátummal: *1955. szeptemberében megalakult a berentei pártszervezet*, amely egy hónap alatt rendezte sorait és októberben már az állomás életének irányítója lett.

A harminc tagot és négy tagjelöltet számláló pártszervezet —, melynek titkára *Kovács* Zoltán elvtárs — a forgalom, a kereskedelem, valamint a pályafenntartás dolgozóiból alakult és az összdolgozóknak alig 20 százalékát tömöríti soraiban. Kis pártszervezet, amelyről még azt is el kell mondani, hogy nem egy tagja csak pártkönyvvel rendelkezett, de híján volt a kommunista öntudatnak, a kommunista fegyelemnek. *S még ilyen körülmények között is hatalmas erővé vált a pártszervezet, motorja lett a munkának.*

Az első hónapban a szervezés kötötte le a legjobb kommunisták energiáját. Létrejöttek a pártcsoportok, megszervezték a népnevelők hálózatát. A következő lépés a pártfegyelem megerősítése volt: foglalkoztak *Holló, Lipták, Turai* és más elvtársakkal, akik nem kellő gonddal látták el munkájukat és előfordult, hogy igazolatlanul távolmaradtak. *Rövidesen azokkal is beszélgettek a pártvezetőség tagjai, akik nem tagjai a pártnak.* Kétségtelen, hogy ez és a szakvonali fegyelmi intézkedések közösen eredményezték az igazolatlan mulasztások jelentős csökkenését. A pártszervezet szorosabbra vonta kapcsolatát a szakvezetőkkel; *vezetőségi ülésen beszámoltatta az állomásfőnököt; elősegítette a DISZ-szervezet megalakulását, a DISZ-brigádok létrehozását.* Mind szélesebb hatósugarú lett a munkája.

Az igazgatóság javaslatára *Szabó* János állomásfőnök 100 forint jutalmat tűzött ki azoknak, akik leteszik a váltóőri vizsgát. *A kommunisták* — köztük a főnök és a főnökhelyettes is — *segítették a dolgozókat a felkészülésben.* Csakhamar vetélkedés kezdődött a diszesek között és az eredmény az lett, hogy rövid idő alatt huszonöten vizsgáztak.

De nemcsak a váltóőri poszton volt fejlődés. *Lemperger* Sándor tolatásvezető a *„szakma kiváló dolgozója"* néhány hónap alatt mintegy 35 fiatalt avatott be mestersége titkaiba. Lemperger elvtárs két hónapja mint újonnan felvett tagjelölt is segíti a pártszervezet munkáját.

Egészségtelen fluktuáció

Berente szénpályaudvaron rövid hónapok alatt számos dolgozó sajátította el a szakmát. A pályaudvarnak fele gondja lenne, ha neveltjeinek többsége ma is itt, az állomáson dolgozna. De nem dolgozik itt! 1955. decemberéig 64 személycsere történt. *Berente is csak akkor tud folyamatos jó munkát végezni, ha kialakul törzsgárdája, amelyre mindig és mindenkor számíthat a vezetés.* A törzsgárda kialakításáért közösen harcol a pártszervezet, a szakszervezet és a szakvezetés. Ezért is sürgős feladata az igazgatóságnak, hogy támogassa ezirányú munkájukat és végetvessen az egészségtelen fluktuációnak.

A szénpályaudvar már keresztülesett az első nehézségen a téli *„tűzkeresztségen"*. Az elkövetett hibák tanulságait már leszűrték. A pártszervezet a jövőbeni folyamatos munka biztosítása érdekében *szocialista szerződés kötését javasolta az állomás és a szénosztályozó között.* A két pártszervezet már megkezdte a tíz pontból álló szerződés kidolgozását, amelynek végrehajtása előzetes számítások szerint már *ebben az évben 7 és félmillió forint megtakarítást eredményez.*

A szerződés egyes pontjai körül még folyik a vita, de az a tény, hogy rövid néhány hónap után ilyen nagyszabású kezdeményezés született a pártszervezetnél, mutatja a kommunisták erejét, kezdeményezőkészségét, azt, hogy a kis pártszervezet is nagy erő, ha helyesen mozgósítja a legfontosabb feladatok végrehajtására a kommunistákat.

Nemzetközi ÉLET

A szovjet vagongyárak megkezdték olyan vasúti kocsik szériagyártását, amelyeket 160 kilométeres sebességgel közlekedő vonatokba is besorolhatnak. Az új, korszerű négytengelyes személykocsikat a *Moszkva—Leningrád* és a *Moszkva—Charkov* közötti vonalakon állítják forgalomba.

★

A *Hanoi—Viet-tri* között fekvő 71 kilométer hosszúságú vonalat, — amely az indokínai háború alatt teljesen elpusztult — a napokban adták át újból a forgalomnak.

★

A varsói *Kosciuszko Kohászati Művekben* sikerrel végződtek a vasúti sínek élettartamával kapcsolatos kísérletek. Megállapítást nyert, hogy a sínkoronák különösen keményre való edzése révén a sínek kétszer olyan tartósakká válnak, mint az eddig használt legtartósabb sínfajta.

★

Mississippi államban, az Egyesült Államok egyik kormányzóságában három új fajta megkülönböztetést célzó törvény látott napvilágot. Az egyik ilyen törvény szerint a „fehérek számára szolgáló váróteremben" négereknek belépni tilos. A törvény buntetésül egyévi börtönt és ezer dollár pénzbírságot helyez kilátásba megszegése esetére.

★

Moszkvában kiállítottak egy új, nehéz tehervonati gőzmozdonyt. A gép négyezer lóerős és 90 kilométeres sebességet ér el óránkint.

★

Kínában, a Santung-félszigeten levő *Gefo* kikötő és a *Csingtau* vasútvonal között új vasút építését kezdik meg. Rövidesen hozzáfognak a *Lancsu-Sinkiang* vonal meghosszabbításához a *Yümeni* olajvidékig.

★

Építik Európa első kétemeletes, közúti és vasúti járművek számára alkalmas hídját az *alsószászországi Kuventhal* községnél.

★

Az elmúlt napokban 3000 ifju vasutas részvételével bált rendeztek a *Kremlben*. A nagyszerűen sikerült bálon a Szovjetunió minden vidékéről megjelentek a fiatal vasutasok küldöttei.

A hatodik ötéves terv idején korszerű gépek, gördülőanyagok segítik a szovjet vasutasok munkáját

Zúzottkő-tisztító gépek

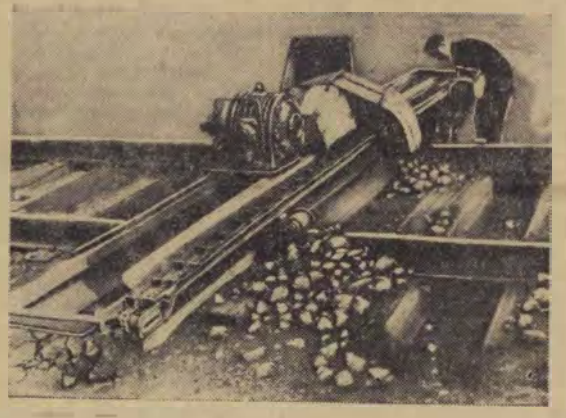
A Moszkva—kurszki—donbasszi körzetben a zúzottkő tisztításához eredményesen alkalmazzák *Barükin* és *Cselnokov* forgó zúzottkő-tisztító szerkezetét. A gép nem akadályozza a vonatforgalmat. A vonatok áthaladása idejére a tisztítót a pályáról fél perc alatt félre lehet állítani. A gép munkájával a zúzottkő megtisztul mind a talpfaközben, mind a vágányközben, de még a rézsün is.

Az elmúlt évben a zúzottkő-tisztítót sikerrel alkalmazták a *podolai* osztálymérnökség több vonalszakaszán, idén pedig a *tulai, patocsnyeni* és más osztálymérnökségeken is. A munka folyamán a gép szerkezete tökéletesedett. *Szamszonov* elvtárs, a *szerpuhovi* osztálymérnökség mérnök-mechanikusa, *Bazejev* elvtárs, az osztálymérnökség pályafenntartási műhelyének vezetője, *Zucskov* és *Kartuzov* mechanikus-brigádvezető elvtársak megváltoztatták a szerkezet burkolatát, tökéletesítették a vágányközi kötisztítás módszerét. Most a gép nemcsak átdolgozza a kőanyagot, hanem eltávolítja az idegen anyagot a földtöltés koronájáról is.

Barükin és Cselnokov komplex gépét jóváhagyták a vasúti közlekedés össz-szövetségi tudományos-kísérleti intézetében tartott értekezleten, ahol a munkatársak, a minisztérium, az osztálymérnökségek képviselői tüzetesen megvizsgálták a gép működését. Az értekezleten elhatározták, hogy a nyári pályamunkák kezdetére száz zúzottkő-tisztítót készítenek.

A zúzottkő-tisztítót egyre szélesebb körben alkalmazzák az új ötéves terv során. Az eredményes használat érdekében meg kell tiltani a gépek nem komplet szállítását a munkahelyhez. Minden egyes készletben meg kell legyen a hat kötisztító, a hordozható tipusú villanyfejlesztő, gumikábelek különböző keresztmetszetben, egy kilométer hosszúságban, és a tartalék alkatrészek. **N. Szlavikovszkij**

(Megjelent a „Gudok" 1956. január 4-i számában.)



Gázturbinás mozdonyok

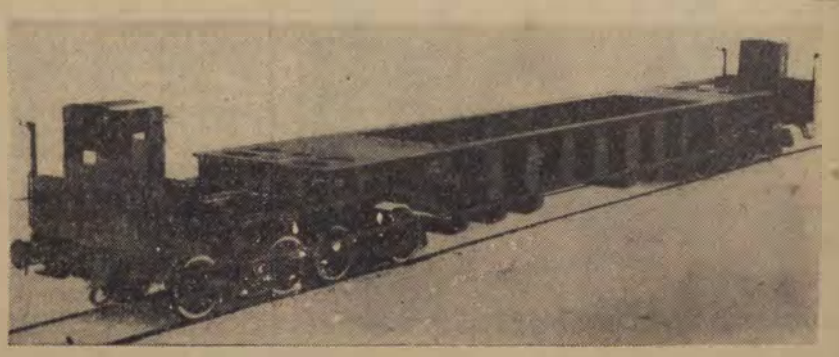
A Szovjetunió hatodik ötéves tervének irányelveiben elő van írva, hogy „be kell szüntetni a fővonali gőzmozdonyok gyártását: gázturbina-hajtású mozdonyokat kell készíteni . . ."

A vasút — a legnagyobb szénfogyasztó. A Szovjetunióban a gőzmozdonyok a széntermelésnek mintegy 30—35 százalékát „eszik meg". A gőzmozdony roppant falánk: a kazánjában eltüzelt szén hőenergiájának zöme a szó szoros értelmében kirepül a kéményen. A legjobb mozdony is csak 6—8 százalékot hasznosít belőle.

Gázturbinás mozdonyoknál ez a hatásfok 13—15 százalékra, vagyis a duplájára növekszik. Előnyeiről még: menet közben maga „gyártja" az üzemanyagot, s bármilyen fűtőanyaggal üzemben tartható, beleértve a szénport is (amely a gőzmozdonyoknál azért hátrányos, mert 30—40 százalékát kiviszi a kémény). A fűtőanyagfogyasztás — és ez a legjelentősebb — a felére, sőt annál is kevesebbre csökken. Az így felszabaduló szénmennyiséget az ipar számtalan ágazata hasznosíthatja. S ime egy gyakorlati példa: a gőzmozdonnyal vontatott szerelvény 18 tonna szénnel 250 kilométert tesz meg, a gázturbinás mozdonynak pedig ugyanez a szénmennyiség 1000 kilométerre elegendő!

Új váltóáramú mozdonyok

A novocserkaszki mozdonygyárban nemrég készült el két váltóáramú mozdony, amelyeknek üzembehelyezése a villamosvonalak építésénél lesz különös jelentőségű. Ezeknek a mozdonyoknak az üzembeállítása ugyanis lehetővé teszi, hogy a villamosított vonalak felső vezetékét a jelenleginél sokkal kisebb keresztmetszetben lehessen készíteni. Ez színes fémben igen nagy megtakarítást fog jelenteni, s a felső vezetékeket tartó szerkezetek olcsóbb kivitelezését teszi lehetővé.



105 tonnás mélyített tipusú szovjet vasúti kocsi, transzformátorok, vizturbina alkatrészek és más különleges felszerelések szállítására.

AZ ELSŐ TAGGYŰLÉS

Egyre telik a vonatkísérő laktanya kicsiny tanácskozó helyisége. Rákosrendező I-es pártalapszerve tartja a vezetőségválasztás utáni első taggyűlését. A párttitkár, *Boros* elvtárs, büszkén hordozza körbe tekintetét, megelégedett, jókedvűnek látszik. Egyetlen pillantásával magáravonja a figyelmet — elhalkul a beszélgetés . . .

Feláll, néhány egyszerű, de mégis meleg szóval üdvözli a tagságot, aztán javaslatot tesz az elnökségre. Elnöknek a harcosmúltú *Herter Ferenc* váltókezelőt javasolja. Egyszerre emelkednek fel a karok, némán zúg a minden szónál hangosabb igen.

Megkezdődik a munka . . . Az első, a legelső napirendi pont: tagjelöltfelvétel. Az elnök kezében zörren az ajánló ív, ahogy forgatja. *Csajbók Mihály* kocsirendező adatait sorolja, majd az ajánlások következnek. A tagság tekintete szinte eggyéolvad, olyan éber, mint a görög hitregebeli százszemű Árgusé: vigyáz, figyel. Megindul a hozzászólás, nem kell noszogatni. Egyik jóoldalát dicséri, a másik hibáit sorolja a jelöltnek. Mégis megegyeznek: felveszik . . .

A titkári beszámoló következik. Bálint — ahogy az állomáson hívják az annyi munkasikert elért új párttitkárt — *Boros* elvtárs veszi át a szót. Az ablakon beszűrődő télvégi napsugár szikrázva csillog a melléretűzött *„Kiváló vasutas"* jelvény zománcán. Az SZKP XX. kongresszusának határozataival foglalkozik. Munkára serkent. Bírál, aztán eredményeket sorol, kiváló és jól dolgozók neveit emlegeti.

Oktatás-mulasztók! — Csak úgy dörögnek a nevek! Majd örömtől csillog a szeme, ahogy az országos első *Iványi*-brigádról beszél és ahogy további jó munkát kíván mindnyájuknak, meg *Kamarás* intézőnek, aki szintén országos első lett. A beszámolója végén szinte gyermekes kedvességgel kéri, hogy bíráljják, segítsék — mondván: úgy tanulok!

Eleven élet kezdődik. Egyik erről, másik arról beszél. A barátság derüje sugárzik az arcokról. *Szász* elvtárs önmagát fedi meg és csak beszél bújáról-bajáról. *Marján* elvtárs a számok tükrében mutat rá az eredményekre, a hibákra. Tempósan szántja a papirt *Boros* elvtárs ceruzája, ahogy rögzíti a szavakat.

A válaszadás rövid, világos, de egyértelmű, melyet az a fogadalom fejez be, hogy az I-es alapszervezet, a rákosrendezői pártszervezet első — *minta* — alapszerve lesz. A többiek, a tagság, *„úgy lesz, úgy lesz"* kiáltása elnyomja a kívülről beszűrődő zörejt, a vasúti kocsik tompa puffanását . . .

(gef)

Így győzték le a telet

Szerkesztőségünkbe még mindig számos levél érkezik, amely arról számol be, milyen hősi önfeláldozással küzdötték le a vasutas dolgozók a tél nehézségeit. Mint *Seres István* levelezőnk írja *Romhány állomásról*, február 22-én a *Romhány—Diósjenő* közötti vonalon, amelyet hatalmas hótömeg borított, 760 tonna elegy várt továbbításra. Romhányban 12, Bánkon 19, Rétságon kettő, Tolmácson hat kocsi várta, hogy megnyíljék előtte az út. A pályafenntartási dolgozók az állomásiak segítségével eltakarították a havat, *Román József* mozdonyvezető és fűtője *Nagy Károly* pedig vállalták, hogy 375—566-os gépükkel előfogatként segítségére sietnek a 375—577-es vonógép vezetőjének, *Orlik Istvánnak* és fűtőjének *Loksa Jánosnak*. A két gép a *Tolmács* után következő 16 százalékos emelkedőn felvontatta a 82 tengelyt 760 tonnával. A vonat 11,20 órakor indult és 14,08 órakor már Diósjenő váltóin haladt át. Román elvtárs időben visszaérkezett a 4033 sz. vonathoz, Orlik elvtárs pedig levitte vonatát Vácra úgy, hogy gépje a 3928/4038. számú vonattal már vissza is fordulhatott. Mindkét gép személyzetének munkája nagy elismerést érdemel.

Vác állomáson február 21-én az állomási tartalék szenet anyagolt a vonalőröknek. Ugyanekkor szén érkezett a Forte-gyár részére. A gyár kérte az állomást, hogy *soronkívül vitesse le a szenet, mert legfeljebb egy órára való fűtőanyaguk van és ha ez elfogy, kénytelenek leállni*. A tartalék legjobb esetben is csak kéthárom óra múlva vihette volna le a szenet. A fűtőházhoz fordultunk — írja levelében *Szobonya László* elvtárs — nem sok reménnyel, mert ott csak a 375—1508. számú balassagyarmati gép volt bent és éppen vonattovábbításra készült. De amikor a fűtőházfőnök közölte a mozdonyszemélyzettel, hogy miről van szó, a mozdonyvezető csak annyit mondott: *„Állítsanak váltót"*. S a gyár 30 perc múlva csillézhette kazánjaiba a szenet.

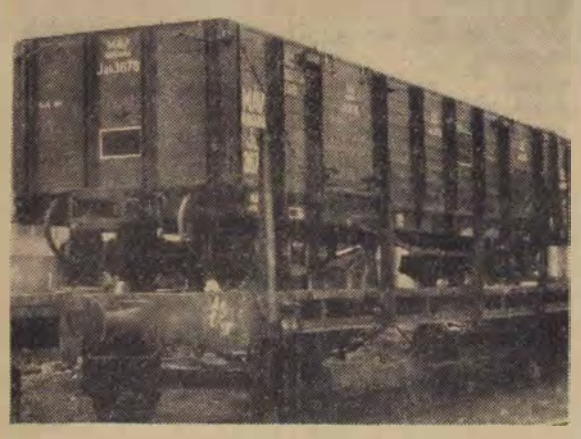
Az elvtársi segítség szép példáját nyújtotta *Siklósi Lajosné* is. Vác állomás dolgozóinak a nagy hidegben vasárnap sem hiányzott a melegítő ital, mert Siklósi elvtársnő szabadnapján is ott állt a tűzhelynél, hogy a forró teát megfőzze és kimérje. Nem kevésbé elismerésre méltó *Arányi István* tolatásvezető helytállása sem. Egész napon át dolgozott, de mikor az éjjeli túrból váratlanul megbetegedett egy dolgozó, vállalta az éjjeli műszakot is. Arányi elvtársnak nem ez az első ilyen vállalkozása.

A műszaki-technikai színvonal emeléséért

A tavaszi szállításokra készülnek a Debreceni Járóműjavítóban

Végtelen libasorban kígyóznak a vágányok mentén a „vagongyárba" igyekvő munkások sora. A debreceniek még ma is így hívják a járóműjavítót. És van ebben igazság, hiszen az üzem kocsiosztályán gyártják a MÁV keskenynyomközű vasutainak vasvázas, négytengelyes személykocsijait, fedett és nyitott teherkocsijait, a Bcx motorkocsikat és a sok-sok új villamoskocsit a Budapesti Elővárosi Vasút részére. Ezenkívül több ezer teher-, személy- és poggyászkocsit küldenek ide futó- és főjavításra.

A kocsiosztály területileg is egyike a legnagyobb üzemrészeknek. Hét hatalmas csarnokból áll, ahol — az alvázlakatosoktól kezdve egészen a készrefényező-műhelyig — a munka minden fázisát megtaláljuk. A vezetők harcosságát, a dolgozók iránti szeretetét bizonyítja az új, közel 150 méter hosszúságú röp-tető, a futórészleg munkásainak korszerűsített munkahelye, amint elismerés illeti őket az üzem technikai és technológiai fejlesztéséért is. *Keserű* László és *Bihari* Béla elvtársak, a kocsiosztály vezetői érthető örömmel beszélnek az osztály fejlődéséről.



Kisvasúti nyitott teherkocsi
(A járóműjavító fotószakkörének felvétele.)

Az elmaradást pótolnunk kell

— Előre nézünk, a tavaszi szállításokra készülünk — jegyzi meg Keserű elvtárs. — Most a járóműjavítók munkájára figyel az ország. A rövid, de szigorú tél ugyancsak lelassította az életet a vasúton. Nem messze az idő, mikor számonkérik tőlünk: mennyivel segítettük törleszteni az elmaradt szállításokat? Az osztály április 4-re — terven felül — 100 kocsi főjavítását vállalta. Mennyiségileg és minőségileg sem akarunk szégyenkezni.

A műhely munkáját több nagy jelentőségű technikai újítás és fejlettebb technológiai eljárás segíti. Hogy csak néhányat említsünk: itt van a most épülő villamos kerékpárkiváltó daru. Ezelőtt egy-egy kerékpár kiváltása két óra hosszáig is eltartott, elvonta a tolópadot más munkától, sok áram fogyott. Ma, néhány perc alatt kiemeli a kiszemelt kerékpárt az új daru. A vasúti főműhelyek között egyedül itt történik a fékkormány-szelepek diagrammal való bemérése, ami a fékezés biztonságát növeli.

Az osztályon dolgozik *Kövendi* József betűíró, akinek újítása révén megszüntették az egész országban a kocsik céglejelének és számozásának kézi festését. Ma, sokkal ízlésesebben és főként rendkívül gyorsan, sablonnal végzik mindezt. A személykocsi-részlegnél azelőtt négy ember négy kézi emelővel emelte fel a kocsikat, most villamos emelők segítenek. Kitűnő kezdeményezés volt a kézi raktárak felállítása. Ezzel sok időt és pénzt takarítanak meg.

A fiatalok az élen

Az osztály dolgozói — a kevés munkafegyelemsértőtől eltekintve — derekasan küzdenek a terv túlteljesítéséért. Az egyik legnehezebb fizikai munkát a teheralvázrészleg végzi. Itt a fiatalok járnak az élen. *Zelenka* András ifi-brigádja például már 18. hónapja tartja közel 150 százalékos teljesítményátlagát, párosversenyben a *Kocsis*- és a *Gombos*-brigádokkal. Olyan kiváló ifik vannak itt, mint *Fucskó* Imre, aki nemrégen kormánykitüntetésben részesült. Zelenka elvtárs a debreceni tanács végrehajtó bizottságának tagja, egyben műhelybizottsági titkár.

Zeng-bong, visszhangzik a kalapácsok, a hegesztőpisztolyok zenéjétől a kocsiosztály: munkásai, műszaki vezetői sok, jól elkészített teherkocsival akarják segíteni a rövidesen meginduló elegyáramlást, az elmaradt téli szállítás törlesztését.

A kocsicsapágy hőnfutások hibaforrásairól és csökkentéséről

A VASUTI KOCSIK CSAPÁGYOLVADÁSAIVAL kapcsolatban évtizedek óta kísérletek folynak, amelyek három főrészre oszthatók:

1. a tengelycsapra felfekvő csapágyfelület meghatározása,
2. a legmegfelelőbb csapágybélés-fém alkalmazása,
3. a csapágy kenése.

A kísérletezés azért folyik, hogy olcsóbb, a célnak legmegfelelőbb kocsicsapágyat — csapágy rendszert — alkalmazzunk és az annyi kellemetlenséget és költséget okozó hőnfutásokat és csapágyolvadásokat a lehető legkisebbre szorítsuk.

Az egész világ vasutai, ha kisebb-nagyobb eltéréssel is, de lényegében azonos rendszerű csapágyakat használnak. A görgős csapágyazásokat egyelőre csak személykocsikon alkalmazunk, mert igen költséges.

AZ ALUMÍNIUM CSAPÁGYCSÉSZÉKKEL folyó kísérletezések a jelenlegi alumínium ötvözetekkel nem vezetnek sikerre. Marad legfontosabb feladatként meglévő csapágyrendszerünk hibáinak csökkentése, amelynek nagy része a helytelen kenésből, valamint a tengelycsapok tökéletlen megmunkálásából fakad.

Megfigyeltük a teherkocsik csapágyszereléseinek és a tengelycsapok szabályozásának mozzanatait. Érthetetlennek találtuk ugyanis, hogy csapágyhőnfutások és olvadások sok esetben már a javítás utáni első próbán is előfordulnak.

A következőket tapasztaltuk: a javításra csapágyhibával bekerülő kocsi csapágytokját leszerelés után a homokos vagy poros földre dobják. Jobb esetben deszkára teszik, amely használat közben teleszívódik olajjal és a leszerelt zsíros, homokos, — legtöbb esetben rádobott — csapágy, szinte beleveri a homokot a puha deszkába, úgy, hogy a leggondosabb lesepréssel vagy mosással sem lehet a bevert homokszemeket a deszkából eltávolítani. Erre kerül azután a csapágycsésze és a kenőpárna is, kitéve a további porosodásnak.

Ha a csapágynak különösebb baja nincs, a csapágyat nyomban visszaszerelik az időközben rászóródott porral együtt. Az óvintézkedés csupán abból áll, hogy egy földre dobott poros, homokos, ronggyal letörlik a tengelycsapot és a csapágycsészét visszahelyezik.

A kenőpárnát visszahelyezés előtt felborzolják, hogy élénkebben közvetítse az olajat. Ezt úgy hajtják végre, hogy a kezet beletörlik a kenőpárnába, majd olajat öntenek a párnára. Így a már valamennyire ülepedett homokszemeket is fellazítják, ezzel szinte elősegítik, hogy a csap forgása közben a homok a csapágycsésze és a tengelycsap közé kerülhessen.

A CSAPÁGYCSÉSZÉK FELILLESZTÉSÉT és szerelését nagyjavításnál is hasonló módon és körülmények között végzik a legtöbb helyen. Végeredményben a kvarchomok — mondhatni a csapágyak pestise — szinte kellékként szerepel kocsicsapágyaink szerelésénél. A kocsicsapágy-szerelési eljárás a vasút történetének kezdetétől szokásba vett, egyéni megoldásokon alapszik.

Görcsösen ragaszkodunk ahhoz, hogy találmányokkal, újításokkal küszöböljük ki a hibát és nem gondolunk arra, hogy a meglévő csapágyrendszereink jóságáról kellene először meggyőződnünk. Erről azonban aligha fogunk meggyőződni, úgy hogy a kiolvadás okát kutatva, vizsgálgatjuk az olvadt csapágyakat.

A hibaforrások lecsökkentéséhez szükséges intézkedésekhez tanulságát ne a már kiolvadt csapágyon meditálva, találomra állapítsuk meg, mert ilymódon nem határozhatjuk meg biztosan, hogy a csapágykészülék rossz szerkezete miatt, vagy a helytelen szerelés következtében olvadt-e ki a csapágy. Célszerűbb lenne, ha a szerelésből adódó hibaforrásokat a tökéletes szereléssel eleve kiküszöbölnénk úgy, hogy lehetőséget szolgáltatnák szerelőinknek ahhoz, hogy szakítsanak a múlt kezdetleges szerelési módszereivel. A korszerűen és tisztán végzett szerelés — egyrészt a munkát is megkönnyítené, — sokban hozzájárulna a meglévő csapágyrendszereink hibamentes működéséhez és a mégis előforduló olvadások hibaforrásait pedig gátlás nélkül kereshetnénk a csapágy szerkezetében.

Egy külföldi vasúti műhelyben, ahol a kocsicsapágyakat a nálunk is szokásos módon szerelték, nem találták magyarázatát annak, hogy mi okozza — már futópróbákon is — a gyakori hőnfutásokat és olvadásokat annak dacára, hogy a tengelycsapokat, a csapágycsészéket, valamint a kenőpárnákat, stb. különös figyelemmel készítették elő az előírásoknak megfelelően.

A CSAPÁGYSZERELÉSI MUNKA részletes ellenőrzése azonban alkalmat adott arra a feltevésre, hogy a hőnfutások nagy részének a csapágy tisztátalan szerelése és a tengelycsapok szabályszerűtlen készítése lehetnek az okai.

Ezért egy próbaszerelvény csapágyainak felszerelését homokmentes, fedett, tiszta helyen, tiszta ruhába öltözött és tiszta törlőgyapottal, szerszámmal ellátott szerelők végezték. Az eredmény 100 százalékosan igazolta a feltevést, mert sem a futópróbákon sem a forgalomba adott és figyelemmel kísért kocsikon, hőnfutások és olvadások nem fordultak elő.

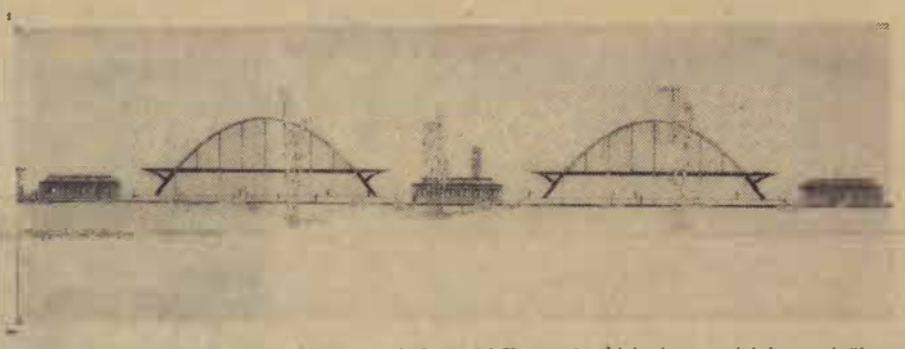
A tanulságtól indíttatva a műhely vezetősége tervbevette, hogy a csapágyak illesztését és a szerelést ezután külön ecélra kiképzett csoporttal végeztesse, egy erre a célra megfelelő tiszta helyen, lehetőséget adva az ilyen munkát végző szerelőknek, hogy tisztán végezhessék munkájukat. A hőnfutott csapágyat minden esetben leszerelték csapágytokjával együtt, tökéletesen kimosták és összeszerelés után tiszta olajjal látták el. A kenőpárnát minden csapágyjavításkor újjal cserélték ki, a régit pedig tisztításba (mosásba) adták.

Egy másik rákfenéje a tengelycsapágy melegedésének a tengelycsap hibás szabályozása. Ez is főleg hiányos ellenőrzéseknek és a munkaátvevők hanyagságának, valamint a kellően nem kezelt megmunkáló gépeknek tulajdonítható.

(Folytatjuk)

Jordán Imre

Sínhegesztő műhely épül a Gyöngyösi Kitérőgyárban



A vasúti felépítmény korszerűsítése szükségessé teszi, hogy az elkopott vasúti sineket hoszú sinekkel cseréljék ki. Ezzel a rövid sinek használatánál előálló felépítmény rongálódásnak, valamint a járművek igénybevételének csökkentése mellett a sebesség növelése is elérhető. Az új sinek mellett a már használt, kopott végű sinekből megfelelő munkálatokkal sínhegesztő műhelyben hosszú sineket állítanak elő erre a célra.

A vasúti közlekedés megjavítása érdekében 1956-ban 400 km síncserét irányzott elő az MT-határozat. Ez kb. 20 ezer tonna sínanyag feldolgozását jelenti.

Ennek a nagyarányú munkának segítésére épül a Gyöngyösi Váltógyárban közel 7 holdnyi területen az új, korszerű sínhegesztő műhely. A 300 méter hosszú telepen öt vágányból álló vágánycsoport épül a műhely kiszolgálására. A beérkező sínanyagot futómacskákkal emelik le a vasúti kocsikról, majd görgőpályán továbbítják az egyes munkahelyekhez. A műhely első épületében fűrész- és köszörűgépek a kívánt méretre vágják és csiszolják az elkopott sineket. A következő épületben végzik a sinek hegesztését. Itt általában 24 és 36. de 50—80 méteresek is készülnek. A hegesztést két nagyteljesítményű gép, egy Siemens és egy az NDK-ból beszerzett UMA 25. hegesztőgép végzi. A hegesztés után a harmadik csarnokban a sinek levésését és köszörülését végzik.

Az egyes épületek között 800 négyzetméter rakterületű, tárolásra alkalmas ponkok épülnek. Ezzel az egyes munkafázisok között a torlódást elkerülik. A kész sineket két 50 méter hosszú és 17 méter magas vasbetonhídon függő darupálya-rendszer szállítja a vasúti szerelvényekre. Ezt a darupálya-szerkezetet Magyarországon először alkalmazzák. A MÁV Vasúttervező ÜV dolgozói ezzel a korszerű megoldással elkerülték a költséges portáldaruk építését és körülbelül 500 000 forintot takarítottak meg a népgazdaságnak.

A csaknem nyolcmillió forintos beruházás építész-főtervezője *Rochlitz* Tibor, társtervezők *Páder* János statikus, *Virányi* István gépész és *Nyitrai* János pályatervező-mérnökök voltak. A műhely, valamint az öltözők és mosdók fűtését távfűtéssel oldják meg.

A műhelyt az egész telep hosszában hét méter széles röptető fedi. A telep 35 000 voltos vezetékből kapja energiaszükségletét, melyhez külön transzformátorház épül.

A kivitelezést a miskolci igazgatóság fogja végezni.

Jogos-e a fiatal műszaki értelmiség elkeseredettsége?

1956. február 1-én a *Kossuth Klubban* találkozóra jöttek össze a közlekedés fiatal műszaki dolgozói. A találkozót a DISZ Budapesti Bizottságának *Petőfi Köre* szervezte. A találkozó célja egyrészt ismerkedés, másrészt a fiatalok problémáinak megbeszélése volt, különös tekintettel arra, hogyan vehetnék ki eredményesebben részüket a második ötéves terv végrehajtásából, a műszaki fejlesztés előbbrevitelében.

Az előkészítő bizottság beszámolója — melyet *Nagy József* elvtárs, a Vasúti Főosztály 1. szakosztályának mérnöke tartott — elsősorban a vasutas fiatalok problémáival foglalkozott.

A beszámolót követő vita néhány meglepő eredményt hozott. *A hozzászólók többsége, újonnan vasúthoz került és a már több éve a vasútnál dolgozó fiatalok keserűséggel emlékeztek meg arról, hogyan segítik szakmai fejlődésüket munkahelyükön.* A kétéves kiképzés alatt a legtöbb helyen senki sem törődik, senki sem foglalkozik a fiatalokkal. Tanácstalanul, megfelelő foglalkoztatás nélkül várják, hogy leteljen az az idő, amig vizsgáikat letehetik. A középvezetést,

azokat a szolgálati vezetőket, akikhez kiképzősöket osztanak be, még soha senki sem ellenőrizte,

soha senki nem kérte számon hogyan nevelik a hozzájuk beosztott fiatalokat. Ez a nemtörődömség a fiatalok keserűségének egyik forrása.

A kiképzési idő alatti beosztás sem mindig megfelelő. Nehéz elképzelni például, hogy a *Nyugati pályaudvar árupénztáraiba beosztott orosz gépészeti fordítók a vasút gépészeti szakkifejezéseit két év alatt itt fogják megismerni, s kérdés az is, mennyit használ jövő munkájuk szempontjából az árupénztári gyakorlat.*

A kiképzési idővel kapcsolatos vita mást is felvetett. Vannak a vasútnál *szovjet ösztöndíjasok*, jönnek a közeljövőben a *Szolnoki Közlekedési Egyetemről* a fiatal szakemberek. Vajon *helyes-e, hogy számukra ugyanazt a tematikát írjuk elő, mint azok részére, akik nem speciális közlekedési egyetemeken szerezték oklevelüket?* Nyilvánvaló, hogy a munkakörük ellátásához szükséges vasúti szakvizsgákat le kell tenniük és két év nem nagy idő a vasútüzem megismeréséhez. De vajon nem lehetne-e ezt a célt a jelenleginél jobb beosztással, több törődéssel elérni? Nyilvánvalóan lehetne. A Szolnoki Közlekedési Egyetem tanárai és hallgatói munkájuk elismerését látnák abban, ha az onnan kikerült hallgatók kiképzését fokozott gonddal, a jelenlegi hibáktól mentesen irányítanák. Hogy ezen a téren az elkövetett hibák milyen komolyak, azt a legjobban bizonyítja: *a vasúthoz került szovjet ösztöndíjasoknak közel a fele már itthagyta a vasutat.* Ebben kétségtelenül része van az iránt tanúsított bánásmódnak, a kiképzésnél tapasztalható nemtörődömségnek!

A már régebben a vasútnál dolgozó fiatalok keserűsége más eredetű. Ők már elfelejtették azt a nemtörődömséget, amelyet a kiképzésnél annak idején iránt tanúsítottak. Az ő

elégedetlenségük abból ered, hogy nem ismerik eléggé munkájukat, eredményeiket.

Sok területe van már a vasútnak, ahol a munka oroszlánrészét fiatalok végzik, *az elismerés oroszlánrésze azonban nem a fiataloké.* Ez a tény egy másik kérdést, a fiatal és idősebb szakemberek viszonyát veti fel. Az az idő már régen a múlté, amikor a feltörekvők a régiek munkalehetőségét veszélyeztették. Fejlődésünk mai üteme mellett nyugodtan mondhatjuk: *soha nem lesz túlsok szakember a vasúton.* A múlt emléke azonban még mindig kísért egy-két helyen, s ez volt a magyarázata egy-két keserűhangú hozzászólásnak.

Vizsgáljuk meg, helyes dolog volt-e mindezek figyelembevételével a fiatalok keserűsége a *Kossuth Klubban* rendezett találkozón? Nem volt helyes! Az

elkeseredés nem jellemzi a fiatalságot és nem is old meg semmilyen problémát.

A fiatalság feladata ma szüntelenül tanulni, harcolni helyes elgondolások megvalósításáért. Ebben sokat segíthet a DISZ Petőfi Köre.

Biztosak vagyunk abban, hogy a vasút vezetői a közeljövőben sokat tesznek a fiatalok problémáinak megoldásáért. Ehhez talán ez a cikk is adott egy-két útmutatást. *Olyan feladat, olyan munka ez, aminek elvégzése hamarosa sokszorosan visszafizeti a befektetett fáradságot.* Nem megoldhatatlan feladat, hogy a helyenként már meglévő, a fiatalokkal való mintaszerű foglalkozás általánossá váljék, hogy a fiatalok kezdeményezőképességét a vasút műszaki feladatai megoldása felé irányítsuk.

Már eddig is számos példa dicséri a fiatalok kezdeményező képességét. Például: *Benedek János* elvtárs 20 000 tonna szénmegtakarítást eredményező újítása, vagy *Jánosdeák, Dabóczi, Heller, Kassai* elvtársak hasonló jellegű új fúvója. *A mi feladatunk az, hogy a jövőben sokkal több ilyen kimagasló példa legyen.* Ehhez az kell, hogy az idősebb szakemberek magabiztosan, tapasztalataikkal segítsék a fiatalok kezdeményezéseit s akkor együttes erővel biztosan megoldjuk a második ötéves terv valamennyi vasútműszaki problémáját s ezzel a szocializmust, az idősebbek és fiatalok közös boldog jövőjét alapozzuk meg.

U. S. — K. J.

ÖT ÉVE VASUTAS — ÖT ÉVE SZAKSZERVEZETI BIZALMI

1951-ben került a vasúthoz, Budapest—Keleti pályaudvarra *Horváth Istvánné* és azonnal egy 22 tagú csoport szakszervezeti bizalmija lett. Egyszerre kellett megismerkednie új munkahelyével és csoportjának tagjaival. Azzal kezdte, hogy végigjárt valamennyi szolgálati helyet, felkereste a kocsirendezőket, gépkísérőket, kocsifelírókat. Körülbelül ilyen, három pontból álló munkatervet dolgozott ki: *1. Megismerni a párt- és a szakszervezeti alapszervezetek vezetőit. 2. Megismerni a munkahelyet. 3. Megismerni a dolgozókat.* A fontossági sorrend felállításában igaza volt, mert a második és harmadik pont teljesítéséhez alapos, elvtársi segítséget kapott *Sallai Bélától*, a pártszervezet titkárától, *Pál Lajosné* pártbizalmitól, valamint *Szabó III. János* főkocsimestertől, a műhelybizottság elnökétől.

Horváth Istvánné — aki jelenleg átmeneső — az egyéni foglalkozás híve, mint mondja, négyszemközt beszédesebbé válnak az emberek, jobban meg tud ismerkedni problémájukkal.

A múlt hónapban történt, hogy *Bara Sándor* kocsirendező illetményét rosszul számfejtették, mintegy 250 Ft-tal kevesebbet kapott kézhez, mint amennyi megillette volna. Bara elvtárs, akinek négy gyermeke van, úgy elkeseredett, hogy a szolgálatot is vonakodott felvenni. Horváth elvtársnő nyugtatta meg és azonnal utána járt, hogy megkapja az illetménykülönbözetet. Gyors közbelépésének meg is volt az eredménye.

Horváth elvtársnő csoportjánál egyetlen dolgozó sincs, aki nem tett felajánlást április 4-re. De olyan sincs, aki ne értesülne Horváthnétól arról, hogyan áll vállalása teljesítésével, a kocsitartózkodási egységidővel, a menetrendszerinti indítással, a jelzőnél való feltartóztatással. Csoportjának nőtagjaival külön beszélgetett a nemzetközi nőnap jelentőségéről, mégpedig nemcsak mint szakszervezeti bizalmi, hanem mint az MNDSZ egyik legrégebbi tagja: 1945 óta aktívan részt vesz a nőszövetség munkájában.

Horváth elvtársnő most, amikor szakszervezeti bizalmiságának ötödik esztendejét tölti be, büszke arra, hogy csoportja minden tagjának a segítségére tudott lenni ezalatt a fél évtized alatt. És nemcsak büszke arra, ha segíthet, hanem örül is annak, hogy hasznára lehet dolgozótársainak, mert ebben látja szakszervezeti munkájának legszebb jutalmát.

Ahol az első kollektív szerződés megkötésére készülnek

Hatvan nagyobb szolgálati helyen kötnek az idén először kollektív szerződést s ezzel a vasútnál összesen 89 kollektív szerződés lép érvénybe. A szolgálati helyeken a dolgozók most tárgyalják a kollektív szerződések tervezetét. A tervezeteket javaslataikkal, észrevételeikkel egészítik ki, hogy majd a végleges formába öntött, ünnepélyesen elfogadott szerződés valóban az üzem, a szolgálati hely törvényévé váljon.

Budapest—Józsefváros állomáson a dolgozók már csaknem mindenütt megbeszélték a szerződéstervezetet, javaslatok is érkeztek már az állomásfőnökhöz. Meg kell vallani azonban, hogy a beérkezett javaslatok száma után ítélve, nem kapjuk a legkedvezőbb képet a dolgozók érdeklődéséről. A pályaudvaron, a dolgozók között járva azonban hamarosan kitűnik, hogy nem lehet egyedül a javaslatok számán lemérni az érdeklődést. A tervezetet ismertető értekezleten majdnem kivétel nélkül részt vettek a dolgozók s ahol az előadó nemcsak a tervezet felolvasására szorítkozott, hanem

alaposan megvilágította annak politikai, szociális és népgazdasági jelentőségét

is, ott több és élénkebb hozzászólás követte az ismertetést.

A forgalomnál például *Papp Endre* állomásfőnök helyettes megmagyarázta, hogy az üzemi kollektív szerződés bevezetése a munkásosztály nagy vívmánya. Államunk ezzel *olyan eszközt adott a dolgozók kezébe, amelynek segítségével még szélesebben kibontakozhat alkotó tevékenységük a szocializmus felépítésére, anyagi, szociális és kulturális helyzetük javítására.* Rámutatott arra is, hogy a kapitalista országok egész sorában ma is a munkások harci követelései közé tartozik a kollektív szerződések kötése.

A felszólalások azt mutatták, hogy a dolgozók fel tudják mérni a készülő szerződés jelentőségét. *Aszódi József* kocsimester például kifejtette, hogy

a szerződés jelentősen segíti a műszaki fejlődést, valamint a munkaverseny szélesebb kibontakoztatását és ennek révén az élüzemszint elérését.

A harminc darab elavult kitérő cseréje, az új csarnoki vágány megépítése, új daru felállítása könnyebbé teszi a munkát. Az *Arhipov—Lucskov* féle síktolatási módszer további kiszélesítése, a párosverseny és a tapasztalatcsere-mozgalom felélesztése szintén fokozottan biztosítja a jobb eredmények elérését.

Aszódi elvtárs azzal fejezte be hozzászólását, hogy

a kollektív szerződés kétoldalú kötelezettség,

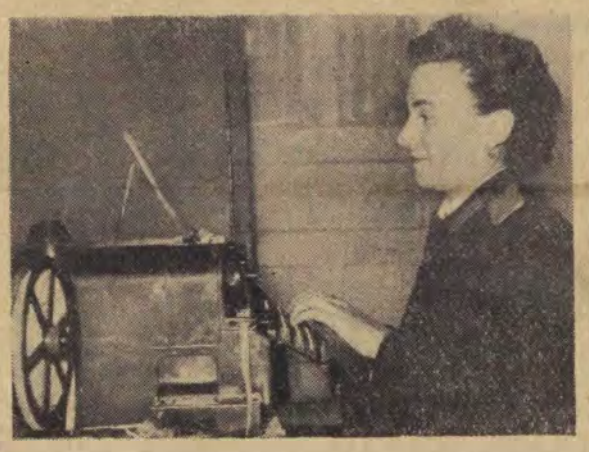
a dolgozókat éppen úgy kötelezi, mint a szakvonali vezetőt. Ennek értelmében kifejtette, hogy *magukra nézve is kötelezőnek tartják a munka további megjavítását, a munkafegyelem megszilárdítását s vállalta, hogy a nehéz téli időszak lemaradását április 4-ig pótolják.*

A forgalomhoz hasonlóan az I-es raktárnál, az állomáson, a csarnokban is örömmel fogadták a dolgozók, hogy ők is kollektív szerződést köthetnek, azonban itt sem volt számottevő javaslat. Ennek oka, hogy a dolgozók úgy találták,

a szerződéstervezet megfelelő körültekintéssel, minden problémát figyelembe véve készült.

A tervezet gondos ismertetésére azonban ennek ellenére is szükség van, mint azt a targoncavezetők példája mutatja. Csak az ismertető értekezleten derült ki, hogy ők kimaradtak a szerződéstervezetből.

Ugyancsak fontos lenne, hogy a rakszerműhely dolgozóinak helyiségproblémája is megoldást nyerjen végre a kollektív szerződés segítségével és ezért nem helyes, hogy a szolgálati vezetés ezt kihagyta a tervezetből. Kihagyta azért, mert az új helyiség átalakításáért harcolnia kellene a felsőbbséggel, nevezetesen az 5. szakosztállyal. A szakvonali vezetésnek és az üzemi bizottságnak pedig tudnia kell, hogy harc, megfelelő erély nélkül a szerződés többi pontjának teljesítését sem lehet biztosítani. *A kollektív szerződés ugyanis együttal harcot jelent a bürokrácia ellen is* és akkor tudja betölteni hivatását, ha nemcsak a szakvonali vezetők, valamint a párt- és szakszervezeti szervek, hanem a felsőbb vezetés is állandóan felelősséget érez a dolgozók helyzetének javításáért.



A vasúton is a legkülönbözőbb munkaterületeken példásan megállják helyüket a nők. Képünkön Kassai Jánosné, Siemens-távirászt látjuk, Kaposvár állomás egyik lelkes dolgozóját.

(Kovács Géza felv.)

KI A FELELŐS?

A napokban komoly, megfontolt vasutas kereste fel a szerkesztőségünket. Olyan, aki felelősséget érez embertársaiért, a dolgozó nép vagyonáért. Szakszervezeti aktíva. Úgy félti a közöset, mint a sajátját. Először egy sokgyerekes család életkörülményeinek megjavításához kért segítséget, s miután megbeszéltük a teendőket, rátért — a nagyobb család — a szolgálati helyen tapasztalt hibákra. *„Úgy tudom, hogy hanyagságból tönkrement 100 mázsa tengeri a Hámán Kató fűtőházban."*

Ezek után kimentünk a Hámán Kató fűtőházba. A sertéshizlaldában több mint 80 disznó röfög megelégedetten, még nem tudják, hogy elemózsiájuk jelentős része tönkrement. De menjünk sorjába.

December 16-án táviratot küldtek a budapesti igazgatóságtól a fűtőház főnökségének, melyben az állt, hogy az állatállomány részére 90 mázsa kukoricát és 80 mázsa korpát küldenek, gondoskodjanak a takarmány elhelyezéséről. A fűtőházból december 20-án *Nagy László* aláírásával távirat ment az igazgatóságnak, hogy nem tudják a kukoricát elhelyezni, mert a laktanya padlását a rendőrség lepecsételte.

Bedő elvtárs, az igazgatóság helyettes vezetője kérte a rendőrséget, hogy szabadítsák fel a padlást. Meg is jelent két nyomozó. *Szalma Sándor* főintéző társaságában a fűtőházban, de nem volt mit felszabadítani, mert a padlás nem volt a rendőrség által lepecsételve.

És közben újabb távirati értesítés után december 25-én megérkezett pontosan 93 mázsa 20 kiló kukorica, de tíz napig nem rakták ki a kocsit. Az igazgatóság VI. osztálya harcolt, utasítást adott, veszekedett a kocsi kirakásáért, míg végül különmunkában, 650 forintért (!) kirakták a kukoricát. Még az a szerencse, hogy a kirakást tűzoltók végezték, mert ahogy kinyitották a kocsi ajtaját, csak úgy gőzölt, füstölt a befulladt kukorica.

Most már a kukoricát hiába teregetik a padláson nagyrészt tönkrement. *Horváth* elvtárs, a VII-es alapszervezet szervező titkára taggyűlésen szóvátette az esetet, de *Gábor* elvtárs, az üzemi bizottság elnöke leintette, hogy ne adjon mende-mondára.

Hadd írjuk meg, nem szóbeszédről, nem holmi pletykáról van szó.

Igaz — saját szemünkkel láttuk — hogy a kukorica nagyrésze használhatatlan.

Igaz, hogy egy vagont tíz napig nem raktak ki.

Igaz, hogy most már (ha nem is a legmegfelelőbb) van helye a takarmánynak.

És végül igaz az is, hogy 650 forintba került a kirakás.

Ki a felelős mindezekért? Úgy gondoljuk a budapesti igazgatóságnak már módjában állt volna ezt kideríteni. Reméljük, hogy nem sokáig késik a felelősségrevonás.

Két hír a vasutas kultúréletből

1.

Debrecen-Vásártelepen egy-két hónappal ezelőtt még ismeretlen volt a kultúrmunka. A négy pályamesteri szakasz fiataljai azonban nemrégiben a párt- és a szakszervezet, valamint a pályafenntartási főnökség támogatásával megalakították kultúregyüttesüket, zenekarukat. Máris három jól sikerült előadást rendeztek, nemcsak székhelyükön, hanem a Debrecen környéki falvakban is. *Tóth Károly* és *Gruz István* párttitkárok, *Kovács István* rendező, *Ujvárosi Béla* zenekarvezető, *Juhász Margit, Kovács Erzsébet, Kálló Gyula* és a többiek lelkes munkája hamarosan népszerűvé tette a vasutas fiatalok új kultúregyüttesét. *(Egeresi Zsigmond főpályamester leveléből.)*

2.

Sárbogárdon hosszú hallgatás után újjászületett a vasutas kultúrélet. Szigligeti Ede *„Cigány"* című színművét mutatta be az újjászervezett együttes. A gépállomás kultúrtermét zsúfolásig megtöltő közönség melegen ünnepelte a jól sikerült előadás szereplőit, köztük a főszerepeket alakító *Peidl Erzsébetet* és *Németh Gyulát*. A sikerben osztoztak mindazok, akik lelkes munkájukkal életrehívták az együttest: a pártszervezet és a DISZ vezetői. *Csöngör József* UB-elnök, a színművet betanító *Zentai József*, a díszleteket készítő *Németh József*, az előadást szervező *Szabadkai Mátyás* és mások. A kultúrcsoport legközelebb előadja a darabot a helyi termelőszövetkezet, valamint a környékbeli falvak dolgozó parasztjainak is. *(Plank Antal leveléből.)*

Bíró Kálmán:

TÍZ PERC

Valami zajra ébredt fel.

— Biztosan Marika volt a másik szobában — gondolja. — Pedig úgy vigyáz az a gyerek, hogy föl ne zavarja az anycit. Mégis, hol a tolltartója esik le az asztalról, persze csak úgy véletlenül, a föld vonzóerejének engedelmeskedve, hol a szék dől fel, szintén csak úgy magától, mert hogy is lehetne elképzelni, hogy négy lábon sem elég szilárd az egyensúlyi helyzete. Ilyenkor aztán Marika sóbálvánnyá meredve les az üvegajtó felé, vajon hallja-e anyci mocorgását. De azért kerek arcáról világosan le lehet olvasni, hogy két ellentétes érzés viaskodik huncut kis lelkében: sajnálja, hogy szeleburdiságával idő előtt felzavarta anycit, aki így szolgálat előtt szeret egy-két órát pihenni, de ugyanakkor örül is annak, hogy anyci tíz perccel hosszabb ideig az övé. Hiszen annyi mesélnivalója van egy elsős kislánynak, aki mindennap egy icipici csippent a tudomány óriási kenyeréből, de anycinak olyan kevés ideje van. Legtöbbször siet, egyszer még a puszit is elfelejtette, csak az óráját nézte — „jaj, öt perc múlva fél hat és olyan ritkán jár az 51-es meg a 23-as".

Marika tudja, hogy anyci azért siet, mert várja a csillogó, mindig kattogó távirdagép abban a zajos, folyton berregő irodában, várja az a rengeteg sín, mozdony, vasúti kocsi, amit még ő sem tudna megszámolni, pedig már 15-ig összead, kivon, oszt, szoroz és amit anyci meg apci egyszerűen úgy szoktak emlegetni, hogy „a Ferenc".

— No, nem baj, hogy felébredtem — fűzi tovább a gondolatait Zsolcai Sándorné és óvatosan megfordul, nehogy Marika észrevegye, hogy ébren van. Még tíz percig pihenni szeretne, aztán úgyis készülődni kell, hogy legkésőbb tíz perccel tizennyolc óra előtt belépjen a forgalmi iroda ajtaján.

Két évvel ezelőtt ült le először önállóan a távirdagép mellé. Egy magas, barna fiatalasszonytól vette át a szolgálatot, a nevére most már nem is emlékszik pontosan, Várnainénak vagy Váradinénak hívták.

— Te is arra szántad az életedet, hogy csak kopogj, kopogj, nappal, éjjel, télen, nyáron, mint egy álmatlanságban szenvedő harkály, amíg meg nem esz a penész az unalomtól? — kérdezte akkor tőle gúnyosan ez a Várnainé vagy Váradiné, szinte csak úgy mellékesen, azalatt a tíz perc alatt, amíg készülődött hazafelé.

Ő akkor hamarjában nem is tudott mit válaszolni. Izgatott is volt az első önálló szolgálat miatt, meg az állomások már kezdték adni az előjelentéseket. Mire felnézett, a magas fiatalasszony már kint volt a peronon.

Néhány nappal később találkoztak ismét. Ugy adódott — jól emlékszik, oktatás után —, hogy együtt indultak a villamos felé.

— Nem tudom, mire való ez a kétórás unalom — kezdte megint társnője. — És egy óra politikai oktatás. Akkor minek a szeminárium, ha a szakmai oktatáson is politikával traktálják az embert. Otthon pedig szalad a lakás a felfordulástól, az embernek arra sincs ideje, hogy egy moziba elmenjen.

Zsolcainé most sem értette a kifakadást, talán azért, mert csak félfüllel figyelt a keserű szavakra. Másik fülével a guritó hangszórójának hangját hallgatta: „Három rakott a tizennégyre..." Felelet helyett is valami ilyesmit mondott:

— Hallod? Egész nap és éjszaka harsog a hangszóró. Ezer meg ezer kocsi szalad le az új gurítón, ezer és ezer állomás kükli ide az ezer- és ezerféle árut. Aztán mi is küldjük tovább. városnak, falunak, gyáraknak, termelőszövetkezeteknek, gépállomásoknak. A férjem is ma indult Sztálinvárosba, egy egész szerelvény téglát, cserepet vittek... Vajon elegendő 130 vagon tégla egy kétemeletes házhoz? Vagy talán mozi, kultúrház, szálloda, napközi lesz belőle az új városban?

— Te ilyesmiken gondolkozol? — nézett Zsolcainéra kerek szemekkel a barna asszony. — Hát nem mindegy neked, hogy Sztálinvárosba vagy Piripócsra megy a vonat? Letelt a tizenkét órád, fordíts hátat ennek a korom- és füsttengernek. Én mindenesetre megteszem, mégpedig rövidesen végleg...

Ez volt az utolsó találkozásuk. Alig egy hét múlva a barna fiatalasszony csakugyan hátat fordított a „korom- és füsttengernek", levetette az egyenruhát, s lehet, olyan környékre költözött, ahová még a vonatfütty sem jut el.

— De miért is gondolok én most Várnainéra vagy Váradinéra, mégpedig egy kicsit sajnálkozva, hiszen nem ő az egyetlen asszony, aki nem tudta megtalálni a helyét a vasútnál. Igaz, most száz és száz út áll nyitva a nők előtt is, nem kell olyan görcsösen ragaszkodniok egy valamihez. De mégis, a vasút más. Vagy talán csak én találom másnak, mert az apám is vasutas volt, meg a férjem is az? És Jancsi fiam is hogy szeret megállni azon a hosszú átjáróhidon, valósággal megfürdik a fűtőházból kiszuszogó mozdonyok füstjében. Tizenhárom éves, egy év múlva majd megpróbáljuk beadni a felvételi kérvényét valamelyik vasutas technikumba...

— Nem is tudom, annak a Várnainénak vagy Váradinénak vannak-e gyermekei? Valószínűleg, mert említette, hogy nagy gond a háztartás, otthon kezdheti előlről a „szolgálatot".

Elmosolyodik az alkonyodó szobában. A csendesen duruzsoló kályha mellett, körbe rakott székeken különböző holmik száradnak: Marika harisnyája, ruhácskája, Jancsika inge, tornatrikója, férje meleg flanell alsóruhája. Majdnem mindennap „kismosást" kell rendeznie. Ilyenkor Marika is odaáll a teknő mellé, belenyom a vízbe egy csomó babaruhát, mire a szappanos víz kifröcscsen, fölmoshatja az egész konyhát és ráadásul Marika azt mondja, hogy „Anyci énekelj, nem szeretem, ha morcos vagy". S közben a tűzhelyen sistereg a zsír, mert apci mindjárt indul szolgálatba, már útrakészen topog, várja a vacsorát, az útravalót, Jancsi zsíroskenyeret kér, és neki, mint a munkásellátási albizottság vezetőjének még beszámolót kell írnia, korábban be kell mennie, mert ma is szeretne beszélni jónéhány dolgozótársával a készülő kollektív szerződésről. Megkérdezni, vane valami javaslatuk a munkásellátást illetően és nem szabad hagyni, hogy elaludjon a női öltöző, meg a napközi létesítésének ügye sem. Ott kell lenni az MNDSZ vezetőségi ülésén is, hiszen néhány nap múlva itt a nemzetközi nőnap, elő kell készíteni az ünnepséget és — „anyci, énekelj... Tudod még azt a szép kis éneket, amit a karácsonyfa-ünnepélyen énekeltek a nagyobb gyerekek?"

Hát tényleg nem felejti el soha Marika azt a szerény, de meghatóan szép ünnepélyt? Amikor emlegeti, most is úgy csillog a szeme, mint akkor, a gyertyák hunyorgó fényében. És háromszáz gyermek-szempárban gyúlt ki az öröm fénye az első ferencvárosi karácsonyfa-ünnepen, az újjászületett MNDSZ első megmozdulásán. Bárcsak ilyen jól sikerülne, ilyen felejthetetlen maradna a nőnap ünnepsége is, úgy élne az asszonyok emlékezetében ez a nap, mint családi ünnep. „Anyci, énekelj — anyukák, asszonyok énekeljetek a békéről, a családról, a jövőről, gyermekeitek boldogságáról."

És most hirtelen eszébe villan, miért gondolt az imént sajnálkozva Várnainéra vagy Váradinéra. Vajon ő megtalálta-e a helyét az asszonyok nagy kórusában, az ő számára is ünnep lesz-e március 8-a?

Fülébe cseng az az első tízperces beszélgetés a barna fiatalasszonnyal. „Hova kanyarodott volna az életem, ha akkor gyökeret eresztenek bennem a szavai? Ha én, a félénk, a vasúttal éppen csak ismerkedő kezdő, elhiszem, hogy unalmat kattognak a távirógépek, ha az a tíz perc elegendő lett volna, hogy hátat fordítsak a korom- és füsttengernek. Akkor most rám gondolna valaki így, ilyen sajnálkozással, mint családi ünnepen gondolnak az elvesztett vagy idegen úton járó családtagokra?"

Lassan felül az ágyban. A szobát már sötét szálakkal szőtte be az alkonyat, de szemben az ablak négyszögével, a falon még jól látszik egy fénykép. Akkor készült, amikor Ferencváros csomópont a Munka Vörös Zászlórendje kitüntetést kapta. Akkor avatták fel az új dicsőségtáblát és a tábla közepén az ő arcképe mosolyog. Emlékszik, a jutalomból az egész családnak cipőt vettek, ő maga két nyári ruhát is kapott, mert éppen akkor készült életében először a Balatonhoz, kéthetes jutalomüdülésre...

Óvatosan nyitja az ajtót — Marika csendesen bóbiskol az asztal mellett, de nem a számtankönyv felett, hanem babával a karjában. Hozzáhajol és halkan, nehogy felriassza álmából, a fülébe súgja: „Marika, eszembe jutott az a kis dal... Tudod, amit a fenyőfa-ünnepen énekeltetek... A békéről szól..."

A szolgálati vezetők feladatai a munkaversenyben

Most, amikor a vasutas dolgozók új, nagy feladatok megoldására gyürkőznek, nem árt újra emlékezetbe idézni, *mik a szolgálati főnökök feladatai a munkaversenyben.*

A szocialista munkaverseny új alapokra helyezésére vonatkozó minisztertanácsi és SZOT elnökségi határozatnak a vasút területén való végrehajtására vonatkozó 13 27/1954. I 4 C számú rendelet intézkedése szerint *szakvonalon a munkaverseny legfőbb irányítója a szolgálati főnök,* akinek kötelessége a verseny szervezésénél és a verseny nyilvánosságának biztosításánál a szakszervezet vezetőségével a legmesszebbmenően együttműködni.

Bővült a főnökök feladatköre

A verseny szervezésénél a vezetőnek segítenie kell a dolgozókat a vállalások megtételében, hogy azok a felbontott tervekre épülve az országos célkitűzések teljesítésére és a helyileg jelentkező hibák felszámolására irányuljanak. A szervezés részletes feladataként a főnök a termelési adatok nyilvántartásával együtt biztosítsa a versenyeredmények pontos nyilvántartását, a vállalások teljesítésének rendszeres értékelését, az eredmények közzétételét. Gondoskodjon arról, hogy a részlegvezetők a vállalások teljesítését tíznaponkint értékeljék. A hiányosságok, hibák megszüntetésére vonatkozó konkrét feladatokat ugyancsak a főnöknek kell meghatároznia, gondoskodnia kell azok végrehajtásáról. Készítsen intézkedési tervet, rendszeresen ellenőrizze a végrehajtást. A termelési értekezleteket megelőző műszaki konferenciákon értékelje az elvégzett munkát és a következő hónap tervfeladatainak konkrét meghatározásával adjon útmutatást a termelési feladatok elvégzésére. A termelési értekezleteken ismertesse az eredményeket, lemaradásokat, stb.

Ezeknek a feladatoknak pontos elvégzése fontosabb, mint valaha. Annál inkább, mert *a feladatok köre újabban bővült.* A szolgálati főnök feladata most az is, hogy *a versenyt a magasabb műszaki kultúra, a technika továbbfejlesztésének szolgálatába állítsa.* A szolgálati vezető gondoskodjék arról, hogy *a műszaki konferenciákon az új munkamódszerek, újítások ügyében hozott intézkedések érvényesüljenek.*

Hogyan végzik ezeket a feladataikat a szolgálati főnökök? A rendelet megjelenése óta eltelt két év alatt többségükben jól beilleszkedtek ebbe a munkakörükbe. Ezek közé tartozik *Sallai Jenő* elvtárs, *Diósgyőr-Vasgyár* állomásfőnöke, aki *Király Ferenc* állomásfőnökhelyettessel együtt a többi között gondoskodik arról, hogy a szakszervezeti bizalmiak tíznaponkint megkapják a pontosan értékelt eredményeket s ezek alapján foglalkozzanak az élenjáró és lemaradó dolgozókkal. *Szücs Sándor* elvtárs, *Záhony állomás* főnöke, azzal, hogy *nagy súlyt helyez a műszaki konferenciákra* és azokon részlegvezetőivel aprólékosan megbeszéli a tennivalókat, a javításra váró hibákat, szintén szép sikereket mutathat fel a versenyben. *Keresztes* elvtárs, *Baja állomás* főnöke, a versenynyilvánosság fejlesztésével segíti az eredmények fokozását, *Hajdu Mihály* elvtárs, Debrecen állomás kereskedelmi szolgálatának vezetője pedig a termelési értekezletek jó beszámolóival ér el eredményes mozgósító hatást.

Akik elhanyagolják a versenyt

Sajnos, akadnak olyan szolgálati vezetők is, akiket *bírálat illet a verseny elhanyagolásáért. Borlai Jenő* elvtárs, *Rákos állomás* főnöke annakidején nem szorgalmazta, hogy állomása dolgozói csatlakozzanak a húsz budapesti nagyüzem versenykezdeményezéséhez, a dolgozók nem is vettek részt ebben a versenyben. Borlai elvtársnak a termelési értekezletekre való felkészülése is hiányos, többnyire csak jegyzetből tartja beszámolóját. *Kőbánya-Felsőn* utasításellenesen végzik a kereskedelmi versenytényezők értékelését és a szolgálati főnök nem ellenőrzi ezt. *Filatórigát-állomáson* a kocsitartózkodási terv adatgyűjtésénél rendszerbeli hibát követtek el, megszűntetéséről a szolgálati főnök nem gondoskodott. *Győr fűtőházban* a versenyszervezés gyenge, az eredmények értékelése elhanyagolt és mulasztás terheli *Pataki András* elvtárs szolgálati vezetőt a versenynyilvánosság szűk köre miatt is. A lanyha verseny a fűtőház eredményeiben is megmutatkozik: januárban például Győr a 23 középfűtőház között a legutolsó lett a versenyben.

A téli nehézségek enyhülésével, az április 4-i nagy versenykampány előtt a szolgálati főnökök kivétel nélkül fordítsanak fokozott figyelmet a versenyre és a versennyel való törődést egész évben fokozzák, hogy a vasút dicséretes eredménnyel végezhesse a második ötéves terv első esztendejét.

Megköszönöm ismeretlen társamnak...

Február 12-én, vasárnap az 1807-es számú gyorsvonat 50 perc késéssel érkezett *Veszprém-külső* állomásra. Beszálltam az első kocsiba, s amíg vártam az indulást, beszélgetni kezdtem az ott utazó vasutasokkal.

Eltelt vagy 15 perc, de a vonat nem indult. Az utasok már kezdtek türelmetlenek lenni, amikor a köztünk ülő egyik vasutas — alighanem mozdonyszerelő — felállt, leszállt a vonatról.

Néhány perc mulva jött vissza, felvette a bundáját, s magyarázatképpen megjegyezte: *„baj van a mozdonnyal, megyek segíteni".*

Egy félóra múlva visszajött, elhelyezkedett, s nemsokára a vonat is indult. Útközben elmesélte, hogy a 424—251-es számú mozdonynak elromlott a légvezetéke. A helybeli fűtőház nem tudott segélygépet adni, és már-már Fehérvárról akartak gépet kérni, amikor ő odaérkezett. *Segítségével sikerült megjavítani a mozdonyt.*

Ezúton mondok köszönetet a vonat utasai és a vasutasok nevében ismeretlen vasutastársamnak, aki áldozatos munkájával feleslegessé tette a segélygép kérését és a vonatot újabb másfél-kétórás késéstől mentette meg.

Varga Lajos,
normatiszt,
Veszprém-külső állomás.

Utas- és áruszállítási tervét egyaránt túlteljesítette a Mezőhegyesi Gazdasági Vasút

Tanyák, községek között kanyarog a *Mezőhegyesi Gazdasági Vasút.* Igen élénk az élet télen is ezen a 168 kilométer hosszú kisvasúton, amelyet még ma is sokan úgy emlegetnek, hogy „lóvasút". Pedig ma már szorgalmasan pöfékelő kis gőzmozdonyok, nyersolajmotorok végzik a munkát.

A példamutatók

A Gazdasági Vasút jó munkáját bizonyítják azok az eredmények, amelyekért a kisvasút dolgozói már több ízben elismerésben részesültek. A tonnakilométer tervet 106, bevételi tervüket 102 százalékra teljesítették, az előirányzott 13 000 helyett 15 270 utast szállítottak a legutóbbi hónapban.

A dolgozók ezeket az eredményeket kollektív munkával, a munkaversenyben való lelkes részvételükkel érték el. *Lőrincz Sándor* mozdonyvezető, párttitkár, fűtőjével, *Szücs Ferenccel* 109 százalékra teljesítette árutonnaszállítási tervét, az üzemi bizottság elnöke, *Kövesi András* mozdonyvezető *Vigh Mihály* fűtővel 113 százalékot ért el. Ez a két mozdonybrigád továbbította a legtöbb túlsúlyos vonatot. Szép teljesítményekkel járultak hozzá az eredményekhez a fiatalok is. *Fazekas János* DISZ-titkár, vonatkísérő és kocsirendező, valamint *Fábián István* ifi-vonatfékező négy órával csökkentették a kocsitartózkodási időt. *Fürtön Mihály* vonatvezető 112 százalékra teljesítette szállítási tonnatervét.

Együttes erővel

A forgalmi és a vontatási dolgozók mellett a műhelyi és a pályafenntartási szolgálat is szép eredményekkel dicsekedhet. A műhely dolgozói nemcsak mozdony-, motorkocsi- és kocsijavításokat végeznek, hanem új kocsikat is készítenek. Nemrégiben fejezték be egy kenderszállításra alkalmas kocsi gyártását. A pályafenntartási dolgozók *Kövesi György* és *Vragyiszláv János* brigádvezetők irányításával átlagosan 120—122 százalékot érnek el.

A kisvasút dolgozói csaknem valamennyien résztvesznek a pártoktatásban. Az üzemi pártvezetőség segítséget nyújt a munkához. Az állami gazdasággal, a termelőszövetkezetekkel, valamint a cukorgyárral már most megbeszélik az üzemfőnökségek, hogy a tavaszi mezőgazdasági munkáknál hogyan biztosíthatják a legszorosabb együttműködést.

Sziládi Sándor
Szeged

Új szakszervezeti könyvek

A magyar szakszervezeti mozgalom története

A négy részből álló füzetsorozat a SZOT főiskolán elhangzott előadásokat teszi hozzáférhetővé a szakszervezeti funkcionáriusok számára.

Tézisekben követi a magyar párttörténetet, de a szakszervezeti mozgalom oldaláról világítja meg az eseményeket.

Az előadások elvezetnek bennüket azokhoz a gazdasági és politikai tényezőkhöz, amelyek kifejlődni engedték a munkásmozgalmat, létrehozták szervezeteit, ismerteti az egyre jobbra tolódó szakszervezeti vezetők tevékenységét, amellyel az első világháború előtt és alatt, majd a Horthy-rendszerben a burzsoá- és földbirtokos-osztályok szolgálatába igyekeztek állítani a szakszervezeteket és tömegeit. Beszél a szakszervezeti ellenzék kialakulásáról és az opportunizmus elleni harcról a szakszervezeteken belül és a tömegek között. Megismertet az ellenzéki mozgalom fejlődésével és munkájával, a dolgozó tömegek egyre nagyobb ellenállásával a mérhetetlen elnyomással és kizsákmányolással szemben, harcával a fasizmus és a háború ellen.

Ára: füzetenként kb. 2.50—4 Ft.

Lakatos Béla: A műszaki értelmiség és a szakszervezetek

A mű célja kettős. Egyrészt a szakszervezeti funkcionáriusok számára ad útmutatást milyen módszerekkel közeledjenek a műszaki értelmiséghez milyen módon vonják be a szakszervezeti munkába. Másrészt, hogy megismertesse a műszakiakkal a szakszervezeti életet, segítse a műszaki értelmiséget, hogy megtalálja helyét a szakszervezetekben és tevékeny részesévé váljék a szakszervezeti munkának.

A szerző sorra veszi a szakszervezetek, illetőleg a műszaki értelmiség feladatait, részletesen foglalkozik a szakszervezetek termelési tömegmunkájával, a műszaki értelmiségnek a termeléssel, a termelési értekezletekkel, az újítómozgalommal kapcsolatos feladataival. Leírja, hogy a szakszervezetek milyen bér-, üzemi, munkavédelmi, kulturális, sporttevékenységet feltenek ki a műszakiak körében és milyen lehetőség van e területeken is a műszakiak részvételére.

Ára: kb. 4.50 Ft.

Jegyzetek a magyar–szovjet határról

A Tisza-híd karcsú íve élesen rajzolódik a kék-fehér háttérre. Közvetlenül a határon vagyunk. 336 kilométerre Budapesttől és 1753 kilométerre Moszkvától. E között a két távolság között Záhony kicsiny pont a térképen. Határállomás. S amíg nézzük a vasúti hid bordáit, a jégpáncélját makacsul őrző Tiszát, a kékes párába burkolózó távolságot, arra gondolunk, hogy olyan határ ez, amely nem elválaszt, hanem összeköt. Két baráti nép szilárd, ércnél erősebb barátságának jelképévé vált immár a záhonyi Tisza-híd, amely testvéri ölelésbe fogja össze a magyar és a szovjet tájat. Ezekben a napokban, a magyar—szovjet barátsági hónap idején ünnepi díszbe öltözött a záhonyi állomás: vendégeket fogad. Kiváló szovjet tudósokat, művészeket, szakembereket. S a küldöttségeket hozó vonatok után már türelmetlenül várnak engedélyre azok a szerelvények, amelyek a vasérc, a koksz, a fa ezer tonnáival dübörögnek majd át a hídon. Ezeknek a napoknak a szokottnál is változatosabb, zajlóbb életéről szeretnénk néhány képet adni.

Vasutasok községe, fiatalok állomása

Kicsiny falu volt Záhony a felszabadulás előtt, egyetlen hosszú utcával, egytantermes iskolával. S amilyen mértékben kibontakozott a felszabadulás után a záhonyi új pályaudvar, ahogyan szaporodott a vágányok száma, amint mind több és több gép — futódaruk, konzolos bakdaru, kotrógépek, koksz- és vasérccsúszdák, kocsivontató csörlők — kapcsolódott be a munkába, úgy fejlődött, növekedett a község is.

Az államason, ahol egykor mindössze 14 vasutas dolgozott, ma több mint másfélezres a létszám. Az egyetlen hosszú utcához hozzáépült a vasutas lakótelep, ahol eddig közel 500 vasutascsalád kapott otthont, s az idén újabb családiházakba költözhetnek be. Az egytantermes iskola helyett ma már új, nyolctantermes iskola áll az Ady Endre utcában, s legalább minden második tanulója vasutas gyermek.

Aki hosszabb időt tölt az állomáson, az ország legkorszerűbben gépesített pályaudvarán, egy idő múlva azt veszi észre, hogy már legalább harminc dolgozóval beszélt és talán egy sem volt közöttük harminc évesnél idősebb.

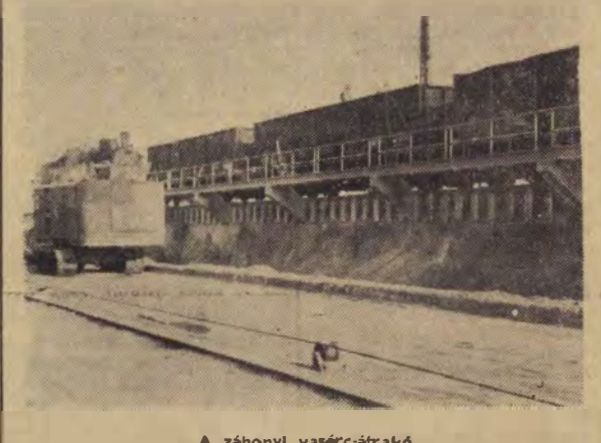
— Azt hiszem, én vagyok a legöregebb — mondja mosolyogva *Szücs Sándor* elvtárs, az őszi forgalom legjobb állomásfőnöke. — Most töltöm be 36. életévemet, de az állomás dolgozóinak 80 százaléka alul van a harmincon. Huszonhat éven alul pedig egyetlen olyan dolgozónk sincs, aki ne lenne tagja a DISZ-nek. De nemcsak a fiatalok nagy létszáma teszi Záhonyt a fiatalok állomásává, hanem a munkalendület is. Eredményeiknek köszönhetik a fiatalok, hogy a Komszomol ajándékaiért folyó verseny legutóbbi szakaszában igen jó helyezést értek el, *Szalmás Ferenc* tolatásvezető DISZ-brigádja elnyerte a *„Legjobb állomási DISZ-brigád"* feliratú vándorzászlót, *Molnár József,* a II. átrakó fiatal dolgozója pedig könyvjutalomban részesült.

A kohóknak, a gyáraknak, a földeknek ...

Mi ad legáttekintőbb képet az állomás munkájáról? Az, ha végignézzük a forgalom alakulását. Egyetlen nap alatt 15 tehervonatot indított Záhony az ország belsejébe. Tizenegyet Szolnok felé, megrakva vetőmaggal, gyapottal, öntöttvassal, nyersvassal, deszkával, bányafával, gépekkel, faszénnel, acéláruval, vasérccel, koksszal, egyéb szénféleségekkel, rotációs papírral, negy vonat pedig Miskolcra indult, vasércet és kokszot vitt Diósgyőrnek és Ózdnak.

Az élet az átrakónál a legzajosabb. Nemcsak azért, mert a fagyos vasércet állandóan robbantani kell, hanem azért, mert mindig — még a leghidegebb napokon is — legalább napi 2000 tonna vasércet kell átrakni a szélesnyomtávú szovjet kocsikból a magyar kocsikba, nehogy csökkentett üzemmel dolgozzanak kohóink. Az átrakó dolgozói becsülettel álltak helyt az idén, a kemény tél ellenére a legkisebbre sikerült csökkenteni a kirakatlan kocsik számát. *Feskó Miklós, Harmati János, Dudás László* ifjúsági brigádjai, valamint *Sztarna Tihamér* fiatal kotrógépkezelő mindig kiemelkedő munkával járultak hozzá a kohók vasérc ellátásához.

Persze, az átrakó dolgozóinak igyekezete kárbaveszne, ha a vasérc hosszú ideig ott vesztegelne az állomáson. A vonatok gyors összeállításával azok a fiatalok jártak elöl, akik — részben közvetlenül a szovjet szerelvényekkel átjövő vonatkísérő elvtársaktól — elsőnek tanulták meg és alkalmazták a szovjet síktolatási módszereket. *Lipők József* tolató DISZ-brigádjának nem kis része van abban, hogy a C-tur már egy éve tartja az első helyet.



A záhonyi vasérc-átrakó.
(Kovács Géza felv.)

„A szovjet mozdonyvezetőktől tanultuk"

— A fűtőháznál is mindenki fiatal? — kérdezzük *Kovács Ödön* fűtőházfőnöktől.

— Hát természetesen — feleli habozás nélkül — hiszen azokat a feladatokat, amelyek, remélem, most már nem ismétlődnek meg, csak fiatalokkal lehetett legyűrni. Tolató fűtőház létünkre rendszeresen segítettünk a nyíregyházi és a debreceni fűtőháznak, rengeteg vonatot továbbítottunk a nehéz téli időszakban.

Mutatja a naplókból, hogy gépeiknek szinte egy percnyi megállása sem volt. Hogyan győzték ezt az iramot? Úgy, hogy a fűtőház nagyon sokat köszönhet annak, hogy rendszeresen kapcsolatban áll a szovjet vasutasokkal, s a gépüket szerető szovjet mozdonyvezetőktől tanulták a záhonyi mozdonyvezetők a gépkarbantartást.

— Már csak azért sem hanyagolhatjuk el a gépünket — mondja *Rákóczi Zoltán* „kilépős mozdonyvezető" — így nevezik azokat a mozdonyvezetőket, akik szerelvényeket továbbítanak Csapra — mert a rosszul karbantartott, piszkos gép miatt nekünk kellene szégyenkeznünk a szovjet elvtársak előtt.

★

A vasutas kultúrotthon a környék művelődési központja. Ezt élő valóságában látjuk estefelé, amikor a színjátszó és a bábjátszó csoport tagjaival népesül be a színpad. Persze, ezen a fiatal állomáson a kultúrgárda tagjai is fiatalok, de úgy látszik, még jobban fiatalítani akarják kultúrcsoportjukat, mert éppen most szervezik a gyermek-tánccsoportot. Az új táncscsoport bemutatkozására előreláthatólag a magyar—szovjet barátsági hónap során rendezett ünnepi eloadáson kerül sor.

Gazdag kultúrprogram a barátsági hónapra

— Azt akarjuk, hogy a magyar—szovjet barátsági hónap programja az idén még gazdagabb legyen, mint az előző években volt — mondja a próba szünetében *Szentimrei Gyula* elvtárs, az MSZT titkára. — Az ünnepi előadáson kívül szovjet könyvnapokat rendezünk — tavaly egyetlen nap alatt 400 szovjet könyvet vásároltak dolgozóink — a szovjet film ünnepén pedig igyekszünk bemutatni kultúrotthonunkban a legújabb szovjet filmeket.

— Az MSZT-szervezet nagyon hasznos segítséget kap a fiataloktól. *Mátrai János* elvtárssal, a DISZ titkárával minden tervünket megbeszéljük. Nagyon kedvesen kapcsolódtak be munkánkba a legfiatalabbak, a vasutas gyermekek is. Műsoros előadásainkon rendszeresen szerepelnek, orosz nyelven leveleznek a moszkvai iskolásokkal, s nem egyszer ők szereznek számunkra egy-egy eredeti szovjet jelenetet, egyfelvonásost, vagy dalszöveget. *K. Szabó Emma* például, akinek az édesapja mozdonyvezető, nemrégiben *Zoja Koszmogyemjanszkája* édesanyjának írt levelet. Kérte, hogy írjon minél többet hős leányáról, Zojáról és annak testvéréről, Suráról. Ha a válasz megérkezik, akkor előadást tartunk a barátsági hónap alatt a hős testvérpárról, az ifjúságnak és ismét bemutatjuk a *Zoja* című filmet.

★

Záhony minden dolgozója munkában, kultúrmunkában példaképének tekinti a szovjet vasutasokat. A Szalmás-brigád büszkén őrzi a vasutas komszomolisták zászlajat, amelyet azonban valamennyi fiatal a magáénak is érez. A záhonyi fiatalok úgy akarnak dolgozni, hogy a legközelebbi, április 4-én értékelésre kerülő versenyszakaszban is az állomáson maradjon a zászló. Ez a siker lesz méltó befejezése a barátsági hónapnak, amelyre akkora örömmel és lelkesedéssel készültek.



A záhonyi vasutas fiatalok bábjátszó csoportja is gazdag műsorra készül az ünnepi hónapra.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

KOMSZOMOL-BIZOTTSÁG

SZOVJETUNIÓ

Tbiliszi személypályaudvar*

Kedves Barátaink!

Köszönjük leveleteket, amelyben beszámoltatok munkátokról, eredményeitekről. Biztosak vagyunk abban, hogy ezek a sikerek még fokozódnak most, a párt XX. kongresszusa lelkesítő programjának, a hatodik ötéves terv végrehajtásának idején, amely hatalmas távlatot nyitott a vasút fejlesztése előtt is.

A mi második ötéves tervünk szintén nagy feladatokat ró a vasutas dolgozókra és a vasutas ifjúságra. Mi, most nem végzünk közvetlen termelőmunkát, a feladatunk az, hogy elsajátítsuk a forgalom irányításának, ellenőrzésének és gazdaságos vitelének tudományát. DISZ-szervezetünk tanulmányi versenyt indított, melynek eredményei máris mutatkoznak: Fodor Zoltán, Horváth Tibor, Kolozs Sándor, Mészáros Károly, Oláh Lajos és Oltványi József elvtársak félévkor kiválóan vizsgáztak.

Örömmel tölt el bennünket, hogy 1957-ben Moszkvában rendezik a Világifjúsági Találkozót. Mindnyájunk hőn óhajtott vágya, hogy meglássa a béke, a haladás hatalmas országának fővárosát, a gyönyörű Moszkvát és ez arra lelkesít, hogy jó munkával, példás tanulással méltóvá váljunk arra, hogy a magyar ifjúság képviseletében közülünk is legyenek küldöttek a VIT-en.

Kérünk benneteket drága elvtársaink, hogy továbbra is tájékoztassatok bennünket a kommunizmus építésében végzett munkátokról, ismertessétek munkamódszereiteket, írjátok meg a vasút fejlesztése közben szerzett tapasztalataitokat, hogy azokat mi is felhasználhassuk.

Elvtársi üdvözlettel:

a magyar Vasutas Tisztképző Intézet DISZ-szervezetének fiataljai.

*A vasutas DISZ-szervezetek hétről-hétre szorosabbra szövik barátságukat a szovjet komszomolistákkal. A magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából különösen sok DISZ-szervezet keresi fel levelével a baráti Komszomol szervezeteket. A számos levél közül közöljük a fentit.

„Már ma odaállhatnának a színpadra"

Szárnyal a dal a tanteremben. *Szécsi* István énektanár áll az emelvényen, mellette *Rózsa* Lajos számtantanár tangóharmónikán kíséri a nyolcvantagú diákkórust.

„Vörös Csepel vezesd a harcot,
Váci út felelj neki",

— éneklik a *Landler Jenő kulturális- és sport-seregszemlére* készülő szegedi Vasútforgalmi Technikum növendékei.

Az egész intézetben lázas előkészület folyik. A növendékek és a nevelők abban reménykednek, hogy bekerülnek a döntőbe.

Több műsorszámmal neveztek a technikum diákjai a seregszemlére: szavalókkal, tánccsoporttal, énekkarral, színjátszó csoporttal. A seregszemle keretében a technikum hallgatói közül százhetvenen vesznek részt a *József Attila* olvasómozgalomban.

Az intézet tanárait, nevelőit nagy felelősség hatja át. Tudják, rajtuk múlik, hogy a növendékek felkészülése milyen lesz. *Szabó Garbai* László irodalomtanár *Csehov* „Jubileum" című egyfelvonásos színművét tanítja. Minden próba elmélyültebbé, gazdagabbá teszi az emberábrázolást. Kettős szereposztással tanítják a színművet, nehogy meglepetés érje őket.

Már lezajlott az intézetben a házi szavalóverseny. A nyolc legtehetségesebb vesz majd részt a seregszemlén. A szavalók közül öten könyvjutalmat kaptak és az irodalomtanár felügyelete mellett rendszeresen próbálnak, hogy versmondásuk hibátlan, átgondolt, művészi legyen, mire a nézőközönség és a zsüri elé kerülnek. *Schrammer* Teréznek biztos sikert jósolnak.

A *„Csongrádi lakodalmas"* háromrészes tánckompozíció próbái is jól haladnak. A tánccsoportban 12 fiú és 12 leány vesz részt. Már ma oda állhatnának a színpadra.

A sportolók is reményekkel néznek a verseny elé. Az atlétika minden számába neveztek, ezenkívül tíz kerékpáros, egy úszó, egy kosárlabda- és egy röplabdacsapat versenyez majd a továbbjutásért.

(A Landler Jenő kulturális- és sport seregszemle az egész ország vasutas ifjúságát megmozgatja. A Szegedi Vasútforgalmi Technikum növendékeinek példája is serkentse további erőfeszítésre a vasúti technikum fiatalságát, a nevelőintézetek tanulóit, s a versenyben részvevő valamennyi ifjút.)

Készülődés az ifjúsági seregszemlére

A pécsi Ifjúsági Nevelési Tanács az utóbbi időben egyre tevékenyebben vesz részt a fiatalok DISZ-életének segítésében. A kulturális seregszemlére eddig 14 szolgálati helyről hat tánccsoport, tizennégy színjátszócsoport, három zenekar, négy énekkar és három bábcsoport nevezett. A részvevő fiatalok száma 417 fő.

Ezek az eredmények biztatóak, mégis szóvá kell tenni, hogy számos DISZ-szervezet még nem nevezett be a seregszemlére. Az ok legtöbbször az, hogy nem ismerik a seregszemle célkitűzéseit és a nevezés módját. Ez egyben megszabja a Nevelési Tanács és a politikai osztály ifjúsági alosztályának feladatát is. A fő figyelmet arra kell fordítani, hogy minden szervezetnél létrejöjjenek a szervezőbizottságok és megkezdjék működésüket.

Ha nem is folyik teljesen kielégítően az ifjúság közötti munka, mégis jelentősek az eddig elért eredmények. Fél év alatt 1300-ról 2000-re nőtt az igazgatóság területén a DISZ-tagok száma. Különösen megjavult a munka a *dombovári fűtőházban, a dombovári szertárnál* és több más helyen. De nincs még eleven DISZ-élet *Pécs* állomáson, ahol a DISZ-szervezetnek ezidáig nem sikerült felkelteni a fiatalok érdeklődését sem a szervezeti élet sem a termelőmunka iránt. Az Ifjúsági Nevelési Tanács akkor végez jó munkát, ha a jövőben több figyelmet fordít az elmaradott, elsősorban a pályafenntartási DISZ-szervezetek segítésére.

Szülők, sportvezetők, tanárok közös értekezlete

A Bp. Törekvés vívói országszerte népszerűségnek örvendenek. A felnőtt versenyzők között számos országos válogatottat találunk, nem csekély azoknak a száma sem, akiknek nevét messze határainkon túl is jól ismerik.

A szakosztály népszerűségét azonban nem csupán az élversenyzők kiemelkedő eredményei jelentik, hanem a fiatal — a sportban egyelőre még névtelen — versenyzők tömege is. Igen, azok a még gyermekszámba menő „sportemberkék", akik hetenként többször is nagy szorgalommal igyekeznek elsajátítani a vívás mesterségét. A velük való foglalkozás bizony nem könnyű feladat. A Bp. Törekvés vívómesterei azonban töretlen erővel oktatják tanítványaikat, mondván: egészséges szervezetre minden gyermeknek szüksége van, s ha közülük egynéhány még külön tehetségével is kitűnik, az a szakosztály minőségi színvonalát fogja majd emelni.

A három vívómester: **Hollós Endre, Nagy Árpád és Ozoray Schenker Zoltán** a múlt év szeptembere óta 250 általános iskolás gyermeket tanít. De a három mester nemcsak azzal törődik, hogy a rájuk bízott fiatalok mennyire haladnak előre a vívás tudományában, hanem gondoskodnak arról is, hogy tanítványaik az életben is megállják helyüket. Szóvai a sportoktatás mellett a nevelés nehéz feladatának egy részét is vállalták.

A sportolók nevelésének kérdése — a sport minden területén — egyre többször és sürgetőbben kerül szóba. A fiatal sportembert ma már nemcsak szülei formálják az életre, hanem sportköri vezetői is. Azaz: a szülők és a sportvezetők — saját területükön — közös munkát végeznek. A közös feladat még eredményesebbé tétele érdekében a Bp. Törekvés vívószakosztálya néhány nappal ezelőtt szülői értekezletet tartott. A Madách téri vívóteremben ezen a napon pihentek a kardok, a tőrök és a vívósisakok: a szülőké és a sportvezetőké volt a szó.

Közel 300 szülő jött el az értekezletre és beszélte meg a sportvezetőkkel gyermekeik nevelésének legfőbb kérdéseit.

Az értekezleten megjelent **Kamuti Jenő** elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatóhelyettese is. **Megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy a szakosztályt a sportmunka mellett a nevelésben elért eredmények is dicsérik.** Örömmel olvassa azokat a jelentéseket, melyek arról számolnak be, hogy a szakosztály létszáma állandóan növekszik. Ez annak bizonyítéka, hogy a szülők szívesen engedik gyermekeiket a Törekvés vívótermébe, mert biztosak abban, hogy az apróságok nemcsak testben, hanem lélekben is edzett emberekké válnak.

Nedeczky László, a vívószakosztály vezetője köszönetet mondott a szakszervezetnek és a sportegyesületnek a vívók támogatásáért. De köszönetet mondott a szülőknek is, azért a bizalomért, melyet a gyermekeikkel foglalkozó edzők iránt tanúsítanak.

Hamarosan baráti beszélgetéssé alakult át az értekezlet, melynek során egyre több szülő szólalt fel és fejtette ki véleményét a szakosztály munkájáról. **Sallai Ferenc dr.** orvos például így nyilatkozott: „A sport ma már nem divat, hanem minden gyermek számára életszükséglet, ezért küldöm el az én gyermekemet is ide."

Viola József ezeket mondta: „A fiam rendszerességre szokott itt és egy fokkal jobb bizonyítványt is hozott haza. Mióta vívni tanul, fele annyi bajunk van vele odahaza."

De a többi szülő is nagy elismeréssel nyilatkozott a szakosztály munkájáról. Többen hangsúlyozták, hogy még az iskolákban is szívesen veszik azt, hogy a fiatalok szabad idejük egy részét a vívóteremben töltik. Sok tanár arról beszélt, hogy a vívómesterek nagy segítségére vannak az iskoláknak is, amit bizonyít, hogy a legtöbb vívni tanuló gyermek a tanulásban is előrehaladást mutatott.

Az értekezleten kitűnt, hogy a szakosztály vezetői megtalálták a helyes utat a fiatalok nevelésében. Szoros összeköttetést teremtettek a sportkör, a szülők és az iskolák között. A sportvezetőknek láthatóan jólesett munkájuk elismerése, s ez mindenbizonnyal arra serkenti őket, hogy a jövőben is hasonló, sőt, ha lehet, még jobb munkát végezzenek. Tervükkel is előálltak: **a fiatal vívók létszámát 250-ről 600-ra szeretnék növelni.**

A szép terveket maga a sportegyesület is minden téren támogatni igyekszik és a jó munka elismeréséül tervbe vették a vívóterem megnagyobbítását. A terv bejelentését a szülők hatalmas tapssal fogadták.

A Bp. Törekvés vívó-szakosztályának elismerésre méltó nevelőmunkáját valamennyi Törekvés-szakosztály példaképül tekintheti.

Mécs László

Ütköző

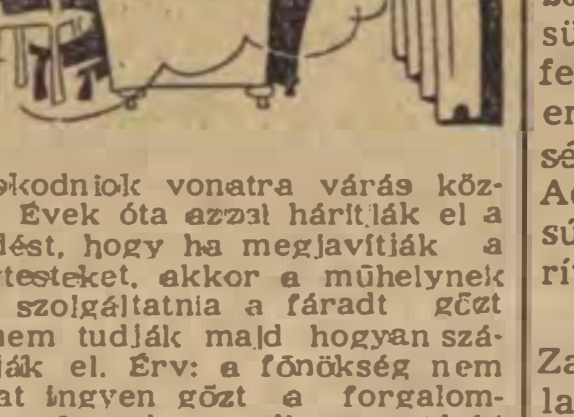
Ismerkedés

Bált rendeztek Pápán. Az összejövetel célja a kifüggesztett plakát szerint az volt, hogy a dolgozók megismerkedjenek egymással és egymás családtagjaival. Az ismerkedéssel nem is volt baj de egyébbel igen. Az emelkedett hangulatban ugyanis civódás keletkezett, s néhányan jól helyben hagyták egymást. Az ismerkedési esten egyesek jól bemutatkoztak.



Mi lesz a gőzzel?

A dolgozók évek óta kérik a Landler Járműjavító vezetőségét: javíttassa meg a fűtőtesteket a megállóhelyen, ne kelljen fagyoskodniok vonatra várás közben. Évek óta azzal hárítják el a kérdést, hogy ha megjavítják a fűtőtesteket, akkor a műhelynek kell szolgáltatnia a fáradt gőzt és nem tudják majd hogyan számolják el. Érv: a főnökség nem adhat ingyen gőzt a forgalomnak, a forgalom pedig nem téríti meg a szolgáltatást. Egyelőre fáradt gőzük sincs az illetékeseknek a megoldásra.



Pusztaszabolcsi menetrend

Pusztaszabolcsról a 4922-es 122 perces késéssel indult. Tetézte a hibát, hogy az utasokat, akik a váróhelyiségben tartózkodtak, senki sem figyelmeztette az indulásra. Talán azt gondolták: mindenki tudhatja, hogy Pusztaszabolcsról két óra késés után már elindulnak a vonatok!



LAKÁSCSERE

Budapest, I. kerület, Fő utca 6., III. 2. szám alatt levő egyszoba-konyhás lakásomat elcserélném kétszoba-konyhás lakásra. Érdeklődni lehet a fenti címen egész nap.

HIREK

Elfásult fásító

A legtöbb dolgozó a jó gazda szemével figyeli az életet, a fejlődést, és a növekedés nehézségeit. Meglátják például, hogy milliókat költünk az Alföld fásítására, százezreket a vasútvonalak mentén fasorok telepítésére, mégis alig látni valami eredményt.

1951 óta egyre nagyobb összeget fordítunk erre a célra. Tavaly 569 ezer forintot, az idén majdnem háromnegyedmilliót, csupán a debreceni igazgatóság területén. A bürokraták azonban ügyiratté silányítják a legjobb szándékot, elködösítik a legszebb perspektívákat is. Tamás János, a debreceni igazgatóság II. osztályán sem látta a fától az erdőt, nem látta az aktatologatástól a tennivalóit. Valósággal elfásult a fásításban, elhanyagolta, lélektelenül, bürokrata módon kezelte a fásítás ügyét. Áprilistól december elejéig feküdt és forgott a facsemeték beszerzésének ügyirata Debrecen és Pest között, s bizony, ha nincs kedvező tél decemberben és januárban, — a későn megrendelt és még későbben kiültetett facsemeték jórésze elpusztul. Rossz vicc lett volna, ha így történik, de az időben lefolytatott ellenőrzés felfedte Tamás János „tré—fáját" és megfogant az előadó leváltása, mint legfrissebb hajtása a facsemete-ügynek.

Olyan tanulság ez, melyet minden elfásult fásító és aktatologató megjegyezhet magának.

— **A vasúti rakodás gépesítésére** az idén körülbelül tízmillió forintot fordít a MÁV. Ebből az összegből a többi között 23, egyenként öttonnás daru építését fejezik be. Jelentős összeget költenek gabonaátrakó berendezés és 20 villamos-targonca beszerzésére.

— **Dicsérő elismerésben** és 2000 forint jutalomban részesült *Németh Ferenc* műsz. főfelvigyázó, motorvezető (Szentendrei Vontatási Üzemfőnökség) mert Filatorigát és Aquincum állomások között súlyossá válható balesetet hárított el.

— **Műszenet készítenek** a Zalaegerszegi Betonútépítő Vállalatnál gyengébb kalóriájú szénből megfelelő dúsító anyagok hozzáadásával. A műszén mozdonyok fűtésére alkalmas. Az üzem a rossz időjárás idején a KPM kérésére naponta 1200—1800 tonna szenet adott a vasútnak, az utóbbi napokban már elérték a 2300 tonnát.

— **A nemzetközi nőnap** alkalmából műsorral egybekötött teadélutánt rendez március 7-én 17 óra 30 perckor a vasúti főosztály MNDSZ-szervezete a vasutasszakszervezet központi székházában.

— **900 ezer forint költséggel** fejlesztik a Törekvés miskolci, dombóvári, tapolcai, pápai, békéscsabai és angyalföldi sportlétesítményeit.

— **Korszerűsítik az indiai vasutak** személykocsi parkját. A többek között elhatározta a Vasúti Tanács, hogy a távolsági forgalomban használt harmadosztályú kocsikat is mosdókkal látják el.

— **A járművek rugózására** új megoldást dolgozott ki dr. Jávori László, a MÁV Vasúttervező ÜV mérnöke.

— **Otthont kapott a DISZ-szervezet** Berente szénpályaudvaron. A fiatalok lelkes munkával feldíszítették, barátságossá tették helyiségüket, esténként rádió és gramofon mellett vidáman töltik szabad idejüket.

— **Huszka Jenő „Gül Baba" című operettjét** mutatták be március 3-án a Nyugati-állomás színjátszói Szegeden, a „Petőfi Sándor" népművelési otthonban.

— **Álarcos bált rendeztek** február 28-án a szegedi igazgatóság MNDSZ-asszonyai. A bevételből a nagy családos anyákat jutalmazzák meg a nemzetközi nőnapon, március 8-án.

— **A VSZTO statisztikai adatszolgáltatás** módosításáról rendelet jelent meg a MÁV Hivatalos Lapjának 8. számában.

— **Síntörést fedezett fel** *Géczi János* mozdonyvezető (Pécs fűtőház) *Bakócza—Godisa—Abaliget* állomások között. Ezért dicsérő elismerésben és 1000 forint jutalomban részesült.

— **Rendbehozták a Szombathelyi Törekvés** sportpályájának tribünjeit, új salakos edző- és futópályát építettek, füvesítették a labdarúgó-pályát. Decemberben 30 ezer forintot utalt ki az országos elnökség a körlépcsők rendbehozatalára.

— **150 ezer forintot** kapott kulturális célokra a miskolci vasutas népművelési otthon.

— **December 5-i számunkban** arról írtunk, hogy a 9-es számú gyorsvonatot november 21-én indokolatlanul megállították Szár állomáson. A 9-es számú vonat utolsó kocsijának kifelé nyíló ajtaja nyitva volt. Bicskéről személyvonat volt útban és ezért vált szükségessé a vonat megállítása.

Levelezőink írják

Az együttműködés sikere

Esztergomban a forgalom és pályafenntartás között nem volt jó a kapcsolat. Mindenki érezte, hogy ez így nincs rendjén. Kerestük a megegyezés útját, de hiába.

Végre egymásra talált a két szolgálati ág. Hadd írjam meg, hogy nem a kerekasztalnál, hanem a munka frontján. Éjjelnappal folyt a küzdelem a tél ellen. *Szabó* Mihály pályamester irányításával kiváló munkát végeztek a dolgozók. A legnagyobb havazás után is „feketélt" az állomás. Ez úton is köszönjük, hogy helytálltak a nehéz időben. Reméljük, hogy most már a többi feladatoknál is megtaláljuk a sikeres együttműködés útját.

Márta Pál ÜB-elnök
Esztergom állomás

Miért tolatnak a jegyvizsgálók Tatabánya-alsón?

Tatabánya-alsó több pár személyvonat indító, illetve végállomása. A személyvonati szerelvényeket fordítani kell, ami a kalauzkocsi körüladásával, a szerelvény átállításával, a mozdony fűtőházba való járásával, kihozásával, le- és összekapcsolásokkal jár. Ezt a munkát kénytelen a vonatot továbbító jegyvizsgáló személyzet elvégezni, mert a gépkísérő beosztás — bár megszabása egy évvel ezelőtt megtörtént — még nincs betöltve.

Mi tudjuk, hogy mindennap két tolatócsapat dolgozik, kocsimester irányításával, pedig kocsimester létszámuk tudomásunk szerint nincs. Úgy látszik a gépkísérő előlépett kocsimesterré és ezek után nem szívleli eredeti munkakörét.

Katona József pártitkár
Komárom állomás

Akikről kevés szó esik

A közelmúltban a MÁV-kórházba mentem kivizsgálásra. Bevallom nehéz szívvel indultam el. Most az adja a kezembe a tollat, hogy leírjam azt az őszinte segíteni akarást, amellyel találkoztam. Elismerést érdemel az orvosok és ápolók lelkiismeretes munkája. Bizony én is eltöltöttem néhány órát a várakozók között és sokakat kellett megnyugtatnom, hogy ne türelmetlenkedjenek, mert hiszen mindenki csak addig volt nyugtalan, amíg nem került az orvos elé. Mikor már bent volt örült, hogy vele is türelmesen, megfelelő ideig foglalkoznak. Én is alapos vizsgálatnak és jó gyógyszernek köszönhetem, hogy meggyógyultam.

Veres Jánosné
Sződliget

Távirász kerestetik!

Szajol állomáson 1955. október 15. óta nincs betöltve az egyik távirászi beosztás. Az igazgatóság már két dolgozót is helyezett ide, de egyik sem érkezett meg. Eddig még csak meg voltunk valahogy, mert volt egy elvtársnő, aki minden másnap 8 órát dolgozott a távirdában, de most szülési szabadságra ment. Most az a helyzet, hogy az egyik 24 órában van távirász, a másikban nincs. Ilyenkor aztán a forgalmi szolgálattevő nem kap forgalmat, vonatelemzést, de nem kapja meg az állomás a táviratokat sem. Így felelősségteljes munkát végezni nem lehet. Sürgős segítséget kérünk.

Nyírfa József
Szajol

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 Telefon: 428-317, 428-332 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. MÁRCIUS 12.



Miksi János gurításvezető, a ferencvárosi gurítódomb dolgozója különös körültekintéssel végzi munkáját. (Kovács Géza felv.)

Április 4-re ne maradjon adósságunk

Nemrégiben még kemény küzdelmet vívtunk az időjárással, nagy nehézségek közepette igyekeztünk biztosítani a szállításokat. A vasút dolgozóinak önfeláldozó, nemegyszer hősies helytállása a legnehezebb időszakban is biztosította az üzemek, erőművek szénellátását, a kohóknak nem kellett csökkenteni működésüket, a városok élelmiszer- és tejellátásában nem volt zökkenő. Dicséret és köszönet illeti ezért a vasút dolgozóit.

Most, a remélhetőleg már véglegesen ránk köszöntött kedvezőbb időjárásban új feladat: *több mint egymillió tonna áru elszállítása vár a vasútra.* Abból adódik ez a felhalmozódott mennyiség, hogy a rendkívüli időjárásban az áruk tömege nem tudott eljutni a vasúti felvevő helyekre s a vasút is csak a legszükségesebb áruk elszállítását vállalhatta. Világos azonban, hogy ez az árutömeg nem maradhat hosszabb ideig elszállíttatlanul, hiszen a sok százféle áru között zömmel találunk vetőmagot, műtrágyát, amelyre már frissen szántott barázdák várnak, az építési anyagok ezer tonnáit, amelyek nélkül nem indulhatnak meg teljes erővel nagy tavaszi építkezéseink. De nincsen olyan áru, amelyre ne lenne valahol sürgősen szükség, tehát nem ülhetünk nyugodtan, a tél fáradalmait pihenve.

Mindjárt azzal kell azonban folytatnunk, hogy dolgozó népünk nem is úgy ismerte meg a vasút dolgozóit, mint akik egy-egy feladat megoldása után pihenési időt engedélyeznek maguknak. A kötelességteljesítés, a felelősségtudat vérévé vált a vasutas dolgozók döntő többségének. S különösen nem lehet a pihenés ideje a mostani időszak. Erre nemcsak a naptár figyelmeztet, amelynek lapjai mindig közelebb visznek legnagyobb ünnepünkhöz, hazánk felszabadulásának 11. évfordulójához, hanem figyelmeztet az is, hogy üzemeink, bányáink dolgozói egyre nagyobb lelkesedéssel vesznek részt a felszabadulási versenyben, mind erőteljesebben küzdenek második ötéves tervünk első negyedévének teljesítéséért. A dolgozók milliói, akik kiemelkedő termelési sikerekkel akarják köszönteni nagy ünnepünket, elvárják tőlünk, hogy munkájuk gyümölcsét mielőbb eljuttassuk oda, ahol a legjobban hasznára válhat népgazdaságunknak, dolgozó népünknek.

A felszabadulási versenyben munkájuk legjavát nyújtó dolgozók meg lehetnek győződve arról, hogy a vasút dolgozóiban ezúttal sem fognak csalódni. Az akarat egy, a cél közös: *április 4-ét a vasutas dolgozók tízezrei is méltóképpen, örömteli lelkesedéssel kívánják köszönteni.* Nyugodt szívvel pedig csak akkor ünnepelhetünk, ha *adósságunkat az utolsó tonnáig letörlesztettük.*

Ezt a törekvést máris száz és száz példa bizonyítja és világosan tanúsítja az, hogy a téli nehézségek leküzdése után *fokozott erővel kelt életre a munkaverseny, indult meg a küzdelem a vállalások teljesítéséért.* A verseny hangulatára jellemző, hogy sok olyan szolgálati hely kereste és találta meg az utat egymáshoz, amelyek a múltban elhanyagolták kapcsolatukat, mert úgy vélték, hogy aligha lehetnek hatással egymás munkájára. Igy például a *Landler Jenő Járóműjavító* tervszerű munkáját a múltban erősen gátolta az, hogy Rákosrendező nem biztosította időben a javításos kocsik beadását. A felszabadulási verseny során a járóműjavító üzemi bizottsága megállapodott a pályaudvar üzemi bizottságával, hogy ez utóbbi állandóan szorgalmazza a forgalomnál a kocsik gyors beadását.

A szolgálati ágak jobb együttműködését egyengetik a *pusztaszabolcsiak.* Itt az állomás és a fűtőház a magyar—szovjet barátsági hónap és hazánk felszabadulási évfordulójának tiszteletére vállalta, hogy minden vonat terhelését 1000 tonnára emelik. A jó példák sorát gazdagítja *Várpalota állomás,* ahol a fiatalok a felszabadulási versenyben még kevésbé hagyják elhalványodni jó hírnevüket. A *Kossuth-brigád* 180,4 százalékra teljesítette terhelési tervét.

Nagy lendítői az újjáéledt versenymozgalomnak *a párosversenyek.* A *Keleti* és a *Hámán Kató fűtőház* között kezdeményezett párosversenynek igen nagy szerepe van abban, hogy a Hámán Kató fűtőházban lassan új életre kél a tavaly még mélyen alvó versenykedv, s ez a javuló teljesítményeken is kezd mutatkozni.

A felszabadulási verseny lelkes hangulata az egyik legfőbb biztosítéka annak, hogy a vasút le tudja róni adósságát. *És ezt a hangulatot kell a legalaposabban kiaknázni ott, ahol baj van a tervek teljesítésével.* Különösképpen azokon a szolgálati helyeken, *ahol a tervek teljesítése közvetlenül hatással van az elmaradt szállítások lebonyolítására. Komárom állomásra,* a *Hámán Kató fűtőházra* például igen sok tennivaló vár. *Székesfehérvár fűtőháznál* arra kell irányulni a versenynek, hogy gyorsabban tegyék üzemképessé a téli forgalomban megrongálódott mozdonyaikat. *Szolnok fűtőház* kocsijavító műhelyének mielőbb pótolni kell a kocsijavításoknál mutatkozó lemaradást.

A vasút nagy egészének csak néhány területét érintettük részletesebben. Természetes azonban, hogy *a felszabadulási verseny lendületét egyetlen szolgálati ág, egyetlen szolgálati hely sem nélkülözheti.* Ahol a szolgálati vezetés, a pártszervezet, az üzemi bizottság felelősséget érez a vasút adósságának törlesztéséért, ott felelősséget kell éreznie a verseny alakulásáért, a vállalások hiánytalan teljesítéséért is.

A felszabadulási versenyben találjanak még jobban egymásra a szolgálati ágak. Legyenek igazán segítő, buzdító társaivá egymásnak, a közös nagy feladat megoldásában, a szállítási adósságok letörlesztésében. Legyen az idén is igaz, örömteli ünnepünk április 4-e, amikor majd őszinte, nyugodt szívvel elmondhatjuk: vasutas becsülettel helytálltunk.

Vasutas becsülettel a rendkívüli feladatok megoldásáért!

A vasutasszakszervezet elnökségének felhívása

Vasutas dolgozók!

A rendkívül nehéz téli időjárás miatt mintegy egymilliónégyszázezer tonna áru és nyersanyag elszállítása maradt vissza a gyárakban, üzemekben és a különböző raktárakban, tárolóhelyeken. Most, hogy megenyhült az idő, ezeket az árukat, nyersanyagokat sürgősen rendeltetési helyükre kell juttatni, hogy biztosítsuk a gyárak és üzemek folyamatos termelését, a nagy tavaszi építkezések és a mezőgazdasági munkák megkezdését. Ezt elvárja tőlünk a népgazdaság minden szektorának dolgozója. A feladat nagy, s a vasutas dolgozók tíz- és tízezreitől követel hősies munkát, példamutató helytállást. Hazánk felszabadulásának 11. évfordulóját, április 4-ét méltóképpen azzal ünnepelhetjük meg, hogy szabadságunk születésnapjára minden árut maradéktalanul a rendeltetési helyére juttatunk.

Ahhoz, hogy időben és maradéktalanul minden áru a rendeltetési helyére jusson, az szükséges, hogy az elkövetkezendő hetekben meggyorsuljon a rakodás, biztosítsuk a vonatok menetrendszerű közlekedését, friss lendületet nyerjen a túlsúlyos mozgalom, a kocsik és mozdonyok javítása, a pályafenntartási munkák végzése.

Ezen feladatok elvégzésének sikere nagymértékben attól függ, hogyan szervezik azt üzemi bizottságaink és milyen segítséget nyújtanak a gazdasági vezetők. A verseny egész időszaka alatt biztosítsák üzemi bizottságaink az eredmények nyilvánosságát, népszerűsítsék az élenjáró dolgozókat és azokat, akik bár nem kimagasló eredményekkel, de példamutató szorgalommal végzik feladatalkat. Segítse elő ez a versenyszakasz az élenjáró munkamódszerek elterjesztését, érjék el vasúti üzemeink, hogy ne legyenek a szolgálati helyeken száz százalékon alul teljesítő dolgozók.

Legyen ennek a feladatnak sikeres elvégzése a vasutas dolgozók aktív segítsége ahhoz, hogy országunk valamennyi üzeme sikeresen teljesíthesse második ötéves tervünk első évének tervét.

Szakszervezetünk elnöksége bízik a vasutas dolgozók hősi helytállásában most is, mint már annyi alkalommal, hogy vasútas becsülettel mindent elkövetnek a rendkívüli feladatok megvalósítása érdekében.

Az árvíz elleni védekezésben is helytállnak a vasutas dolgozók

A pályafenntartási dolgozók még szinte ki sem pihenték a hóeltakarítás fáradalmait, máris sok helyen újabb fenyegető veszedelem, a víz ellen kellett felvenniök a küzdelmet. A Duna jeges áradata többfelé veszélyeztette az alépítményeket. A pályafenntartási főnökségek és szakaszok mindenütt azonnal megtették a szükséges intézkedéseket, a dolgozók állandó készenlétben állnak.



Homokzsákokkal erősítik meg a töltést Nagytétánynél. (Németh Gyula felv.)

Különösen fenyegetőnek mutatkozott a veszély a pusztaszabolcsi vonalon, *Nagytétény állomás* közelében. Itt a Duna vízszintje március 6-án délelőtt 8 és 10 óra között, alig két óra leforgása alatt 210 centiméterrel emelkedett. A rohamos vízszintemelkedés nem érte váratlanul a pályafenntartási szolgálatot. A felkészülés annyival is fontosabb volt, mert a vasúti töltés itt gátnak is szolgál, ha a töltést elmosná a víz, Nagytétény nagyrészét elöntené az áradat.

A veszélyeztetett szakaszon rövid idő alatt 800 pályafenntartási dolgozó állt munkába. A *székesfehérvári,* a *ferencvárosi,* a *terézvárosi* és a *józsefvárosi* pályafenntartási főnökségek dolgozói mintegy 2400 méteres vonalszakaszon 80 centiméterrel megemelték a padkát. Majdnem 20 000 homokzsákot raktak le a töltésre, további 4500 zsákot pedig előkészítettek az esetleges vízmosások betömésére. A pályafenntartási dolgozók és a munkálatok irányítói. *Birkás János* főmérnök, *Hutás János* vezetőmérnök, *Dobó Imre* szakaszkezelő pályamester, *Horváth Márton, Tóth Kálmán* és *Pós István* pályamesterek, *Hartai József* párttitkár, a szakasz anyagkezelője éjjel-nappal megfeszített erővel dolgoztak a töltés megerősítésén. A pályafenntartási dolgozók munkáját messzemenően segítette a forgalom az anyagvonatok gyors mozgatásával. *Ruttkai István* állomásfőnök többször maga kísérte az anyagvonatokat, hogy a homokzsákok szállítása ne szenvedjen késedelmet.

140 kilométeres sebességű szélviharban...

Ercsi közelében a *Váli-völgyet* átszeli a pécsi fővonal. A völgyet teljesen elborította a belvíz, a vasútvonal töltése úgy emelkedik ki az agyagszínű hullámokból, mint keskeny csík. Csütörtökön éjszaka orkánszerű szél dühöngött. A szél sebessége elérte az óránkénti 120—140 kilométert, a vihar magas hullámokat korbácsolt a vízre. A töltésen dolgozott *Takács Imre* előmunkás ifjúsági brigádjával együtt. Rőzsével, terméskővel erősítették a gátat a Ferencvárosból, Nagytétényből, Budafokról és az Uttörővasútról ide irányított pályamunkásokkal együtt.

A hullámok gyakran átcsaptak a töltésen, jéghideg vízcseppek áztatták a pályamunkások sapkáját, vattaruháját, csizmáját, de egyetlen ember sem akadt köztük, aki elhagyta volna helyét. Nekik és vezetőjüknek, *Horkai László* pályamesternek köszönhető, hogy egyetlen percre sem szakadt meg a vasúti összeköttetés Budapest és Pusztaszabolcs között, az anyagvonatok folyamatosan roboghattak Sztálinvárosba, és a pécsi bányák szene megérkezhetett a fővárosba.

Soroksártól Kalocsáig

Végig, a jegesen áradó Duna balpartján is, *Soroksártól Kalocsáig,* a vasutas dolgozók valóságos hadserege küzd a töltések, a gátak megerősítéséért. *Dunavecse, Dömsöd, Kunszentmiklós, Kalocsa* térségében mintegy 2500 pályafenntartási és építési dolgozó folytatja a harcot a jeges árral és szükség esetén még további ezrek fognak lapátot, ásót.

De nemcsak a pályamunkások, hanem a többi szakszolgálat dolgozói is kiveszik részüket az ár elleni küzdelemből. A mozdonyvezetők, a vonatkísérők pihenő idejüket feláldozva dolgoznak azért, hogy a gátépítéshez szükséges anyagokat eljuttassák a veszélyeztetett helyekre. *Szabó László* vonatvezető 36 órás szolgálat után még anyagvonatot továbbított Nagytéténye.

A vasutas dolgozók másutt is, ahol számítani lehetett a jeges ár betörésére, felkészültek a védekezésre. A pécsi igazgatóság területén mindenütt kitisztították a vízlevezető árkokat, ezenkívül átépítették a Bükkösd-patak medrét s a községi tanácsokkal együttműködve minden intézkedést megtettek a hegyekből lezúduló víz elvezetésére.

„Vasutasok a gátra!" — ez a jelszó terjedt el ezekben a napokban s ennek nyomán a vasutas dolgozók tízezrei sietnek az árvízsújtotta területekre, a vasútvonalak védelmére.

Javuló eredmények, növekvő versenylendület a Hámán Kató fűtőházban

A Hámán Kató Fűtőház márciusi termelési értekezletét megelőző műszaki konferencia foglalkozott az elmúlt két hónap tanulságaival és megjelölte a legközelebbi feladatokat, amelyek elsősorban arra irányulnak, hogy *a fűtőház minél hatékonyabban kivegye a részét a téli lemaradások pótlásából és teljesítse első negyedévi tervét.* Ugyanekkor a részvevők élesen bírálták a javuló eredmények és a növekvő versenylendület mellett még meglevő hibákat, hiányosságokat. *Török Béla* elvtárs, műszaki vezető elmondotta, hogy a nehéz szénhelyzet és a rossz időjárás ellenére az elmúlt két hónapban a hozzá beosztott mozdonybrigádok mindegyike elérte a sztahanovista szintet. Igy például *Kristóf Pál, Benedek József* brigádja és még több más brigád. *Szabó István* elvtárs mozdonyreszortos azért szállt síkra, hogy *a fűtőház indítson harcot az élüzem címért. Bányai Mihály* elvtárs hangoztatta, hogy a dolgozókat meg kell becsülni és foglalkozni kell velük, mert a fűtőház csak így emelkedhet fel arról a mélypontról, amelybe a múlt év végén került.

A műszaki értekezlet kimondotta, hogy *továbbra is teljes erővel kell folytatni a széntakarékosságért folyó harcot és fokozni kell a januári 110 százalékos teljesítést, ami 1350 tonna szén megtakarítását eredményezte.* A hibák közül az idő jobbrafordultával elsősorban *a géprevárást kell kiküszöbölni.* Ez úgy lehetséges, ha a beérkező gépek javítását a fiókműhely pontosan és gyorsan, jó minőségű munkával végzi el. Itt a legnagyobb együttműködésre van szükség a mozdonyfelvigyázók, a reszortosok és a fiókműhelyi dolgozók között. *(Gálik Sándor leveléből.)*

Vasutas nőket tüntettek ki a nemzetközi nőnap alkalmából

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a nemzetközi nőnap alkalmából a termelésben és a társadalmi munkában kitűnt vasutas dolgozó nőknek kormánykitüntetéseket adományozott.

A *„Szocialista Munkáért Érdemérem"* kitüntetést kapta *Szekeres Sándorné,* a vasút politikai főosztály munkatársa. *„Munka Érdemérem"* kitüntetésben részesült *dr. Gusztos Erzsébet* orvos (MÁV-kórház), *Rákóczi Ferencné* intéző (Miskolc igazgatóság, politikai osztály), *Sárdi Mária* állomáselőljáró (Gyékényes), *Juhász Károlyné* takarítónő (Józsefváros), *Megyesi Sándorné* jegyvizsgáló (Mezőhegyes), *Tóth Mária* főtiszt (a szombathelyi igazgatóság napközi otthonának vezetője), *Höflinger Anna* főtiszt (Kistarcsa), *Mándi Jánosné* vezető pénztáros (Nyíregyháza), *Fekete Joachimné* pályamester (GV. Pély), *Balinka Andrásné* szakmester (Északi J. J.) és *V. Kovács Jánosné* (Szolnoki J. J.)

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajának nyertesei

A Minisztertanács és a SZOT elnöksége köszönetét és elismerését fejezi ki mindazoknak a dolgozóknak, akik lelkiismeretes, áldozatkész munkájukkal hozzájárultak az 1955. évi termelési eredmények eléréséhez s a legjobb üzemeket a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával jutalmazza.

A vasút területén Záhony csomópontot, a Miskolci Járóműjavító ÜV-ot és a Pécsi Pályafenntartási Főnökséget tüntették ki a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Az eredményes pártélet kulcsa

Írta: Szárnyasi Gyula, a miskolci politikai osztály vezetője

A Szovjetunió Kommunista Pártjának történelmi jelentőségű XX. kongresszusa határozottan állást foglalt a pártvezetés lenini elve mellett, amelynek egyik döntő része a kollektív vezetés. A kollektív vezetés, kihat a párt egész politikájára, kulcsa a jó pártélet megteremtésének. Ezért szögezte le a kongresszus, hogy minden pártszerv munkájában szigorúan ragaszkodni kell a kollektív vezetés elvéhez, amely — mint ahogy *Szuszlov* elvtárs mondotta felszólalásában — *„a pártélet alapjainak alapja"*. *„A vezetés kollektivitása* — mondotta a továbbiakban —, *a pártszervek választott volta és beszámolási kötelezettsége, a bírálat és az önbírálat — mindez fontos feltétele annak, hogy megnyilvánuljon a kezdeményezés, feltáruljanak a munkában mutatkozó hibák és hiányosságok, megleljük a hibák kiküszöbölésének módját, fejlesszük a kommunisták aktivitását"*.

Minden pártszerv módszere

A kollektív vezetés tehát nemcsak a legfelsőbb pártvezetés lenini módszere, hanem minden pártszerv módszere, a legalsóbbaktól a legfelsőbbekig. A mi

pártszervezeteink is csak akkor érhetnek el tartós sikereket, ha töretlenül alkalmazzák a kollektív vezetést.

Ennek igazságát számos példa bizonyítja a miskolci igazgatóság területén is.

Néhány héttel ezelőtt, *Miskolc személypályaudvaron és a fűtőházban* gondosan előkészített pártbizottsági ülésen alaposan megvitatták az MDP Központi Vezetőségének az ipar technikai színvonala emeléséről szóló határozatát. A kibővített pártbizottsági ülésre *meghívták az alapszervezeti titkárokat és néhány elvtársat a gazdasági vezetők közül. Az ilyen összetételű megbeszélés biztosította a vélemények alapos kicserélését*, mert azok is elmondhatták észrevételeiket, akik nap mint nap közvetlenül érintkeznek a dolgozókkal és tapasztalataikat a feladatok végrehajtása közben szerezték. A hozott határozatok elérték céljukat és megvalósításuk során kimagasló eredmények születtek a két szolgálati helyen.

A kollektív vezetés ilyen példái azonban még nem jellemzik a miskolci igazgatóság területén dolgozó pártszervek összességét. Éppen ellenkezőleg

a legtöbb hiba abból fakad, hogy a határozatot hozó szervek nem ismerik kellően területüket

s a határozatokat nem előzi meg mélyrehatóan véleménycsere. A *hatvani* fűtőházban például a pártbizottsági tagok nincsenek tisztában a fűtőház tervszámaival, nem ismerik a legfontosabb termelési mutatókat. A végrehajtóbizottsági ülések éppen emiatt nem elemzik sem az eredményeket, sem a hibákat. Nyilvánvaló, hogy ilyen körülmények között a dolgozók mozgósítása sem lehet megfelelő.

Sok tapasztalat igazolja azt is, hogy a kollektív vezetés hiánya visszahúzza, fékezi a pártéletet, közönyösségbe taszítja a párttagokat. *Sátoraljaújhely* forgalmi pártszervezeténél például a volt párttitkár, *Magházi József, minden kérdésben maga döntött, nem vette figyelembe sem a vezetőség, sem a tagság véleményét.* Az alapszervezetnél emiatt hanyatlás következett be, az aktívák elfordultak a pártszervezet vezetőitől és nem támogatták őket. Természetesen ez a körülmény nem maradt hatás nélkül a termelésre sem. Amióta a párttitkárt a tagság leváltotta, jelentősen megjavult a pártélet és a munka.

A kollektív vezetés a pártélet hatalmas tartalékait nyitja meg, mert a párttagságot nem csupán a felülről hozott határozatok puszta végrehajtóivá teszi, hanem megteremti a kezdeményezések széles lehetőségét, fejleszti a kommunisták felelősségérzetét, aktivitását s ezzel szélesre nyitja kapuit a pártdemokrácia érvényesítésének is.

A kollektív vezetés nem csupán a feladatok megvitatását jelenti, hanem megköveteli azt is, hogy

a vezető szervek rendszeresen tájékoztassák a tagságot a megoldandó feladatokról,

tanácskozzanak velük a végrehajtás módjáról, hallgassanak észrevételeikre és a feladatok végrehajtását is magas színvonalon szervezzék meg. Csakis az emberek között folytatott szüntelen szervezőmunka érleli valóságos eredménnyé a kollektív vezetésben rejlő erőt.

Legyen a határozat végrehajtása is kollektív

Sajnos gyakran éppen erről feledkeznek meg pártszervezeteink. Ez megnyilvánul már a határozatok hozatalánál is, amely nem egyszer általánossága miatt, eleve lehetetlenné teszi a végrehajtását. Az *igazgatóság II. osztálya* alapszervezetének közelmúltban hozott határozata többek között a következőket tartalmazta: *„2. Kifizetjük a párttagsági díjat, 3. A DISZ-ifjúságot patronáljuk"*. A határozat nem szól a pártmunka legfontosabb feladatáról, a termelés segítéséről, nem határozza meg a végrehajtás módját és azt, hogy ki a felelős végrehajtásukért. A XX. kongresszus nyomatékkal hívja fel a figyelmet arra, hogy *a kollektív vezetés és a határozathozatal elveszti az értelmét, ha az a végrehajtásban, sőt már a határozat megszövegezésénél kollektív fecsegéssé változik.*

A kollektív vezetés nem kollektív felelőtlenséget jelent, hanem kollektív felelősséget, de nem zárja ki, sőt feltételezi a személyes felelősséget is. A kollektív vezetés ugyanakkor nem csökkenti — mint ahogy egyesek képzelik —, hanem erősíti a vezetők tekintélyét, mert

az a vezető, aki figyelembeveszi a dolgozók javaslatait, véleményét, nagyobb megbecsülésnek részese,

mint az, aki nem teszi ezt. Növekszik a megbecsülés, mert mindenki maga tapasztalhatja, láthatja, hogy mennyivel nagyobb eredményeket hoz a közös döntés, a közös munka, mint az egyszemélyi irányítgatás.

A kollektív vezetés szerteágazó, számos problémát tartalmazó bonyolult kérdés. Éppen ezért minden egyes pártszervezetünk tagságának mélyen át kell gondolnia mindazt, ami elhangzott a XX. kongresszuson a kollektív vezetésről, mert a kollektív vezetés kulcskérdése minden más feladat megoldásának.

A pártmunka kihat a termelési eredményekre

Körmend állomáson a pártszervezet hosszú ideig nem fejtett ki tevékeny munkát. Az újonnan megválasztott vezetőség legfontosabb feladatának tekintette, hogy megteremtse az élénk szervezeti életet. Elmondhatjuk, hogy ezt sikerrel oldottuk meg, mert az elvtársak pártrendezvényeinket, a politikai iskolát, a bizalmi és népnevelő-értekezleteket ma már szorgalmasan látogatják és hasznos tanácsokat adnak a vezetőség munkájához is.

Az új pártvezetőség sikerét a kollektív vezetés megvalósításának, a párttagokkal való fokozott törődésnek, a népnevelők, a pártbizalmiak helyes irányításának köszönheti. A politikai munka sikere lemérhető azon is, hogy állomásunk négy vonatkísérő brigádja *„kiváló dolgozó"* jelvényt szerzett és az eddigi eredmények alapján, úgy látszik, hogy a *„szakma kiváló dolgozója"* címet is elnyerik.

A bizalmiak és népnevelők jó munkájának tudható be, hogy *az állomás minden dolgozója, élen a párttagokkal, olyan felajánlásokat tett április 4-re, amelyek teljesítése állomásunkat az „Élüzem" cím elnyeréséhez segíti.* A XX. kongresszus idején kongresszusi hetet tartottunk, melynek során *Göncz Ferenc* és brigádja az utazási sebesség teljesítésénél 160,3 százalékot ért el. Az eredmények azt bizonyítják, hogy a pártmunka döntően kihat a termelési eredményekre.

Varga Ferenc
párttitkár

A pártoktatás hírei a budapesti igazgatóság területéről

A székesfehérvári fűtőház pártbizottsága a vezetőségválasztás óta nagyobb gondot fordít a pártoktatás segítésére. Meg is van az eredménye: megjavult a marxizmus-leninizmus alapjai tanfolyam munkája, fegyelme. Hanyi elvtárs, a fűtőházi PB titkára és Ralnyák elvtárs, a fűtőház főnöke, mint konferenciavezetők is jó példát mutatnak a fűtőház kommunistáinak.

•

Pusztaszabolcs pft. alapszervezetének vezetőségi tagja, Király János elvtárs nem képezi magát, nem vesz részt a pártoktatásban. Rossz példája hozzájárult ahhoz, hogy a marxizmus-leninizmus alapjai szemináriumi létszáma hat főre csökkent.

•

A vasúti főosztály forgalmi szakosztályának alapszervezetében jó munkát végez Párdány János elvtárs, a politikai gazdaságtan I. évfolyamának konferenciavezetője. A konferenciát élénk viták teszik érdekessé.

•

Megdicsérjük Sziklási Károly elvtársat, a K.E.H. propagandistáját, aki vállalta a székesfehérvári politikai gazdaságtan konferenciák patronálását és példamutatóan teljesíti vállalását.

— A DISZ Központi Vezetőségének vörös vándorzászlaját az 1955. évi második félév eredményei alapján március 14-én adják át a győztes sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség DISZ-szervezetének. A második és harmadik helyezett dombóvári fűtőház és szombathelyi járműjavító DISZ-szervezetei a DISZ KV oklevelét március 15-én, illetve 17-én veszik át.

*

— A Nemzetközi Nőnap tiszteletére ünnepi műszakot tartottak március 1-től 8-ig Szeged igazgatóság dolgozó női.

Nemzetközi ÉLET

A moszkvai vasutasok béketalálkozója

— Néhány év múlva, az itt ülő vasutasok közül többen fogják vezetni az atom-exprest Moszkvából, egyenesen Uj-Delhibe — ezekkel a szavakkal kezdte beszédét *Vlagyimir Engelhardt* akadémikus, a moszkvai vasutasok nagyszabású béketalálkozóján. A kiváló tudós ezután így folytatta: — *A világ legmagasabb hegyláncolatai évszázadok óta leküzdhetetlen akadályt jelentettek az Oroszországból Indiába vezető úton. Eljön azonban az idő, amikor a Himaláján keresztül vágott hatalmas alagút köti majd össze a két nagy országot. Valósággá válik majd a Himaláján át vezető vasútvonal, amelyet joggal nevezhetünk majd a baráti kézfogás vasútjának. A tudósok és a vasutas dolgozók nagyszerű erőfeszítései még közelebb fogják hozni egymáshoz a két szomszédos, testvéri országot: Indiát és a Szovjetuniót.*

A béketalálkozón megjelent kínai, lengyel és román vasutas küldöttségeket, valamint a demokratikus német írók delegációját örömmel üdvözölték a szovjet vasutasok és valamennyien elragadtatással hallgatták Engelhardt akadémikus előadását.

A béketalálkozón elhatározták, hogy javasolni fogják valamennyi ország vasutasainak: indítsanak békevonatokat.

A szovjet vasutasok lelkesedéssel tanulmányozzák a kongresszus anyagát

A Szovjetunió vasutasai nagy figyelemmel kísérték a XX. pártkongresszus eseményeit és rendkívüli megelégedéssel fogadták a Központi Bizottság beszámolóját.

Szerte az országban gyűléseken fejezik ki tetszésüket a szovjet vasutasok a kongresszus munkája iránt. *Avilov* főmozdonyvezető, a *moszkva—rjazanyi* állomás mozdonyvezetője többek között ezeket mondotta: — *Mi valamennyien büszkék vagyunk hazánk eredményeire és helyeseljük az új grandiózus terveket. Állandóan érezzük a kommunista párt gondoskodását,* éppen ezért méginkább megsokszorozzuk erőfeszítéseinket, hogy túlteljesítsük a hatodik ötéves tervet.

Egyvágányú vasút épül Köln és Flittard között

Köln és a tőle 17 kilométer távolságra fekvő Flittard városka között rövidesen megkezdik a világ egyetlen egyvágányú vasútjának építését. Első olyan vonal lesz ez, amelynek egyszál sínje földön fut, s nem sínpáron történik a forgalom. A terveket egy svéd pénzember karolta fel, s úgy hírlik, hogy siker esetén Köln városa saját költségén még 14 kilométer hosszú vonalat építtet.

Ezideig már több egyvágányú vasutat próbáltak ki a világon, de ezek többségében függővasutak voltak. Ilyen vasút működik már ötven esztendeje Barmen és Elberfeld városok között.

A német vállalkozás nagy érdeklődést kelt minden országban. Az angolok — a kísérlet sikere esetén — ilyen egyvágányú vasutat szándékoznak építeni London és a London melletti repülőterek között.



Képünkön bemutatjuk az első, Kínában gyártott, önműködő, vágányállapotot visszatükröző mérőkocsi belső berendezését.

A Szovjetunió közlekedésének fejlesztése a hatodik ötéves tervben

Megnyílt a magyar—szovjet barátsági hónap vasúti előadássorozata

A *Közlekedés- és Közlekedésépítés-tudományi Egyesület* vasúti szakosztálya a *vasutas szakszervezettel* közösen előadássorozatot rendez a magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából. Az előadások ismertetik azokat az irányelveket, amelyeket az SZKP XX. kongresszusa a műszaki fejlesztés érdekében megszabott és azokat a határozatokat, amelyeket a közlekedés fejlesztésére hozott.

Az előadássorozat ünnepélyes megnyitására és az első előadásra március 7-én került sor az *Út- és Vasúttervező Vállalat* Molotov téri székházának vasutas dolgozókkal és más közlekedési szakemberekkel megtelt nagytermében. *Földvári László* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes megnyitójában méltatta az előadássorozat jelentőségét és felkérte *Csanádi György* elvtárs, műszaki egyetemi tanárt, a MÁV vezérigazgatóját az első előadás megtartására.

Csanádi elvtárs *„A műszaki fejlesztés irányelvei a Szovjetunió közlekedésében"* címen tartotta meg előadását.

— A magyar nép és vele a közlekedés dolgozói napról napra érzik a Szovjetunió határtalan segítségét, a szovjet emberek önzetlen támogatását, szeretetét — mondotta Csanádi elvtárs. — Népi demokráciánk sikereinek egyik döntő tényezője ez a baráti segítség, amelyért nem lehetünk elég hálásak. Azok a távlatok, amelyeket a XX. kongresszus tár elénk, egész dolgozó népünk lelkesedését váltják ki, mert tudja, érzi mindenki, hogy a nagyszerű fejlődés útját járó hatalmas szovjetországgal együtt fog fejlődni, erősödni, virágozni a többi szocialista ország, köztük a mi magyar hazánk is.

Csanádi elvtárs részletesen ismertette ezután azokat a hatalmas terveket, amelyeket a Szovjetunió a hatodik ötéves terv során a vasúti közlekedésben megvalósít. Előadását azzal fejezte be, hogy a magyar dolgozók megfogadják: *minden erejükkel, alkotókészségükkel, szívük minden dobbanásával az eddiginél még szorosabb egységben vesznek részt a szocializmus, a kommunizmus épületének megalkotásában.*

A nagy érdeklődéssel kísért előadás után Földvári elvtárs zárószavaival ért véget az ünnepség.

★

Csanádi elvtárs előadásának a Szovjetunió vasúti közlekedése fejlesztésével foglalkozó részét jövő számunktól kezdve részletesen közöljük.

„Tenni mertek a honért"

Tizenegy éve, hogy szabadon ünnepelhetjük a szabadság hajnalának szimbolumát, március 15-ét. Minden év március 15-én büszke örömmel emlékezünk a szabadságharc születésének napjára, köszöntjük most is a 108 év előtti hősöket és köszöntjük azokat, akik elhozták nekünk az első szabad márciust. Történelmünk egyik legszebb és legnagyobb eseménye 1848. március 15-e. Azóta ez a nap a márciusi fiatalokra való emlékezés napja, akik elsők voltak azok közt, kik „tenni mertek a honért".

De március 15 nemcsak a győzelmet, hanem a bukást is jelképezi, amelynek tanulságai kitörölhetetlen nyomot hagytak népünk történelmében. 1848 a népek tavasza volt, hajtásait azonban az évszázados európai reakció dermesztő hidege megfagyasztotta. De 1945-ben ismét feltámadt e tavasz és melegét most már elpusztíthatatlan forrás, a szocializmus országa táplálja. Ez a biztosíték arra, hogy soha többé nem lehet eltemetni a mi népünk tavaszát.

Az új, szabad, demokratikus Magyarország magasra emelte 1848 diadalmas zászlaját, befejezte és tovább folytatta azt a művet, amelynek alapját 100 esztendeje nem sikerült lerakni. 1848 elbukott, mert nem sikerült tartós egységgé kovácsolni a nemzet erejét. Mi tanultunk a történelmi példából és minden eddiginél erősebb összefogást teremtettünk meg a párt vezetésével.

Március a mi számunkra nemcsak a múltat, hanem a jelent, az alkotást, az erőt is jelképezi. A hazaszeretet annak idején azt jelentette, hogy „szuronyszegezve és forradalmi dalt énekelve mentek az ágyúk elébe" fiataljaink. Ma ez a hazaszeretet tettekre sarkalló, munkára biztató erő. A tettel való hazaszeretetre nemcsak 1848-ban volt szükség, hanem ez jellemzi az igazi hazafiságot ma, a békés napokban is.

A szabadság márciusi napja most arra figyelmezteti vasutas ifjúságunkat, hogy tettekkel küzdjön az elmaradt szállítások pótlásáért, a tavaszi munkák elvégzéséért, második ötéves tervünk első negyedévének sikeres befejezéséért.

Tettekkel szeretni a hazát ma olyan eredmények elérését jelenti, mint amilyenekkel a sátoraljaújhelyi pályafenntartás diszesei elnyerték a DISZ Központi Vezetőségének vörös vándorzászlaját, akik az elmúlt félévben 31 013 forint megtakarítást értek el. Tizenegy főből álló DISZ-őrjáratuk pedig 26 ezer forintot takarított meg a népgazdaság számára.

A tettekkel párosuló hazafiságot mutatja a dombóvári fűtőház fiataljainak példája, akik 160 ezer tonna túlsúlytovábbítással 167 200 forintot takarítottak meg. Tettekkel szeretni a hazát, olyan eredmények elérését jelenti, mint amilyen a Szombathelyi Járműjavító fiataljaié, akik az elmúlt félévben 125,8 százalékos átlagteljesítménnyel dolgoztak, túlszárnyalva az üzem 124,7 százalékos átlagteljesítményét. Csak az hivatkozhat ma a márciusi ifjak dicsőségére, csak az tekinthet őszintén példaképének Petőfit, Vasvárit és a többieket, aki az ő harcaikat folytatva örömmel fáradozik a szocialista Magyarország felépítésén. Meritsünk új erőt a márciusi ifjak tetteiből és fogadjuk meg, hogy mi sem örködünk kevésbé éberen a haza sorsa felett, mint ahogy tették azt 108 év előtt dicső őseink.

Az újítók a technika fejlesztésének élharcosai

A XX. kongresszus útmutatása még nagyobb tettekre serkent

Az SZKP XX. kongresszusa, amely nagyszerű távlatokat nyitott elsősorban a kommunizmus és a szocializmus építésén dolgozó népek előtt, ráirányította a fényszórót a technikai haladásnak, mint a további fejlődés egyik kulcskérdésének alapvető fontosságára. A kongresszus megjelölte az ipar műszaki színvonala emelésében végrehajtandó fordulat körvonalait, legfontosabb irányát és módját.

Szocializmust építő országunkban rendkívüli jelentősége van a műszaki színvonal emelésének, további felemelkedésünk rugójának. A technika fejlesztésének döntő szerepe a termelékenység emelésére gyakorolt hatásában rejlik. A munka termelékenységének növekedése azt jelenti, hogy adott idő alatt több terméket hozunk létre, csökken a termékegység előállítására fordított élő munka, a vasúton többet szállítunk.

Nálunk — a kapitalista társadalomtól eltérően — a megnövekedett termékmennyiséget a társadalom érdekeinek megfelelően, a szocializmust építő társadalom tagjai életkörülményeinek javítására használják fel. És itt már tisztán látható, milyen összefüggés van a termelékenység növekedésének fő eszköze: az új technika és a dolgozók szükségleteinek maximális kielégítése között. Mint ahogy látni kell azt is, hogy a szocializmusban a szocialista termelési viszonyok a technika fejlesztésére korlátlan lehetőségeket nyújtanak, és hogy az új technika alkalmazásának mérve az, hogy az új technika munkaidő megtakarítást eredményezzen, megkönnyítse a dolgozók munkáját.

Ezeket a célkitűzéseket szolgálják a vasutas dolgozók újításai, ésszerűsítései, a technológiai folyamatok megreformálására törekvő kezdeményezései. Néhány ilyen újítást teszünk ismét közzé azzal, hogy a mozgalmi és gazdasági vezetők — amenyiben erre mód és lehetőség van — hasznosítsák az üzem, a szolgálati hely munkájának elősegítésére.

Kövendi József fényező, Debreceni Járműjavító: Készülék a személykocsik betűfúvásához

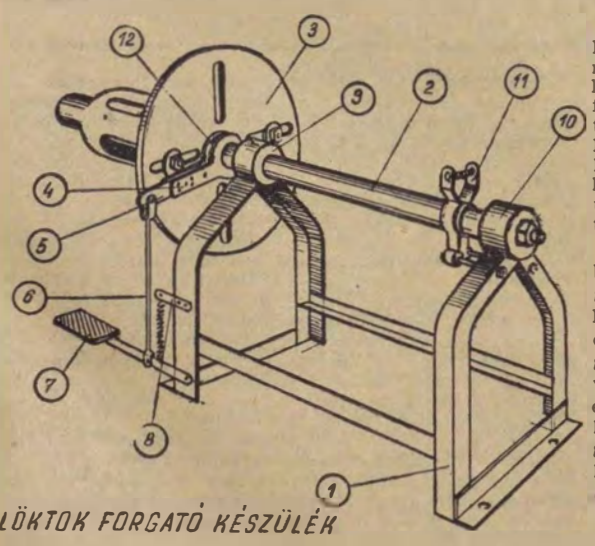
Amint ismeretes, a személykocsik számozását és az azokra történő különböző tájékoztató jellegű betűk és számok felírását szórófestéssel, sablon segítségével végzik. Az eddigi eljárás szerint a dolgozó egyik kezével a megfelelő helyre tartotta a sablont, mialatt másik kezével a festékszórópisztolyt vezette. Ez az eljárás nehézkes és hátrányos volt, mert legtöbbször jelentős fizikai igénybevétellel járt a feliratoknak különböző helyzetekben való elkészítése. A kar elfáradása nemegyszer a sablon elmozdulását eredményezte, ami viszont a minőségi munka rovására ment.

Kövendi elvtárs arra törekedett, hogy ezen segítsen. Ezért a sablon rögzítésére egy rugószorítással működő készüléket tervezett, melyet a kívánt magasságban és helyzetben lehet rögzíteni a kocsik oldalához. Ujításával jelentősen megkönnyítette a munkát, emelte a munka termelékenységét.



1. Sablonrögzítő alaplemez 3. Rögzítőcsavar 4. Kerettartó cső, 5. Rúgó 6. Szorítólap 7. Szorítókar 8. Rúgó 9. Rögzítést működtető fogantyú 10 Fogantyú zár 11. Kézi fogantyú 12. Sablontartó keret 13. Sablon villa 14. Csavar 15. Rögzítő anya 16. Csap. 17. Tengely.

Fekete László művezető, Debreceni Járműjavító: Löktok villanyhegesztéséhez szerkesztett forgató készülék



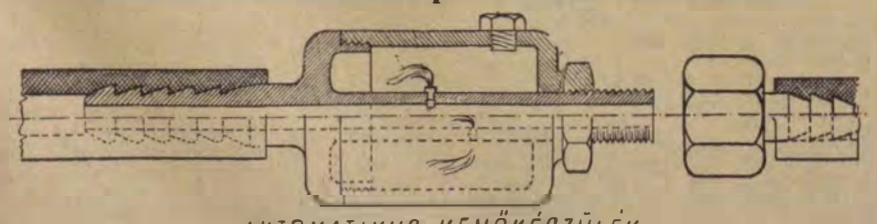
1. Forgató készülék-állvány. 2. Tengely 3. Felfogó tárcsa 4. Kilincsmű-kar oldallemez. 5. Kilincsmű kar 6. összekötő rúd 7. Kilincsmű mozgató lábpedál 8. Rugó felfüggesztő 9. Csapágy 10. Csapágy. 11. Áramszedő. 12. Kilincsmű fogaskerék.

A teher- és személykocsik löktokjainak vezetőhüvelyét — nagyobb kopás esetén — villanyhegesztéssel töltik fel. A feltöltés során a löktok forgatása eddig kézi erővel történt. Ez a munka folyamatosságára hátrányos volt, mivel egy-egy hosszanti varrat elkészítése után a löktokot mindig fordítani és újból rögzíteni kellett.

A folyamatos munkavégzés biztosítására az újító egy forgató készüléket javasolt, amelyen a löktok egy lábpedál és egy kilincsszerkezet segítségével forgatható. Az áram bevezetése a készülék tengelyére erősített rugós megoldású rézkefén keresztül történik. A hegesztendő löktokot a forgató készülék tárcsájára szárnyas csavarral rögzítik.

Fekete elvtárs új készüléke nemcsak munkaidő megtakarítást jelent, hanem jobb és könnyebb munkakörülményt a dolgozóknak és javítja a munka minőségét is.

Czuprik Mihály lakatos, Debreceni Járműjavító: Automatikus kenőkészülék pneumatikus szerszámokhoz



A pneumatikus szerszámok kenése eddig úgy történt, hogy a csatlakozó tömlőt megbontották, majd utána olajat öntöttek a szerszámba. Az olaj azonban a szerszám működése közben egész rövid idő alatt kifolyt.

Czuprik elvtárs látta ezt és elhatározta, hogy a folyamatos kenés elérésére automatikus kenőkészüléket szerkeszt. Ez egy kétrészes hengerből áll, mely menettel van összeerősítve és egyben papír- vagy más tömítőanyaggal van ellátva. A készülék belsejében vékony furat található, amelyen keresztül a tömlőből átáramló sűrített levegő a kenőolajat ködszerűen magával ragadja. Az olaj feltöltésére egy csavar szolgál, amelyben rúgós-golyós szelep található. Ennek az a célja, hogy az olaj fogyása alkalmával a tartányban vákuum ne keletkezzék. A porlasztó nyílás úgyis elkészíthető, hogy azon gyapotkenőszál szállítja az olajat. Ez esetben azonban nagyobb keresztmetszetű lyuk szükséges. A kenőkészülék a tömlő és a pneumatikus szerszám között hollandi anyával, illetve kengyellel van rögzítve. A két alkatrész összeszerelésénél a záróanyag biztosítja a rögzítést, amely alá szintén tömítőanyagot alkalmazunk.

A készülék, a pneumatikus szerszám méreteitől függően, tetszés szerinti méretekben készíthető.

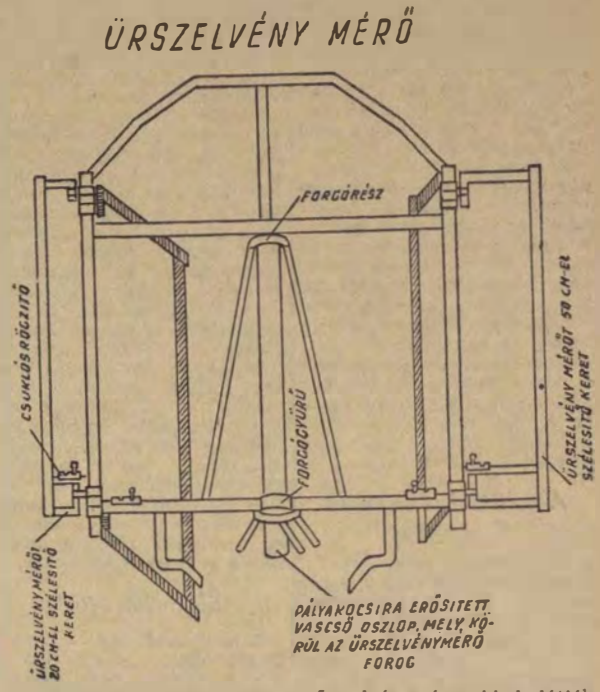
Parrag István esztergályos, autófuvarozási főnökség: Dugattyúcsapszeglyuk-fúró készülék

A dugattyúcsapszegek lyukainak fúrása — a dugattyúk nehézkes befogási lehetősége miatt — eddig igen körülményes volt. Az újító egy felfogókészüléket szerkesztett, melynek segítségével a dugattyú felfogása, derékszögbe való beállítása könnyűszerrel és gyorsan végezhető.

Parrag elvtárs javaslatának nagy előnye még az is, hogy a dugattyúk sorozatmegmunkálása esetén biztosítani lehet a folyamatos munkáltatást és a csapszeg egyforma magasságát is.

A készüléket hulladékanyagból, olcsón elő lehet állítani.

Godó József és Zaretnik János lakatosok, Bp. Terézvárosi pályafenntartási főnökség: Ürszelvénymérő



A két újító javaslata szerint a régi, szabványos űrszelvénymérő, a pályatesten elhelyezhető különböző tárgyak bemérésére is alkalmassá válik azáltal, hogy a keretet mindkét oldalán egy ki- és becsukható, mindkét helyzetében csuklós rögzítővel merevíthető 500 és 200 milliméter szélességű szelvényszárnyakkal látják el.

Az új űrszelvénymérő használatával lényeges munkaidő megtakarítást érhetnek el, mert azokat a tárgyakat is, amelyeket eddig külön mérőszalaggal kellett lemérni, az űrszelvényméréssel egyidejűen bemérhetik.

A kocsicsapágy hőnfutások hibaforrásairól és csökkentéséről

II.

A TENGELYCSAPOK SZABÁLYOZÁSÁT. úgy végezzük, hogy a hőnfutott kerékpárt a csapesztengára felfogva, annak csapjairól a hiba mértékének megfelelő fogást esztergálunk le, majd kaparókkal, reszelőkkel és végül csiszolóvászonnal, csiszolóporral a lehető legsimábbra képezzük.

A köszörülés természetesen tökéletesebb felületet ad, mert a reszelések, kaparások — amit szabad kézzel végeznek — elmaradnak.

Mindkét eljárás tökéletes. A tengelycsapok szabályozását azonban sok helyen felületesen végzik.

A nem forgó nyeregszeggel rendelkező kerékcsap-esztergapadok esetében nem tulajdonítanak fontosságot annak, hogy a csapszabályozásra kerülő kerékpárok tengelyvégeiben lévő furatok (kirnerlyukak) nincsenek-e összeverve, mert ha igen, akkor a csapesztergára való felfogás előtt szabályozni kell azokat. A szabályozást a csapeszterga nyeregszeg csúcsának szögével azonos szögű süllyesztővel kell végezni, hogy a tengelyvégekben lévő süllyesztések teljes felületükkel feküdjenek a nyeregszegek csúcsain. Ellenkező esetben az egész terhelés a szögek eltéréséből adódó kis élen adódik át. Ez az él a kerékpár forgása mellett bizonyos mértékű bolygást is végez, illetve a forgástengely nem esik egybe a kerékpár tengelyével, melyhez még az egyik kereken futó hajtószíj is hozzásegít. Ez a bolygás természetesen — akár esztergálják a csapot, akár köszörülik —, lerajzolódik a tengelycsap kerületén és — bár hihetetlenül hangzik — így lesz a szabályzott tengelycsap sokszor oválisabb, mint volt.

Másik hiba — mely szintén a tengelycsap ovalitását eredményezi — az, hogy ritkán cserélik a nyeregszegeket. A kerékpár nagy súlyánál fogva állandóan egy irányból nehezedik a kisfelületű felfüggesztési pontjaira, a nyeregszegekre és így ezeket forgása közben féloldalasra koptatja. A féloldalasra kopott nyeregszegek alkalmazása — mint az említett szabálytalan (elvert) tengelyvégfuratok esetében ugyancsak a tengelycsapok bolygását idézi elő.

AZ ILYEN OVÁLIS TENGELYCSAPRA felszerelt csapágycsésze nem teljes felfekvő felületével fekszik a tengelycsapon, s ezáltal csak egyes pontjain adja át a terhelést. Az így megkisebbedett felületen átadott terhelés nagyobb surlódást, s ezáltal melegedést idéz elő. A melegedés következtében meglazult bélésfém, a forgó tengelycsap ovalitásából folyóan, különböző pontokon adva át a terhelést, megrepedezik és kiverődik. A tulajdonképpeni olvadás pedig csak azután következik be, amikor a tengelycsap a csapágycsészével kerül érintkezésbe. Megfigyeltük ugyanis, hogy a legtöbb kiolvadt csapágycsésze tokjában csak elenyészően kevés, teljesen megolvadt bélésfém van, a legnagyobb része sértetlen (nem olvadt) állapotban lévő törött darab.

Van a csapágyszabályozásnak egy másik szabálytalan módja is.

Ha a hőnfutott csap leszerelésénél megállapítják, hogy a tengelycsapon csak kisebb sérülések vannak, nem esztergálják, vagy köszörülik le a csapot, hanem reszelővel szélesen eldolgozva, hogy sarkok ne maradjanak, kireszelik a sérülést, utána csiszolóvászonnal fényesre csiszolják, majd bekötik. Az ilyen csappal szerelt csapágy hajlamos a melegedésre és ezért előfordul, hogy több helyen is kikötik és az időközbeni sérülést is hasonló módon javítják, míg a tengelycsap „sokszögletű" lesz és kiolvad.

A FELSOROLTAK és az esetleg fel nem sorolt hátrányos eljárások akadályozzák a vasúti kocsik legkényesebb, legjobban igénybevett és legtöbb figyelmet igénylő alkotóelemének — a csapágyaknak — tökéletes működését.

Egy nem egészen korszerű szerkezetű, de jól karbantartott csapágy-szerkezettel — üzembiztonsága révén — sokkal nagyobb teljesítmény érhető el, mint egy korszerű szerkezettel biró, de rosszul karbantartott csapágy-rendszerrel. Megjegyezve, hogy kocsicsapágyaink egyáltalán nem korszerűtlenek.

A fent említett hibákon csapágyszerelési szakmában jártas és lelkiismeretes munkaátvevőkkel is sokat lehet segíteni. A lelkiismeretes munkaátvétel hatására az illetékes ipari szakmunkások maguk fogják találni a módot az említett hibák nagy részének kiküszöbölésére. **Jordán Imre**

Egy elkésett válasz

A debreceni pályafenntartási főnökség XVI-os pályamesteri szakaszának szeptemberi termelési értekezletén Nádasdi József pályamunkás maga és néhány társa nevében azzal a kéréssel fordult a vezetőkhöz, hogy engedélyezzenek számukra 2—3 nap szabadságot kukoricatörésre.'

Kérésükre február 8-án érkezett válasz a debreceni igazgatóság II. osztályától. A levélben közölték, hogy a kérelem teljesítésére nincs lehetőség.

De mi lett a kukoricával? Vajon ott maradt letöretlen? Nádasdi Józsefék talán reggelenként kiálltak földjük sarkára és megnyugtatták a kukoricacsöveket, hogy csak várjanak nyugodtan, míg megérkezik az igazgatóság válasza?

Nem ez történt! Hanem az, hogy amig az „ügy" intézésének aprócska csermelye tengerré duzzadt, mármint a bürokrácia tengerévé, addigra Nádasdiék régen elvégezték munkájukat. Megkapták a szabadságot a pályamestertől.

Úgy látszik erről nem tudtak a debreceni igazgatóság II. építési és pályafenntartási osztályán. De azt se igen tudják, hogy mikor van a kukoricatörés ideje, mert ha tudnák, nem februárban küldték volna el a „sürgős" választ, ami ekkor már nem volt más, mint egy bürokráciáról tanúskodó elkésett levél.

(— vadász —)

Jól előkészített területi bizottsági választásokat!

A szakszervezeti élet nagy jelentőségű eseményei kezdődtek meg: a területi bizottsági választások. Először a budapesti területi bizottság választása zajlott le. Ez az első választás számos olyan tapasztalattal, útmutatással szolgál a többi öt területi bizottságnak, amelyet azoknak feltétlenül figyelembe kell venniök, ha a választást jelentőségéhez méltóan kívánják előkészíteni és lebonyolítani.

A budapesti területi bizottság választásán *az összbenyomás kedvező volt.* A területi bizottság alapos *munkatervet* készített a választás lebonyolítására. Ebbe a területi bizottság valamennyi munkatársa bekapcsolódott. Élénkké tette a választást, hogy a szavazólapok összeszámlálása alatti szünet idejére *érdekes kultúrműsorról gondoskodtak.* Helyes volt az is, hogy a választás színhelyén, a Landler-kultúrotthonban alkalmi *újító- és selejtkiállítást* rendeztek.

A politikai előkészítés fontossága

A választás ünnepélyességét igen hatásosan emelte *a terem díszítése.* Hiba volt azonban, hogy az elhelyezett feliratok nem tükröztek eléggé, milyen feladatok állnak a vasutas dolgozók előtt, s hogy a szakszervezet milyen formában nyújthatja a legnagyobb segítséget e feladatok megoldásához, mint például *az elmaradt szállítások mielőbbi pótlásához, a túlsúlyos mozgalom továbbfejlesztéséhez.*

A választás technikai előkészítése és lebonyolítása lényegében tehát megfelelő volt. Nem lehet azonban ezt ilyen egyértelműen elmondani a politikai előkészítő munkáról. *Különösen a beszámolót követő vitánál lehetett észrevenni a politikai előkészítés hiányát.* A hozzászólások nem tükrözték azt, hogy a küldöttek tudatában vannak a választás fontosságának, annak, hogy lényegében *a szakszervezet egyik vezető szerve munkájának az alakulását tartják a kezükben.* A küldötteket a küldöttválasztó közgyűléseken sokkal gazdagabb útravalóval kellett volna ellátni, akkor mondanivalójuk nem szorítkozott volna túlnyomórészt általánosságokra. A felszólalásoknak jobban kifejezésre kellett volna juttatniok, *mit várnak a dolgozók, az üzemi bizottságok a területi bizottságtól a technika fejlesztésében, a munkaverseny kiterjesztésében, a dolgozókról való gondoskodásban.*

Élénkebb vitát!

A beszámolónak is volt bizonyos része abban, hogy a vita hozzászólói nem mindig tudtak kellő súllyal hangot adni egy-egy problémának. A beszámoló egészében véve jó volt, teljes keresztmetszetét adta a területi bizottság munkájának, de éppen emiatt *túlságosan részletezővé vált,* úgyhogy a hozzászólók úgy érezhették, az ő számukra sehol sem hagyott nyitott kérdést. Hiba volt az is, hogy a kisebb üzemi bizottságok küldöttei nem hallatták a hangjukat, úgy vélték, hogy nekik a bőséges beszámoló után nem lehet mondanivalójuk, nem érezték, hogy az ő feladatuk is milyen jelentős a szakszervezeti munka egészében.

Ugyancsak jelentősen emelte volna a választás színvonalát, ha *a jelöléseknél élénkebb vita* alakul ki. Végül rá kell mutatni arra, hogy a választásoknál nem lehet közömbös az sem, milyen a szavazólap. A budapesti területi bizottság választásánál a szavazólapokon sűrű egymásutánban következtek a nevek, úgyhogy az esetleges változtatások, módosítások beírására nem maradt elég hely.

A budapesti területi bizottság választási tapasztalatait összegezve, a legfőbb tanulság az legyen a többi területi bizottság számára, hogy fokozzák a politikai előkészítő munkát és ehhez még jobban igényeljék a szakszervezeti központ, a politikai osztályok és a pártszervezetek segítségét.

Olvasd, terjeszd a
NÉPSZAVÁT



Samóczi István jegyvizsgáló és Simon János vonatvezető vonatmentes időben szívesen sakkoznak a BEV Vágóhíd állomás várójában.
(Kovács Géza felv.)

A szakszervezeti csoport „történelemkönyve"

Alacsonytermetű, élénkmozgású fiatalember *Szkala Pál* elvtárs. Amíg beszélgetünk vele a Keleti-pályaudvar levelező szolgálatánál, önkéntelenül is arra gondoltunk, hogy ha azt a mintegy 30 000 levelet, amennyivel a levelezőknek minden nap dolguk van, egymásra raknák, a levéltorony jócskán magasabb lenne, mint Szkala elvtárs. De akármekkora is a levélhegy, a levelező dolgozói derekasan megbirkóznak vele.

— Április 4-e tiszteletére mi is versenyt kezdtünk azért, hogy ne legyen elveszett levél, a számadásokat minél gyorsabban továbbítsuk, a sürgős leveleket, a számfejtési íveket azonnal rendeltetési helyükre juttassuk — mondja *Szkala* elvtárs. Kékfedelű könyvet vesz elő fiókjából, mutatja a versenyvállalást, amelyet a levelező mind a 17 dolgozója aláírt. De mi minden van még ebben a könyvben!

— Igen, ez az én bizalmi naplóm is — forgatja a lapokat. — Mint szakszervezeti bizalmi, csoportom életének minden eseményét megörökítem.

A napló csakugyan sokmindenről beszél, valóságos történelemkönyve a csoportnak. 1953. óta, mióta történelmi hűséggel megörökíti a csoport életének eseményeit — vagyis mióta Szkala elvtárs a bizalmi — kereken 30 segély gyors elintézéséről tanúskodik s 17 örömteli családi eseményről is számot ad. De hogyan is lehetséges ez? — 17 tagú csoport és 17 születés? Mosolyogva magyarázza meg Szkala elvtárs, hogy sok leendő anyát helyeznek könnyebb beosztásba a levelezőkhöz s ez a körülmény emeli a szülési segélyeket.

Több oldalon találunk ilyen bejegyzéseket: *„20-án 17 órakor X. elvtárs meglátogatása a kórházban." — „Helyszíni látogatás segélyügyben Ujpesten." — „X. Y. egyenruhaügyének utánanézni." — „Kiss Gyula bácsi üdülési jegyét elintézni."*

Egymásután sorakoznak a hasonló feljegyzések a naplóban s külön táblázatokon kimutatást találunk arról is, hogy kinek mikor jár új egyenruha, mennyi a szabadságideje, mikor kívánja kivenni. Jó néhány lapon a kéthetenként megtartott csoportértekezletekről tájékoztat a napló, olyanformán, hogy a lap egyik felén a felvetett problémákat, másik felén az elintézés módját és dátumát találjuk. Csak egy valamit nem találunk a vaskos könyvben: azt, hogy ki maradt el a tagdíjjal. Ilyen ugyanis nincs Szkala elvtárs csoportjánál.

Egyenlő elbánást kér a miskolci képzőművészeti kör

Érdeklődéssel olvastuk a *Szocialista Vasutért* február 6-i számában a vasutas képzőművészeti körök fejlődéséről szóló cikket. Ugy érzem, a tudósítást ki kell egészítenem és meg kell világítanom, hogy a miskolci kör tagjai, akik mint a cikk is említi, a budapestiekkel és a szegediekkel együtt arra voltak méltók, hogy szerepeljenek a képzőművészeti körök országos kiállításán — *miért nem részesültek díjazásban.*

A miskolci kör tagjai valamennyien rajongói a művészetnek és harcos katonái a kulturális forradalomnak. A kulturális forradalom sikeres megvívásához azonban *nem kapják meg a kellő támogatást.* Helyiség nélkül, elhagyatva, különböző szolgálati helyek szívességből átengedett szobáiban, iskolák kölcsönkért tantermeiben bolyongunk számkivetve. Ilyen körülmények között már az is szép eredmény, hogy a zsüri méltónak találta néhány alkotásunkat az országos kiállítás anyagába való besorozásra. De még jobb eredményt érhettünk volna el, ha megfelelő felszerelésű, állandó műteremben tanulhatnánk, dolgozhatnánk.

Igy is elkövetünk mindent a fejlődés érdekében. Kapcsolatot tartunk az *Iparművészeti és Képzőművészeti Szövetség* Borsod megyei munkacsoportjával, amely lehetővé teszi, hogy növendékeink részt vehessenek vetítettképes előadásaikon. Kollektív tárlatlátogatásokat szervezünk. Általában növendékeink napi szakmunkájuktól fáradtan is azon igyekeznek, hogy fellendítsék a kör életét és minél nagyobb előrehaladást érjenek el.

Sikerült néhány figyelemreméltó képességű munkásművészt kinevelnünk. *Ficzere László, Csáki István és Nagy Lajos,* szerény véleményünk szerint ezúttal is megérdemelte volna a díjazást. De az sem keserít el benünket, hogy ezúttal nem jutalmazták őket. Kitartóan dolgozunk, tanulunk tovább, hogy legközelebb ott legyünk a díjazottak között.

Lehangol azonban bennünket, hogy ezt a törekvésünket nem támogatja sem a szakszervezet, sem a szakvonali felsőbbség. Sokszor keserűen mondogatjuk: könnyű a budapestieknek 32 művel szerepelni az országos kiállításon, hiszen minden lehetőségük megvan ahhoz, hogy fejlődjenek: tágas, jól felszerelt, állandó műterem, tanárok, előadók egész kara.

Szeretnénk a gondoskodásból mi, miskolciak is egy kicsivel többet kapni. Kérjük a vasutas szakszervezet kultúrnevelési osztályát, *alkalmazzon egyenlő elbánást a képzőművészeti szakköröknél.* Nincs külön budapesti és külön vidéki művészet, csak művészet van és kultúrforradalom, amelyet Budapesten és vidéken egyaránt diadalra kell juttatni.

DOBÓ SÁNDOR,
a miskolci képzőművészeti kör felelőse.

Taggyűlésen hangzott el...

Február 29-én, a váci pártszervezet taggyűlésén *Boros* Zsigmond elvtárs a vezetőség beszámolójában mondotta el a következőket:

— *Február 18-án Kovács Géza vonatvezető szakasza egy sürgős tehervonatot továbbított Diósjenőre, ahol hatalmas hóesésben, 40—50 centis hóban kellett tolatniok. Horváth Pál intéző, váci vezénylőtiszt éjjel 1 órakor ellenőrizte a szakaszt, akik a nagy hóban teljesen átázva végezték munkájukat és közöttük Sári Tibor jegyvizsgáló — aki nem számított a cudar időre — félcipőben dolgozott. Horváth elvtárs észrevette ezt. Hazament és elhozta saját bakancsát és odaadta Sári elvtársnak, majd intézkedett, hogy mire megérkeznek Vácra, ott legyen a leváltó szakasz.*

Horváth Pál vezénylőtiszt cselekedete szép példája az emberekért érzett felelősségtudatnak.

Verebélyi József
vonatvezető, Vác-állomás.

Igor Goloszovszkij:

ŐRHÁZ A SZTYEPPÉN

— *Szóval nem?* — kérdezte *Nágya* utoljára.

— *Nem!* — ismételte *Pjotr* nyersen, s kivette a ládából a kalapácsot, a durrantyúkat, meg a csavarkulcsot és az ajtóból mérgesen visszaszólt:

— *Nincs semmi keresnivalód húsz férfi közt. Ráadásul ilyen nehéz munkánál. Úgysem tudsz megbirkózni vele, csak szégyent vallanál.*

Bevágta az ajtót maga mögött. Az asszony egyedül maradt...

A kelő nap sugarai megvilágították a kis szobát. Nágya szórakozottan és kedvetlenül takarításhoz látott, de hirtelen abbahagyta a munkát, s gondolataiba mélyedt. „Milyen élet ez?... Hétszámra egy szót sem válthatok senkivel... Mintha a sivatagban élnénk... És Pjotr mégsem engedi, hogy eljárjak dolgozni". Majd, mint aki hirtelen elhatározásra jut, kivette a szekrényből új gyapjúruháját, harisnyát és fejkendőt szedett elő, átöltözött, azután a holmiját gondosan becsomagolta bőröndjébe, és elindult.

A tornácon tétovázva megállt. Ajka remegett, szemébe könny szökött. Azután dacosan összeráncolta homlokát és felszaladt a vasúti töltésen.

Ragyogóan sütött a tavaszi nap és sugarai végigszikráztak a megfeketedett havon. A domb nemsokára elfedte szeme elől a kis vasúti őrházat. Meggyorsította lépteit, könnyfátyolos szemét a földre szegezte. Hirtelen leült egy talpfára és hangosan felsírt, akár egy gyermek.

Messziről jelzőkürt hangzott, egészen tisztán. Majd mégegyszer és mégegyszer. Nágya felfigyelt és nyugtalan lett. Jól tudta, akkor hangzik fel ez a jel, ha veszély van a vonalon. Pjotr evvel a jellel hivja a pályamunkásokat. De azok ma éppen a legtávolabb eső szakaszon dolgoznak.

Felugrott és a vészjel irányába sietett.

★

...Amikor Pjotr elhagyta otthonát, végigment a vonalon és tempósan kopogtatta a sineket. Gépiesen meghúzta a csavarokat, megvizsgálta a talpfákat, de gondolatai másfelé kalandoztak. Hogy is történt tulajdonképpen a civakodás? Nágya mostanában ideges és ingerlékeny volt... Házasságuk elején hogy szerette őt az asszony! Gondolkodás nélkül követte erre a sivár vidékre, ahol több száz kilométer körzetben nincs sem város, sem falu, csak a pályaőrök laknak elszórtan, akik ezt az elhagyatott vonalat őrzik és karbantartják.

Pjotr naphosszat a pályát járta és amikor hazatért, karjába kapta feleségét és körültáncolta vele a szobát. Nágya fáradhatatlanul csinosítgatta kis otthonukat.

Igy telt el egy hónap, kettő, három... Egyik nap olyan volt, mint a másik. Az első időben emlékeiket mesélték egymásnak: Nágya a kolhozról beszélt, Pjotr meg a katonaéletről. Azután ezek a témák is kimerültek.

Egyik nap Nágya odaállt a férje elé:

— *Az ember megbolondul ettől az élettől — mondta. — Egyáltalán nem is érzem már magamat embernek. Holnap megyek és jelentkezem a vonalbrigádba.*

— *Mi jut eszedbe?* — szörnyülködött a férfi. — *Hisz ott csak férfiak dolgoznak, magad lennél nő közöttük. Ezt verd ki a fejedből.*

Nágya éles szavakkal akart válaszolni, de visszatartotta magát.

Igy kezdődött, s ettől mintha árnyék ékelődött volna közéjük. Pjotr kedvetlenül járt haza, mert Nágyától folyton ugyanazt hallotta. Már boszszantani kezdte a dolog. És ma már odáig fajult, hogy Nágya avval fenyegette meg, hogy otthagyja. De hisz ez lehetetlen! Biztos csak mérgében mondta. Ilyen hamar megszünhet egy asszony szerelme?

★

Hirtelen megtorpant. Pár lépésnyire tőle a hólé megrongálta a töltést. A szennyes, habos áradat a talpfák alá zúdult és a másik oldalon tört elő, homokot sodorva magával.

Azonnal kitűzte a jelzőtáblát, majd előrerohant és durrantyúkat helyezett a sinre. Ezután visszatért a megrongált töltéshez, kibontotta a piros zászlót és kürtjével jelzést adott. Aggodalommal várta a vonatot, amelynek menetrend szerint két óra múlva kell itt elhaladnia.

Néhány perc múlva a domb tetején fekete pont tűnt fel és egyre nagyobbodott. Pjotr majdnem felkiáltott meglepetésében. Nágya lenne? Mit akarhat itt? Sohasem szokott ilyen messzire távozni otthonról.

A fiatalasszony odaért, gyors pillantást vetett az alámosott töltésre, meg a jelzőtáblára és rögtön átlátta a helyzetet.

— *Miért állsz?* — kérdezte. *Hangja nyugodt volt, de szokatlanul parancsolóan csengett.*

— *Várom a vonatot. Fel kell tartóztatnom* — felelte *Pjotr* mogorván.

— *De a töltés addig még tovább rongálódik* — unszolta *Nágya.* — *Amig a vonat megérkezik és a pályamunkásokat ideküldik, hosszú órák telnek el!*

— *Mi mást tehetek?* — mormogta ingerülten a férfi.

— *Hisz itt a régi kőbánya. A targoncán hozunk onnan követ és két óra alatt beszórjuk a töltést. Menj gyorsan a targoncáért, addig én őrködöm.*

Pjotr arca elsötétült. Óh, ezek a nők! Nem értik meg a legegyszerűbb dolgokat sem.

— *Szeretnél parancsolgatni!* — dörmögte. — *Értsd meg, hogy nem hagyhatom el a helyemet és a zászlót sem adhatom át idegennek.*

— *Hát én idegen vagyok?!* — lepődött meg *Nágya.* — *No, jól van, akkor maradj itt, elmegyek én a targoncáért és hozok követ.*

— *Te?* — *Pjotr* bosszús lett. *Efféle is csak Nágya fejében születhet meg. Ilyen vékony kis teremtés... „Na, csak kontárkodjon bele a férfiak dolgába, majd elmegy a kedve". — Menj csak, menj* — szólt fölényesen.

Nágya elszaladt. Férje sokáig nézett utána. „Önfejű!" Folyton be akarja bizonyítani, hogy milyen talpraesett.

Már egy félóra eltelt. Pjotr nyugtalankodott. Jól ismerte a feleségét: ha valamit a fejébevett, tűzön-vizen keresztülviszi. Talán a lábára esett egy kő, vagy felborult a targonca?

Keréknyikorgás hallatszott, Nágya tünt fel. Mindkét kezét nekifeszítette a homokkővel megrakott targoncának és teljes erejéből tolta. Pjotr eléje rohant és segített a targoncát felhúzni a töltésre. Majd feleguenesedett és zavartan szólalt meg:

— *Derék dolog volt... Köszönöm.*

— *Döntsd jobbra!* — szólt a fiatalasszony, mintha nem is hallotta volna férje szavait. — *Először a nagyobb köveket tedd oda, aztán a kicsiket. Igy csináltuk a kolhozban is, amikor a malom gátját áttörte a víz...*

Pjotr szót fogadott és hébe-hóba pillantást vetett feleségére. Amikor Nágya ledobta kabátját a munka hevében, csodálkozva látta, hogy az új gyapjúruhája van rajta. De nem volt ideje beszélni róla.

A töltést nemsokára kijavították. Pjotr elvette a jelzőtáblát és az asszonyra tekintett. Nágya összecsavarta kabátját, a sínre tette és ráült. Az új ruha szegélye leszakadt, csizmáját sár borította. Ravaszul és mégis gyengéden pillantott férjére és egyáltalán nem látszott ingerültnek.

Pjotr szive csordultig telt. Átkarolta az asszonyt.

— *Hogy te milyen kis...*

Hirtelen felhangzott a közelgő vonat zakatolása. A durrantyúk robbantak és a szerelvény fehér gőzfelhőbe burkolva megállt.

Pjotr a mozdonyhoz szaladt, Nágya a nyomában. A fűtő kihajolt:

— *Mi történt?*

Mielőtt Pjotr válaszolhatott volna, fekete vasutasköpenyben egy zömök férfi ugrott le az első kocsiról és odalépett hozzájuk. Pjotr felismerte: Rebrov volt, a vonalszakasz főnöke, aki igen szigorú ember hírében állott. Figyelmesen megnézte őket, azután odasietett, ahol nemrég még szinte patak zúgott. A töltés meg volt javítva, ha nem is nagyon szépen, de erősen.

— *Rendes munka!* — szólt oda *Pjotrnak.* — *Köszönöm!*

— *Igen, de... nem én csináltam!* — bökte ki *Pjotr* — *ő volt...* — tette hozzá elvörösödve és *Nágya* mellé lépett.

Rebrov érdeklődve szemlélte az asszonyt, aki nyiltan és öntudatosan nézett a szemébe.

— *A felesége?* — kérdezte.

— *Igen.*

— *Nagyon dicséretreméltó* — *Rebrov* megszorította a fiatalasszony kezét. — *Helyesen teszi, hogy segit a férjének.*

— *Rebrov elvtárs* — hadarta *Nágya* az izgalomtól rekedten. — *Be lehetne engem venni a vonalbrigádba? Állandó munkára...*

— *Meg kell gondolnunk. És mit szól ehhez a férje? Nem ellenzi? Ki főz majd ebédet?*

Pjotr anélkül, hogy Nágyára nézett volna, igy válaszolt:

— *Ami engem illet... én beleegyezem... Ha a feleségem úgy akarja... Az ebédet felváltva is megfőzhetjük...*

Maga is elcsodálkozott szavain, de úgy érezte, hogy helyesen járt el.

A vonat néhány perc múlva eltűnt a domb mögött. Pjotr meg Nágya kéz a kézben, lassan, hallgatagon hazafelé tartottak...

★

— *Hát igy lettem vasutas* — *fejezte be Nagyezsda Ivanovna az ufai vasútvonal egyik szakaszának műszakvezetője.* — *Azóta együtt dolgozom a férjemmel, és minden tavasszal megünnepeljük az első hóolvadást...*

Pótoljuk a zord időjárás miatt elmaradt szállításokat

Így takarékoskodhat a szénnel a forgalmi szolgálat

A vasutasszakszervezet széntakarékossági felhívása élénk visszhangra talált *Pécs állomáson* is. Elsőnek a *Ságvári DISZ-brigád* tagjai csatlakoztak a felhíváshoz és legjobb eredménnyel teljesítették januári, februári vállalásukat, amely arra irányult, hogy minél kevesebb vonatot tartóztassanak fel a jelzőnél és ezzel korlátozzák a szénpazarlást. A brigád az elmúlt két hónapban vállalásához hűen napi átlagban két vonatot tartóztatott fel a bejárati jelzőnél. Hasonló eredményt ért el a *Petőfi* és a *Kossuth* brigád. Ilyen módon mintegy 5900 kilogramm szén felesleges felhasználását előzték meg a múlthoz képest, amikor napi 5—6 megállítás történt a jelzőnél.

Jelentős szénmegtakarítást értek el a tolatásnál is, mert a kocsimozgatást olyan szervezetten irányították, hogy a tartalékoknak nem kellett feleslegesen ácsorogniok. Ha csak óránként ötperces ácsorgást számítunk, akkor is ez napi 100—200 kilogramm szén eltüzelését jelenti. A munka jelenlegi szervezettsége mellett ebből a mennyiségből mintegy napi 145 kilogramm szén eltüzelését sikerült feleslegessé tenni. Ez havonta 4495 kilogrammot jelent, ezzel együtt Pécs-állomás összes szénmegtakarítása január—februárban 14,6 tonnának felel meg. *(Leiti Ferenc leveléből.)*

Lemaradás után élüzemszint-teljesítés

Nagy az örömük az ózdi rakodási főnökség dolgozóinak. Hogyisne, hiszen *a hosszú ideig lemaradt főnökség januárban és februárban teljesítette az élüzemszintet.* Ez annyira fellelkesítette a dolgozókat, hogy márciusban még nagyobb szorgalommal fogtak munkához, és reményük van rá, hogy márciusban sem maradnak el a szinttől. A jó munkában *Lakatos János, Lippai Sándor* és *Bor Balázs* árumozdító munkások mutatnak példát, akik árumozdítási tervüket hosszú időn át 132 százalékra teljesítik. *(Uglyai Sándor leveléből.)*

„Becsület műszak" a téli lemaradások pótlására

Zalaegerszeg-állomás dolgozói az elmúlt évben kétszer nyerték el az élüzem-kitüntetést, jelenleg pedig múlt esztendei utolsó negyedévi munkájuk alapján a miniszter és a szakszervezet vándorzászlójának birtokosai. A rendkívül nehéz téli forgalomban azonban ők is lemaradtak egyes versenytényezőknél, elsősorban a munkásvonatok menetrendszerinti indításánál. Bírálták is őket eleget a megyei szervek és a ruhagyári dolgozók.

Az állomás dolgozói most elhatározták, hogy április 4. tiszteletére a bányászokhoz hasonlóan *„becsület műszakot"* tartanak, hogy a februári lemaradásaikat márciusban pótolják. Ennek érdekében a kereskedelmi szolgálat dolgozói vállalták, hogy márciusban terven felül több irányvonatot közlekedtetnek. *(Szandi László leveléből.)*

Fiatalok a takarékossági mozgalomban

A *Veszprémvarsány állomáson* levő blokkmesteri szakasz dolgozói *Németh Imre* blokkmester vezetésével eredményesen takarékoskodnak, de a takarékosság nem megy munkájuk rovására. Április 4-i vállalásaikat is a takarékosság szem előtt tartásával tették meg. Megfogadták, hogy fenntartási tervüket úgy végzik, hogy megelőzzék a hibákat és ezzel kiküszöböljék a vonatfeltartóztatást. Munkájukban a tervhez viszonyítva a legkevesebb anyagot és bért használják fel. Az első negyedévben vállalták a *Győrszabadhegy—Pannonhalma* vonalszakaszon, hogy a felépítmény átépítése alatt a váltócserék, váltózárak le- és felszerelését is elvégzik. Az ebből eredő megtakarítása 19 csoport váltózár mellett, a régi váltózár felhasználásával 1700 forint. Több hasonló takarékossági vállalás teljesítésében a fiatalok, elsősorban *Mentes Gyula* és *Veiland István* járnak elöl. *(Hoffmann József leveléből.)*

A váci kereskedelmi dolgozók válasza a léggömbprovokációkra

Még február közepén történt. Vác-állomás kereskedelmi szolgálatának dolgozói röpgyűlésre jöttek össze. *Czermann József* raktári munkás szólalt fel elsőnek: *„Főnök elvtárs, azért jöttünk, hogy megmondjuk, élüzem akarunk lenni! Mi raktári munkások úgy fogunk vigyázni a nép vagyonára, hogy a legkisebb árusérülés se forduljon elő."* Koós Imre darabárus raktárnok nekitüzesedve vette át tőle a szót: „A napokban állomásunk fölé sodort a szél egy nyugati „ajándékot", egy gázzal telt léggömböt. *A válaszunk az legyen rá: élüzem leszünk."*

János István raktárnok a gyűjtőkocsik még jobb kihasználására tett ígéretet és számos más felszólalás hangzott még el arra vonatkozólag, hogy Vác-állomás kereskedelmi dolgozói eltüntetik a téli szállításokból származó lemaradást. *(Szobonya László leveléből.)*

Versenyfelhívás a pályafenntartási ifjúsági brigádokhoz

A tavaszi pályafenntartási munkák kezdetén a *kurdcsibráki építésvezetőség* ifjúsági brigádja a felszabadulás ünnepének tiszteletére versenyfelhívással fordul az ország valamennyi pályafenntartási ifjúsági brigádjához. A versenyfeltételek a következők: 1. A szocialista munkafegyelem megszilárdítása, az igazolatlan mulasztások, késések teljes kiküszöbölése. 2. A jelenléti hatásfok 95 százalékos, a negyedéves terv 105 százalékos teljesítése. 3. A önköltség háromszázalékos csökkentése jobb munkaszervezéssel és anyagtakarékossággal. 4. Balesetmentes munka. *(Cserkuti Mihály DISZ-titkár leveléből.)*

Szüntessék meg a perzsavásárt a szajoli forgalmi irodában

Január 23-án *Taksony állomáson* a 931. számú vonat előzetes értesítés nélkül a 938. számú vonat által foglalt vágányra járt. Oka: *a forgalmi szolgálattevő a bejárat előkészítése alatt, miközben a tológombot beállította, az irodában tartózkodó nem vasúti személlyel tárgyalt, így figyelme a beszélgetés és a biztosítóberendezés kezelése között oszlott meg.*

Mi, szajoli forgalmi szolgálattevők a taksonyiakkal együtt *levontuk az eset tanulságát*, nevezetesen azt, hogy *a forgalmi szolgálat teljes embert kíván.* Ezért szeretnénk megszüntetni állomásunkon azt a lehetetlen állapotot, ami most uralkodik, hogy *a forgalmi irodát nem kizárólag rendeltetési céljára használják.* Szolnok állomás állandóan oszlat és tol előre vonatokat, hogy a gép- és szakaszcsere, vonatösszeállítás állomásunkon történjék meg. Természetesen mind az érkező, mind az induló vonat vezetőjének jelentkezni kell a szolgálattevőnél. Ez helyes, így írja elő az utasítás. De az már nem helyes, hogy az egész csapat kis és nagy táskával, kis és nagy lámpával bevonul a forgalmi irodába, mert nincs más hely, ahová bevonulhatna. Ilyen körülmények között *a forgalmi irodában állandóan* 10—20 ember sürög-forog, úgy hogy alig férünk tőlük. A vonatkísérők itt cserélik ki értesítéseiket, itt vitatják meg az úton történteket. Ha nagyon fáradtak, elnyúlnak a földön és kialusszák magukat. Itt esznek, itt melegítik az ételt. Közben folyik a számadáscsere, a válogatás, a terheléskészítés, magától érdetődően sok beszéddel, vitával.

Mindez azért van, mert állomásunkon nincs vonatkísérő-várakozóhelyiség. Ne értsenek félre bennünket a vonatkísérők, nem az ő személyük ellen van kifogásunk, hiszen nem is éreztetjük ezt velük soha. De úgy gondoljuk, *most már nem lehet tovább halogatni Szajol állomáson vonatkísérő-várakozóhelyiség létesítését.* Elsősorban a vonatkísérők érdeke, de a forgalom lebonyolításának érdeke is így kívánja, mert képtelenség éber, figyelmes munkát végezni az éjjeli menedékhely jellegű forgalmi irodában. Már a múlt évben kértük várakozóhelyiség létesítését, de *válasz még nem érkezett.* Azt szeretnénk: *a felsőbbség ne csak a hiányosságok megállapítására szorítkozzon, hanem segítse azok megszüntetését is.* Mi, szajoli forgalmi szolgálattevők nem akarunk olyan helyzetbe sodródni, amilyenbe a taksonyi forgalmi szolgálattevő és váltókezelő került. Várjuk tehát, hogy végre elkészüljön a szajoli vonatkísérők várakozóhelyisége és a forgalmi iroda mentesüljön a perzsavásártól.

A forgalmi szolgálattevők nevében:

Kovács István
Szajol állomás

A műszaki konferenciák jelentősége

A műszaki konferenciának rendkívül nagy jelentősége van a munkaversenyben. Elsőízben a szocialista munkaverseny új alapokra helyezésére vonatkozó minisztertanácsi és SZOT elnökségi határozat végrehajtási utasítása hívta fel erre a figyelmet a vasút területén. Az 1954-ben megjelent végrehajtási utasítás rendelkezése szerint *a termelési értekezleteket megelőzően műszaki konferenciát kell tartani.*

A műszaki konferenciát a szolgálati főnök hívja össze, azzal a céllal, hogy a konferencia értékelje az elvégzett munkát és a következő hónap konkrét tervfeladatainak meghatározásával mutasson irányt a lemaradások felszámolására, a termelési értekezletek beszámolóinak elkészítésére, a termelési értekezletek helyes levezetésére. A műszaki konferencia hatáskörébe tartozik az is, hogy a tervfeladatokból adódóan az üzemi bizottsággal egyetértőleg határozza meg a következő hónap versenyének fő célkitűzéseit.

A konferenciák új feladatköre

Eleinte sok szolgálati helyen nem követték az utasítást, nem tartottak műszaki konferenciát, aminek a verseny és a termelési értekezlet színvonala látta kárát. A szakszervezet termelési osztálya és az I. 4/c osztály szervező és agitációs munkájának eredményeként azonban *kevés kivétellel ma már minden szolgálati helyen megtartják a termelési értekezletet megelőző műszaki konferenciát, s így az a verseny szervezésének fontos alkotórészévé vált.*

A műszaki követelmények növekedése következtében *a műszaki konferenciák feladatköre állandóan bővült, a technika fejlesztésére vonatkozó párthatározat pedig egyenesen kiemelkedő jelentőséget ad a műszaki konferenciáknak.* Szükségessé vált ezért, hogy ennek megfelelően szabják meg *a konferenciák új feladatkörét.* Már készül és hamarosan megjelenik a vasút *Hivatalos Lapjában* a szocialista munkaverseny továbbfejlesztésének irányelveiről szóló ez évi végrehajtási utasítás, amely a műszaki konferenciák kibővült hatáskörét és új feladatait is körvonalazza.

A műszinttervek megvalósítása

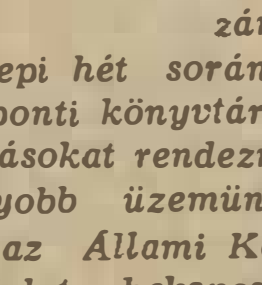
Eszerint a részlegvezetők, néhány kiváló dolgozó, valamint a párt- és a szakszervezet képviselőinek bevonásával megtartott műszaki konferenciának feladata, hogy rögzítse azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják az új munkamódszerek, újítások és egyéb új kezdeményezések népszerűsítését, elterjesztését. A műszaki konferencia hatáskörébe tartozik az is, hogy *„a szakma kiváló dolgozói" által* alkalmazott munkamódszereket elemezze, feldolgozza és terjessze. A műszaki konferenciának kell meghatározni azokat a területeket, ahol leginkább szükséges, hogy a dolgozók javaslatokat tegyenek a munka megjavítására, a technika fejlesztésére. A konferencia feladata, hogy elsősorban olyan javaslatok előterjesztésére hívja fel a figyelmet, amelyek helyi erőforrásokból, helyi tartalékok feltárásával is megvalósíthatók.

A konferenciák másik fontos feladata a műszinttervek gyakorlati megvalósítása. A műszaki konferencia munkájának megkönnyítése érdekében a műszintterv kidolgozására és a dolgozók idevonatkozó javaslatainak elbírálására a legjobb részlegvezetőkből, kiváló dolgozókból és a mozgalmi szervek képviselőiből *bizottságot* is alakíthat. A bizottságnak a dolgozók javaslatait folyamatosan kell elbírálnia, határozatát közölnie kell a javaslattevőkkel és az elfogadott javaslatot be kell építenie az intézkedési tervbe.

Kiemeli a műszaki konferenciák jelentőségét az az intézkedés, hogy *a termelési értekezleten csak olyan szolgálati vezető vagy részlegvezető lehet előadó, aki részt vett az előzőleg megtartott műszaki konferencián.* A szolgálati hely negyedéves vállalásait a negyedéveket megelőző műszaki konferenciákon kell előkészíteni és biztosítani kell, hogy a tervezetet a termelési egységek vezetői még a termelési értekezlet előtt áttanulmányozhassák és megismerhessék az azokból rájuk háruló feladatokat.

A SZOVJET KÖNYV ÜNNEPI HETE

(Március 7—12)



A szovjet könyv ünnepi hetét ebben az esztendőben március 7—12 között rendezik meg hazánkban. Az ünnepi hét során a vasutas gócponti könyvtárak könyvkiállításokat rendeznek, minden nagyobb üzemünkben pedig — az Állami Könyvterjesztő Vállalat bekapcsolásával — könyvvásárt tartanak.

Több helyen szovjet irodalmi estet, ankétot és könyvismertető előadást szerveznek az üzemi MSZT-szervezetek. Az üzemi könyvvásároknak máris nagy a sikerük. Különösen nagy érdeklődéssel keresik a dolgozók Katajev új és most már teljes fordításban megjelenő könyvét, a Hajrát, de nem kisebb a száma azoknak sem, akik örömmel veszik meg Kaverin Nyitott könyv és Andrejev Harcoi a nép című műveit. Nagy figyelemmel fordulnak a dolgozók és készségesen vasarolják Vladimir Iljics Lenin életrajzát.

A vasút könyvtáraiban, a kultúrvárótermekben is érezhető a szovjet ünnepi könyvhét hatása, elsősorban abban, hogy azok a fiúk és lányok, akik részt vesznek a József Attila-mozgalomban — a kötelező és ajánlott könyvek közül — most, szinte egyöntetűen, mindannyian szovjet szépirodalmi műveket kérnek.



Az Inotai Erőmű kocsibuktatója 24 óránkint 200—250 kocsi teljesítménnyel dolgozik.
(Kovács Géza felv.)

Izotópok segítségével végzi kísérleteit a rosztovi Vasútmérnöki Intézet

A rosztovi Vasútmérnöki Intézet laboratóriumában *Borisz Petrovics Tatarinov* professzor vezetésével rádióizotópok, úgynevezett jelző atomok felhasználásával végeznek kísérleteket. A vasúti vontatás területén is számos helyen lehet alkalmazni a rádióaktív izotópokat. A laboratórium kollektívája most jelzőatomok felhasználásával határozza meg a kazánvíz és a gőz minőségét és megjavításának módozatait.

Az intézetben már három éve folyik ez a munka és ez alatt az idő alatt teljes mértékben elsajátították a rádióaktív elemekkel való kísérletezés módszereit. Az intézet elsőnek alkalmazott jelző-rubidiumot és sókat, amelyek nem egy, hanem két jelzett atomot tartalmaznak. Ezek tették lehetővé a különféle sóionok viselkedésének tanulmányozását a gőzképzés folyamán. Az intézet tudósai feltárták a kazánvíz habosodásának és duzzadásának törvényszerűségeit. Az itt végzett kísérletek eredményeit felhasználják az észak-kaukázusi vonalon végzett hőtechnikai kísérleteknél. Megállapítást nyert a vizsgálatok során, hogy az eddig használt, habképződést akadályozó vegyszer csak igen kismértékben végzi funkcióját, s hogy a kaloriméter sem határozza meg pontosan a gőz víztartalmát.

Ebben az esztendőben a vasúti atomkutatás intézete kísérleteket végez a motorosmozdonyoknál előforduló gáz-korrózió jelenségeivel, s annak kiküszöbölésével. Az intézet tudományos munkájának az a célja, hogy a rádióaktív-izotópok alkalmazása révén felfedje a vontatási munkában zavart okozó körülmények okát és megtalálja módját a kapacitás növelésnek.

Levelezőink írják

Köszönet

Március 3-án *Győrszabadhegy* állomáson elromlott a vízdaru. Nem tudtuk megjavítani és ezért egy gép Győrbe ment vízért. *Havasi József tapolcai mozdonyvezető* olajszerelvényt továbbított. Nagyon türelmetlen volt, hiszen tudta, mit jelent minden perc késés. *„Az értékes szállítmányt időben el kell juttatnom rendeltetési helyére"* — mondotta — és nekilátott a vízdaru megjavításának, ami sikerült is. Köszönjük Havasi elvtárs segítségét és reméljük, hogy áldozatkészségét sokan fogják példának tekinteni.

Pálfi Zoltán ÜB-elnök
Győrszabadhegy

A magas rendfokozat nem kötelez?

A vasutasok többsége mind szolgálatban, mind szolgálaton kívül harcol a jobb utazási feltételekért.

Az elmúlt napokban Makóról a déli motorvonat párnás részében utazott Szegedre Benda Antalné. Örömmel látta, hogy milyen szép tiszta a kocsi. Ferencszállásnál egy felügyelő szállt fel, aki Szeged-Tisza-pályaudvarra ment szolgálatba. Kényelmesen elhelyezkedett és nekilátott almát hámozni. Dicséretreméltó ügyességgel — az egész héja egyben maradt. A „remekművet" egy ügyes mozdulattal a pad alá dobta. Bendáné szolgálatkészen felajánlott egy papírt a hulladéknak, de az útitárs gúnyos mosollyal elutasította és Bendáné udvarias figyelmeztetésére gorombán válaszolt.

Jogosan kérdezi az elvtársnő, mit várjon a polgári utasoktól, ha egy vasutas felügyelő így viselkedik.

Cserháti József
szegedi igazgatóság

Meddig kell még várni?

A múlt rendszerben nem is álmodhattunk arról, hogy egy olyan kis szolgálati helyen, mint Nagylapos, kigyulladjon a villany. 1952-ben bekapcsolták a villanyt az állomás összes helyiségébe, csak az én otthonomban pislákol még petróleumlámpa. Lakásom 50 méterre van az állomástól és 50 méterre a faluszéli villanytól. A békéscsabai pályafenntartási főnökség útján már küldtem kérvényt a szegedi igazgatósághoz, hogy nálam is vezessék be a villanyt. Meg is ígérték jó régen, de sajnos nem teljesítették. Tudom, nem megy minden egyszerre, de talán most már az én kérésem teljesítése is sorra kerülhet.

Szakálos Mihály előmunkás
Nagylapos, 28-as őrház

„Lehet valamivel több?"

Ez a kérdés sokszor hangzik el a Közértben. Egyik furcsa válfajával találkoztam a Nyugati-pályaudvar Utasellátójában. Február 21-én 5 deka gépsonkát kértem a pultnál. Egy mellettem álló asszony 30 dekát rendelt. Az eladó a „nagyobb" vevőt kezdte kiszolgálni, lemért 30 deka sonkát és a megmaradt sonkadarabot felmutatva, kérte az asszonyt, hogy vigye el azt is. Udvariasan közbeszóltam, hogy ne adja oda az egészet, hisz én is kértem 5 dekát. A kiszolgáló durván elutasított és a 30 dekát kérő asszonynak lemért 40 dekát. Az üzletvezetőhöz fordultam panasszal, de az kioktatott: *„Maga vasutas, maga ehhez nem ért, igaza volt a kiszolgálónak, a népi demokráciában nincs árukorlátozás."* Az esetet bejegyeztem a panaszkönyvbe, mire durván megjegyezte a vezető: *„Majd megválaszolom."* Véleményem szerint a szocialista kereskedelemnek az a célja, hogy a kis vásárlókat éppúgy kielégítse, mint a nagyokat.

Aranyos István
Máv Hídépítési Főnökség

Ifjúsági élet

Sátoraljaújhely pályafenntartás DISZ-szervezete nyerte el a DISZ KV vörös vándorzászlaját

Hat hónapi nemes versengés után eldőlt, melyik DISZ-szervezet a legméltóbb arra, hogy újabb hat hónapig őrizze a DISZ központi vezetősége kitüntető vörös vándorzászlaját. Nem volt könnyű dolga az értékelő bizottságnak. A DISZ-szervezetek hónapról hónapra fokozták tevékenységüket, mind több fiatalt vontak be a DISZ munkába és nagyszerű kezdeményezésekkel értek el újabb és újabb eredményeket, mind a szervezeti élet, mind a termelés területén. A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség fiataljaié lett végülis a dicsőség. De nem volt könnyű dolguk, erősen szorongatták elsőségüket a dombóvári fűtőház fiataljai, akik másodikok lettek, és a szombathelyiek is elkövettek mindent, hogy megtartsák a zászlót. A járóműjavító diszesei ebben a versenyszakaszban mégis a harmadik helyre szorultak. A verseny negyedik, ötödik és hatodik helyét a Debreceni Járóműjavító, a kiskunhalasi fűtőház és az Északi Járóműjavító nyerte el.

Módosított versenyértékelés

Az élcsoportból ebben a versenyszakaszban is hiányoznak a forgalmi DISZ-szervezetek. A „Szocialista Vasútért" néhány héttel ezelőtt helyt adott a várpalotai fiatalok panaszának, akik szerint az értékelés módja okozza, hogy a sokszáz forgalmi DISZ-szervezet közül egy sem kerül az élcsoportba. A panaszt megvizsgálta a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztálya és megállapította, hogy bár a forgalmi DISZ-szervezetek munkájában még sok a javítanivaló, mégis a verseny értékelésének néhány pontja valóban módosításra szorul.

1956. első félévében már a módosított versenyértékelés dönti el, melyik DISZ-szervezet a legméltóbb a zászló őrzésére. Az értékelés új módjának fő érdeme, hogy minden tényezőt százalékosan viszonyítani kell a szolgálati helyeken dolgozó fiatalok létszámához. Például: ifjúsági brigádok, DISZ-őrjáratok száma az ifjúság létszámához viszonyítva. De ugyanígy az ifjúság létszámához kell viszonyítani az élenjáró ifi dolgozók számát, a beadott újításokat, a DISZ-őrjáratok megvalósított javaslatait és a megtakarított összegnél ki kell számítani az egy ifjúmunkásra eső értéket. Hasonlóképpen viszonyítani kell a létszámhoz a 100 százalékon alul teljesítők és a munkafegyelm ellen vétők számát, stb. A mozgalmi feltételeknél hasonló a helyzet. Fontos és kiemelkedő feltétel az új versenyszakaszban: mit tett a DISZ az ifjúmunkások érdekvédelméért?

Minden DISZ-szervezet esélyese a versenynek

Az új értékelés lehetővé teszi, hogy a kis és nagy szolgálati helyek viszonylagosan egyforma eséllyel vegyenek részt a versenyben, melynek legfőbb számait a szolgálati hely élüzemszintjéhez hasonlítják.

A verseny új szakaszában különösen tevékeny munka vár a fiatalokra, akik részt vesznek a téli nehéz időjárás miatt visszamaradt mintegy 1 400 000 tonna áru elszállításában. A jelenlegi versenyszakaszban messzemenően figyelembe veszik az értékelésnél, hogyan harcoltak a diszesek a ki- és berakások ütemének gyorsításáért, a növekvő darabáruforgalom lebonyolításáért, az irányvonatok képzéséért, a túlsúlyos vonatok továbbításáért, a kocsiforduló idő rövidítéséért, az árvízveszély elhárításáért, a mozdony és kocsijavítás meggyorsításáért, a takarékosságért, az elfekvő anyagok felkutatásáért, a technika fejlesztéséért, a pályafenntartási munkák, síncserék és sínszabályozások elvégzéséért, a vágányzárak csökkentéséért, a menetrendszerinti közlekedésért, főleg a nemzetközi és gyorsvonatok pontos továbbításáért.

Csupa olyan feladat áll a DISZ-szervezetek előtt, melynek végrehajtása során kifejezésre juthat vasutas ifjúságunk hazaszeretete, kezdeményező képessége, munkalendülete. Fel tehát a nemes vetélkedésre, az új versenyszakaszban még inkább minden DISZ-szervezet egyformán esélyes a DISZ KV kitüntető vörös vándorzászlajának elnyerésére!

Több figyelmet a József Attila olvasómozgalomra!

A múlt év novemberében a DISZ, a Népművelési Minisztérium és a SZOT az ifjúság kulturális nevelése érdekében nagy jelentőségű olvasómozgalmat indított, melyet **József Attiláról**, a magyar munkásosztály halhatatlan költőjéről nevezett el. Az **olvasómozgalom célja, hogy ifjúságunk megismerje népünk és a világ népeinek klasszikus és mai haladó irodalmának legszebb alkotásait, a szovjet irodalom remekeit és néhány ismeretterjesztő, tudományos szakkönyvet, valamint a legnagyobb filmalkotásokat.**

A József Attila olvasómozgalom tehát nagy jelentőségű segítség a DISZ-szervezetek számára a fiatalok műveltségének emeléséhez. Mégis a novemberi felhívás **óta a vasúton nem nagyon bontakozott ki az olvasómozgalom, nem fordítottak rá kellő figyelmet sem a DISZ-szervezetek, sem a szakszervezet területi és üzemi bizottságai.** Így — főleg az ifjúmunkások között — nem talált kellő visszhangra a felhívás, nem indult meg a fiatalok között a vetélkedés a szép kivitelű József Attila-jelvények megszerzéséért.

A jelvényszerző mozgalom, figyelembe véve a fiatalok műveltségének színvonalbeli különbségeit, több fokozatra tagozódik: **megszerezhető a bronz-, ezüst- és aranyjelvény.** (Az utóbbi csak későbbi időpontban.)

A bronzfokozat alapkövetelménye hét (ebből két kötelezően meghatározott, öt szabadon választott) **könyv elolvasása, valamint két film megtekintése. Az ezüstfokozat alapkövetelménye 13** (ebből négy meghatározott, kilenc szabadon választott) **könyv elolvasása, valamint három film megtekintése.**

A József Attila-mozgalom elsősorban az üzemi fiatalok műveltségét igyekszik gazdagítani. A tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy éppen az üzemi **diszesek között a leggyengébb a jelvényszerzés propagálása.** A debreceni gócponti könyvtárhoz beérkezett nevezések között például a legutóbbi időkig csak diákok szerepeltek, hiányoztak a járóműjavító, az állomás, a fűtőház, a pályafenntartás diszeseinek nevezései.

A vasutas kulturális és sportseregszemlére készülés jó alkalom arra, hogy a DISZ-szervezetek — támogatva a szakszervezeti szervektől — könyveket adjanak, irodalmunk legjavát a vasutasfiatalok kezébe. Ezért üdvözöljük örömmel **Nádas Gabriellának,** a Landler Jenő Járóműjavító könyvtárosának a gócponti könyvtárosokhoz intézett versenyfelhívását: **ki tud több fiatalt megnyerni az olvasómozgalom számára, hol szerzi meg a legtöbb ifjúmunkás a bronz- és ezüstjelvényt?** A verseny értékelését és a legeredményesebb gócponti könyvtárosok jutalmazását a szakszervezet kultúrnevelési osztálya vállalta.

DISZ-szervezetek! Pótoljátok a mulasztást, tegyétek a József Attila olvasómozgalmat ifjúsági szövetségünk nevelőmunkájának erős fegyverével

HÍREK

Szőcs Áron
1879—1956

A magyar munkásmozgalom régi vasutas harcosát búcsúztatták szerdán délután a XV. kerületi temetőben: Szőcs Áron elvtársat. Szőcs Áron 1879-ben született Erdélyben. Lakatostanoncként került a Nyugati pályaudvar kocsiműhelyébe. Később az akkori Istvántelki Főműhelyben dolgozott. Már 1904-ben bekapcsolódott a munkásmozgalomba. A vasúti munkások országos szövetségének megalakulása után az Istvántelki helyi csoport felügyelő bizottsági tagja lett, majd 1918-ban a szövetség elnökévé választották. 1919-ben Csanád megye kormánybiztosává nevezték ki. A Tanácsköztársaság kikiáltása után önként jelentkezett a Vörös Hadseregbe. Landler Jenő elvtárs, a III. hadtest parancsnoka a hadtest forradalmi törvényszékének elnökévé nevezte ki. Tagja volt a MÁV igazgatóságánál szervezett direktóriumnak.

A Tanácsköztársaság bukása után több évi súlyos börtönbüntetésre ítélték. Kiszabadulása után a vasutasok illegális szervezetének titkára volt. A felszabadulás után a rákospalotai nemzeti bizottság elnöke, majd Rákospalota polgármestere lett. 1948-ban betegsége miatt lemondott a polgármesterségről.

Az egyik legrégibb munkásmozgalmi harcos halálával érzékeny veszteség érte a vasutas dolgozókat. Búcsúztatásán részt vettek a XV. kerületi tanács, a pártbizottság, a Hazafias Népfront bizottság képviselői, valamint a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének küldöttsége.

— **A IV. békekölcsön negyedik húzása** március 18-án délelőtt 11 és 13 óra között lesz Nagykőrösön az Arany János Művelődési Otthonban. A sorsoláson 78 500 kötvényt húznak ki 24 913 000 forinttal.

— **A vállalati kultúr- és sportalap,** valamint a jóléti keret gazdálkodásának és ellenőrzésének újabb szabályozásáról rendelet jelent meg a Hivatalos Lap 1956. február 29-i számában.

— **Lapunk** február 27-i számában hírt adtunk arról hogy a vasúti rendőrség eljárást indított Szigeti Erzsébet MÁV személypénztáros nagyatádi lakos ellen. A nagyatádi ügyészség Szigeti Erzsébetet a vád alól — mely alaptalan volt — felmentette.

— **A Landler Jenő kulturális seregszemlére** a „Kis unokám" című darabbal készülnek a szegedi Petőfi Sándor Művelődési Otthon színjátszói.

— **A közlekedés- és postaügyi miniszter** 1955. szeptember 25-én rakodási versenyt indított a cukorgyárak között. A cukorgyártási idény befejeztével értékelték a versenyt: első az ercsi 2,2, második a sárvári 2,7, harmadik a sarkadi cukorgyár 3,27 óra átlagos rakodási idővel. A tizenegy cukorgyár közül nyolc ért el öt órán belüli rakodási időt.

— **A Debreceni Járóműjavító békebizottsága minden második szerdán** békegyűléseket tart. A már szokássá vált „béke szerdán" körülbelül húsz helyen többszáz dolgozóval beszélik meg az aktuális külpolitikai kérdéseket. Legutóbb rendkívüli érdeklődés mellett a XX. kongresszus jelentőségét méltatták.

— **Filmvetítéssel egybekötött mesedélutánt** rendeznek Szajol állomáson minden vasárnap 40—50 gyermek részére.

— **A Szovjet Hadsereg** fennállásának 38. évfordulója alkalmából a szegedi igazgatóság MÖHOSZ-szervezetének és a Nyugati pályaudvar MÖHOSZ-szervezetének állandó lövészcsapatai párosversenyt rendeztek. A kispuska csapatversenyben Szeged igazgatóság csapata győzött.

— **Felvételt hirdet** a vasúti főosztály központi ének- zene-, és tánceggyüttese, valamint színjátszó csoportja. A táncosoknak kedden és csütörtökön 19 és 21 óra között a Lövölde-tér és Szív utca sarkán levő kultúrtermében, a színjátszóknak 13 30 órától 17 óráig, a vasúti főosztály szakszervezeti bizottságának helyiségében, (földszint 13) lehet jelentkezni.

— **11,5 tonna** — a vágányok között elhullott — szenet gyűjtött össze március 4-én a komlói Kossuth DISZ-brigád.

— **Bensőséges ünnepség keretében** nyitották meg Pécs Igazgatóság dolgozói a magyar—szovjet barátság hónapját. Az ünnepségen megjutalmazták azokat a dolgozókat, akik élenjárnak a szovjet munkamódszerek terjesztésében.

LAKÁSCSERE

Elcserélném földszintes nagyméretű szoba-konyhás komfortos magánlakásomat kétszoba összkomfortos szolgálati lakásra a Keleti, vagy Nyugati környékén. Cím: Jenei Jánosné, VII. kerület, Dembinszky út 43., földszint 8. Megtekinthető délelőtt 11 és 1 óra között.

Budapest, XI. kerület, Budaörsi út 52. szám alatti szoba-konyhás főbérleti lakásomat elcserélném nagyobbért (lehet szolgálati is) Budapest területén. Érdeklődni lehet: Galambos Imrénél a fenti címen 17.30 óra után.

Budapest I. kerület Fő utca 6. III. 2. szám alatt lévő egyszoba-konyhás lakásomat elcserélném kétszoba-konyhás lakásra. Érdeklődni lehet a fenti címen egész nap.

Elcserélném kétszoba-konyhás, olcsóbérű magánlakásomat egyszoba összkomfortos szolgálati lakásra. Cím: Kovács Kálmán, Budapest, XIII. kerület, Csongor utca 24., III. 54. Telefon-érdeklődés: 128—961 vagy 22—17-es számon. Megtekinthető a lakás délután 2 és 4 óra között.

Budapest IX. kerület, Beöthy út 1. szám alatt lévő kétszoba összkomfortos olcsóbérű szolgálati lakásomat elcserélném hasonlóért Kelenföldön, Keleti, Nyugati vagy Rákospalota környékén. Érdeklődni lehet 39—54 és 256—455 telefonon.

A pécsi kosárlabdázók között

Ha vonaton érkezik az ember Pécsre, az első, ami a szemébe ötlik: a Pécsi Törekvés korszerű, 20 000 személyes labdarúgó stadionja.

Pécs város sportéletében a vasutas-sportolók számottevő helyet képviselnek. Labdarúgásban ugyan a Pécsi Dózsa játszik az NB I-ben, kosárlabdában viszont *a Pécsi Törekvés férfi és női csapata is az országos bajnokság mezőnyében szerepel.*

A vasutas kosárlabdázók fellegvárában a jól felszerelt tornacsarnokban élénk élet folyik. Látogatásunk alkalmával éppen kettős bajnoki mérkőzést vívtak a Pécsi Törekvés kosarasai a budapesti Műegyetem csapataival. A két találkozó szüneteiben elbeszélgettünk a Törekvés-sportolókkal.

— Egész télen szorgalmasan tartottuk edzéseinket — mondja *Sabacz Györgyi,* a csapat egyik tagja. — A lelkiismeretes felkészülés meg is látszott az első három mérkőzésen. A tavalyi bajnokság első három helyezettjével mérkőztünk és olyan játékot mutattunk, hogy a pesti vezetők és játékosok is elismeréssel szóltak szereplésünkről.

A kosárlabda-szakosztály női tagjai kivétel nélkül a vasútnál dolgoznak. És — dicséretükre szóljon — nemcsak a sportban, hanem a munkában is kitűnően megállják a helyüket. A jó példa eredménye, hogy a fiatalság körében nagy az érdeklődés a kosárlabdasport iránt.

A kosárlabdázók edzője, *Bóta László,* szintén a vasút dolgozója. Az „öregek" azt mondják róla, hogy neki köszönhető a vasutas kosárlabdázók jó szereplése. Egy személyben edző, vezető és a társadalmi szövetség alelnöke. Fáradhatatlan harcosa a kosárlabdasportnak és — a vasútnak.

— 1942 óta szervezem a pécsi kosárlabda-sportot — emlékezik vissza néhány pillanatra a két mérkőzés között Bóta László. — Akkor alakítottuk meg a Pécsi Vasutas kosárlabda-szakosztályát. Azóta nagyot fejlődtünk. Két éve bekerültünk az ország legjobb csapatai közé. A szakosztálynak ma már három női és három férfi csapata van. Idei célunk: *szeretnénk biztosan bentmaradni az OB-ben.*

Az edző néhány szó után elköszön tőlünk és újra átveszi munkakörét csapatai mellett. A tornatermet zsúfolásig megtöltő közönség pedig falrengető buzdításban tör ki, amikor kifut a pályára a Pécsi Törekvés női csapata.

A történeti hűség kedvéért megírjuk, hogy ezen a vasárnapon kettős vereséget szenvedett a Pécsi Törekvés. A számos válogatott és Európa-bajnok játékossal rendelkező budapesti csapat megérdemelt győzelmet aratott. Az eredmény azonban nem tört le senkit. Az élet folyik tovább, a pécsi kosárlabdázók is fejlődnek és talán legközelebb majd ők hagyják el győztesen a pályát, amihez sok sikert kívánunk.

V. K.



A sötét mezes pécsi lányok küzdenek a labdáért

A Budapesti Törekvés felhívása

A Törekvés SE budapesti városi választmánya 1956-ban is megrendezi a **„Felszabadulási Kupa"** üzemi bajnokságait. A különböző sportágak versenyein részt vehemek a sportkörök csapatai, valamint az üzemrészek, osztályok és a sportkörrel nem rendelkező szolgálati helyek, hivatalok, kisebb üzemek csapatai A bajnokságban csak olyan dolgozók szerepelhetnek, akik abban a sportágban nincsenek minősítve és 1956-ban más országos bajnokságon sem vesznek részt.

Az üzemi bajnokságot — mely április 10-én kezdődik — labdarúgás röplabda, asztalitenisz és sakk sportágakban rendezzük meg Nevezni lehet a labdarúgásban március 20-ig, röplabdában, asztaliteniszben és sakkban április 1-ig. **A nevezéseket a Budapesti Elnökség címére (VII., Rózsa Ferenc utca 22) kell küldeni.**

Részletes tájékoztatást is a Budapesti Elnökség ad minden kedden 18.30 óráig, a többi napokon pedig 17 óráig. Felvilágosítás távbeszélőn a következő számokon: 425—389, 424—927, 224—462. Üzemi szám: 39—90.

A sport edzett erős embereket nevel! Vegyetek részt minél nagyobb számban a Felszabadulási Kupa küzdelmeiben!

VI. KERESZTREJTVÉNY

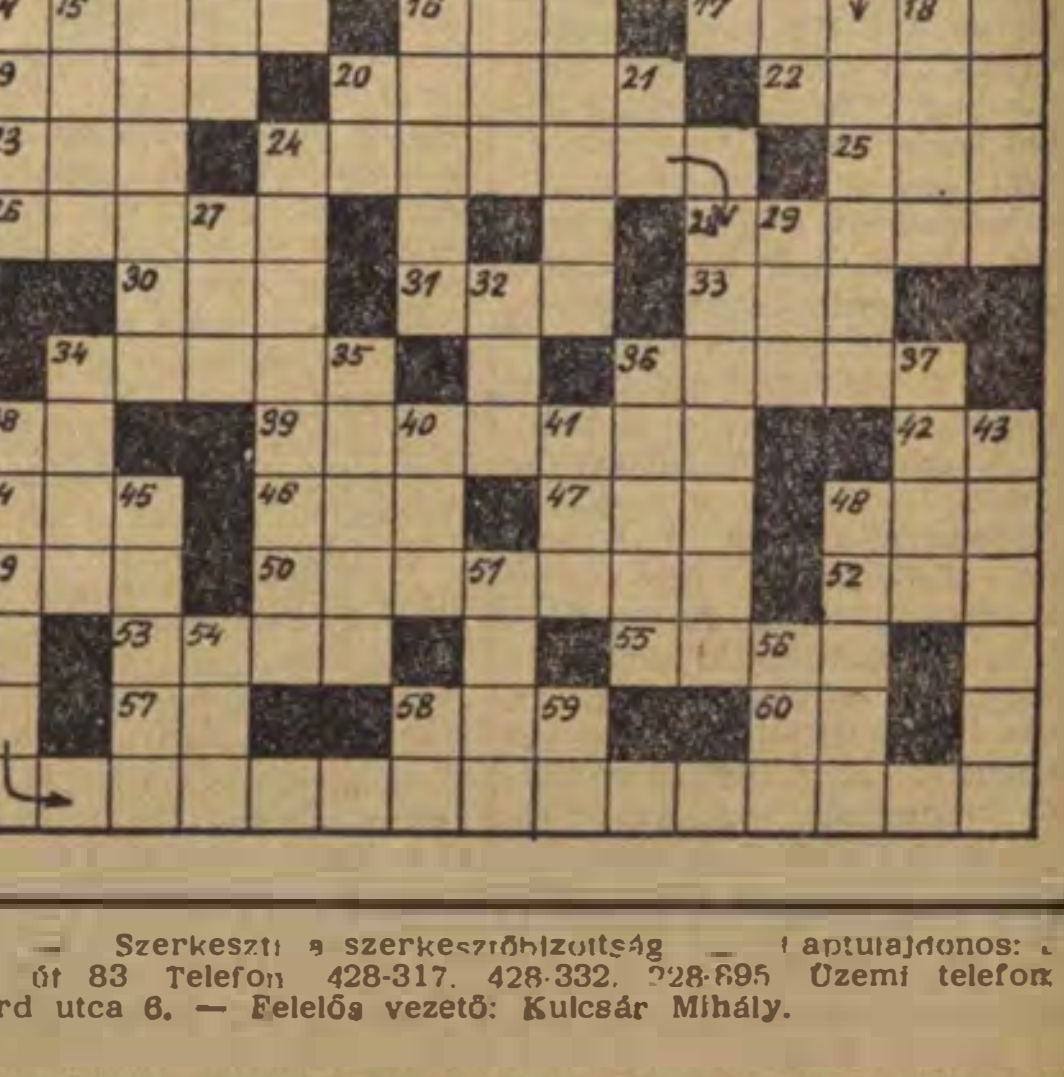
Vízszintes: 1. A legfontosabb teendők egyike a téli forgalom után. 8. Rangjelző. 9. Indulatszó. 10. **Erre készül az egyik szakszolgálatunk.** 14. Szociális intézmény. 16. Albán főváros eleje. 17. Amerikai fürdőhely. 19. Dalmáciai város. 20. Tegező viszony. 22. Szeret, latinul. 23. Végnélküli csúcs! 24. **Az ifjúság ünnepe.** 25. Vissza: kereskedelmi kifejezés. 26. Belga gyarmat Afrikában. 28. Észak-afrikai város. 30. Évszak. 31. Gépet hajt. 33. Majdnem inka. 34. Szovjet pénzegység. 36. Felcsigáz. 38. Hamis. 39. Halfajta. 42. Háziállat. 44. Idegen női név. 46. Bagoly. 47. Idegen férfinév. 48. Időjelző. 49. Húz 50. Régi női használati tárgy. 52. Francia város fonetikusan. 53. Üveg németül. 55. Ilyen bolt is van. 57. O. S. 58. Becézett női név 60. Igavonó állat.

Függőleges: 1. Tengeri rablók. 2. Állati lakhely. 3. Papírra vetve. 4. Serceg. 5. Két szibériai folyó 6. Végnélküli tragédia. 7. Fordított kettős betű. 10. Kanadai város. 11. Ritka női név. 12. Veszprém megyei község. 13. Női név. 15. Várakozó. 18. Női név falun. 20 Gyermekköszönés. 21. Azonos magánhangzók. 24. Parányi rész. 27. Az iparban nélkülözhetetlen. 29. Kárpátukrajnai folyó. 32. Kis csapategység. 34. Múzsa. 35 Beteg ló. 36. Valódi. 37. Becézett női név. 38. **Ebből a munkából vasutasaink is derekasan kivették részüket.** 40. Huzat. 41. Meder közepe. 43 Hübele . . . 45. Európai nép. 48. Kivág. 51. Szemtelen rovar keverve. 54. Belsejében van! 56. ALE. 58. Papírmérték. 59 Jószívű teszi.

Beküldendő: vízszintes 1. 10. 24, függőleges 38. Beküldési határidő: március 21. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az V. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Vasutas becsülettel. A váltótisztítás. Hóakadályok.

Könyvet nyertek: Tóth Sándor pályamunkás Tószeg, Abonyi út. Vágány Károly raktárnok, Tápiószele, Jászberényi út 609. Bagi Ilona, Debrecen MÁV Igazgatóság Telefonközpont. Fábián Andor, Szeged, Április 4 útja 44.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 Telefon 428-317, 428-332, 228-695 Üzemi telefon 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. MÁRCIUS 19.

HARCBAN AZ ÁRRAL

(Tudósítóink jelentik.)

Éjszakák és nappalok szakadnak együvé az ár elleni küzdelemben. *Mohács* és *Baja* térségében többezer vasutas dolgozó sokezer honvéddel és polgári lakossal vállvetve küzd a Duna pusztító áradata ellen. Harcol, hogy megvédje a vasútvonalat, gátat emeljen a falvak alatt, mentse a sokezer életet.

A hatalmas jégpáncél s a víz nyomása nemcsak a gátakat, hanem a vasúti töltéseket és hidakat is nagy erőpróbára teszi. *Baja, Szeremle, Érsekcsanád, Pörböly, Mohácssziget* környékén vasutas hősök százai születnek ezekben a napokban. Itt küzdenek, őrködnek a gátakon, új védvonalakat építenek *Baja, Szeged, Kecskemét, Kiskunhalas, Mezőhegyes, Magyarbánhegyes, Miskolc, Székesfehérvár, Szombathely,* a *Vasútépítő Vállalat* és számtalan más szolgálati hely dolgozói.

„Mind hősök ők..."

A hazaszeretet, a vasút szeretete ad erőt, hősi elszántságot dolgozóinknak a természet erőinek legyőzéséhez. Nem ritkák az olyan hőstettek, mint *a békéscsabai pályafenntartás és a szentesi építésvezetőség* dolgozóinak helytállása, akik Szeremle község védelmében 36 órán át pihenő nélkül erősítették, védelmezték a gátakat. A dunaföldvári gátakon a kecskeméti pályafenntartási főnökség *Benkó*-brigádjának tagjai a gátszakadás után életük kockáztatásával szálltak szembe a tomboló áradattal. Pályamunkások, technikusok, mérnökök, forgalmi és kereskedelmi dolgozók, adminisztrátorok egyemberként küzdenek most a veszély elhárításán.

Önkéntes munkások, harcosok — mind hősök ők, mind férfiak. *Bucsi* pályamester 123 fős brigádjával a honvédalakulatokkal együttműködve 62 órás, megszakítás nélküli munkával megvédte a Délmagyarországi Áramszolgáltató Vállalat transzformátorát.

A hősi munka közben személyes példamutatással az ár ellen küzdők ezreit viszik győztes csatára a kommunisták. *Majoros István*, a bajai szivattyúház előfűtője, a fűtőház párttitkára, a szivattyúház megmentéséért váltakozó brigádokkal, több mint száz órát dolgozott megszakítás nélkül. *Szabó* pályamester jó munkaszervezéssel, több mint 36 órán át sikeresen védte a vasúti töltést. *Megyeri György* hídrészlegvezető brigádjával, élete kockáztatásával megmentette a baja—pörbölyi vonalon levő fahidat. *Megyeri* elvtárs 96 órás szakadatlan munkája jó próbatétel volt arra, hogy kiérdemelje a tagjelöltséget. *Temesvári* hidász pályamester kötéllel biztosítva, az ár fölé ereszkedett, úgy erősítette a megcsonkított hidat. Juharos Gyula brigádja három napon keresztül megszakítás nélkül helytállt.

Fiatalos lendülettel

A hősi küzdelemben élen járnak a közelmúltban alakult ifjúsági brigádok, a diszisták. A kiskunhalasi pályafenntartási főnökség Petőfi, Kilián és Lakatos brigádjai is becsülettel helytálltak és példás követői voltak *Rózsakerti Márton* DISZ-titkárnak, *Brukker* és *Mackó* elvtársaknak, akik személyes példamutatásukkal sikeres csatára vitték az ifiket és idősebbeket egyaránt.

A szegedi fűtőház *Hajós* ifjúsági brigádja hősies erőfeszítéssel, páratlan szorgalommal dolgozott a homokzsákok megtöltésén és elhelyezésén. Nagyszerű emberek állnak a gáton! Olyanok, mint *Bor Lajos* ács, aki betegen is 16 órás szolgálattal segítette a romboló ár megakadályozását. *László Benő I.* és *László Benő II.* diszista pályamunkások életük kockáztatásával akadályozták meg a nyúlgátak beszivárgásait, a Duna újabb területre való betörését. Példamutató helytállást tanúsítanak a szegedi szerelésvezetőség, és a TBKE dolgozói is, *Lakatos* elvtárs vezetésével.

Mohácson 570 pályamunkás biztosítja a dunai kompátkelő helytől a vasútállomásig terjedő másfélkilométeres szakaszt. *Rapi András* vezetésével nekik köszönhető, hogy az összes védelmi munkán dolgozó szerveket ellátták földdel, homokzsákokkal és terméskővel.

13-án hajnalban a mohácsi selyemgyárnál meginduló jég szinte leborotválta a védfalakat. Közvetlen veszély fenyegette a várost és a selyemgyárat. Erre a legveszélyesebb szakaszra irányították a pályamunkásokat. *Lepsényi Lajos* és *Kövesi János* pályamester dolgozói térdig érő vízben hajnaltól délig hordták a homokzsákokat a vízbetöréshez, míg végül a katonai műszaki alakulatokkal együttműködve sikerült elszigetelni a betörést: megmentették a selyemgyárat és Mohács városának déli részét. Nem sokkal ezután a Duna utca környékén egy úszó jégtábla ismét meglörte a gátat. *Molnár István* somogyszobi pályamester brigádja azonban megakadályozta a nagyobb vízbetörést.

Minden erőt a gátra!

Ebben az időben a szegedi igazgatóság pályamunkásai a mohácsi szigeten fekvő Dunafalva térségében dolgoztak, s egy betörés elzárta őket a külvilágtól, végülis sikerült a gátak tetején eljutniok a mohácsi révig, ahol áthajózták őket a városba. Velük érkezett *Iglói Ferenc*, a szegedi pályamunkások vezetője, aki elmondotta, hogy egy csoport pályamunkás Nagybaracska térségében katonákkal együtt körül van zárva. A pécsi rádióállomásnak sikerült összeköttetést teremteni a szigeten rekedt katonai egységek rádiósaival, s így megkezdődhetett a vízzel körülzártak elszállítása.

Tovább folyik a küzdelem, tovább folyik az élet csatája a természet erőivel. Még nem mozdult meg végig a Duna jege, nem oszlottak fel a jégtorlaszok. Továbbra is egy jelszó harsog végig a gátakon: *„Minden erővel megakadályozni a pusztító ár továbbterjedését!"*



ELHUNYT BOLESLAW BIERUT ELVTÁRS,

a Lengyel Egyesült Munkáspárt Központi Bizottságának első titkára

Boleslaw Bierut elvtárs elhunytával nagy veszteség érte a lengyel népet és a nemzetközi munkásmozgalmat. Bierut elvtárs 1892. április 18-án született Lublinban, munkáscsaládból, 13 éves volt, amikor Lublinban már részt vett az iskolai sztrájkban, s emiatt a cári hatóságok kizárták az iskolából. Kenyérkereset után nézett. Építkezéseken, kőművesek, ácsok mellett kezdett dolgozni, mint segédmunkás, majd kitanulta a nyomdászmesterséget. Illegális röpiratokat írt, amelyben a cári elnyomás elleni harcra tüzelte honfitársait. Mint a Lengyel Szocialista Párt balszárnyának harcosa, megedződött a cári rendszer, s a német—osztrák megszállók elleni harcban.

A Lengyel Kommunista Párt megalakulásának kezdete óta a párt zászlaja alatt harcolt. A két világháború közötti időben lelkesen, önfeláldozóan szervezte a dolgozókat a kapitalisták és a nagybirtokosok ellen. Forradalmi tevékenysége miatt üldözték, többször letartóztatták, de Bierut elvtárs nem tört meg, tovább szervezte a harcot a kenyérért, a munkáért, a demokratikus szabadságjogokért, a békéért, a nép hatalmáért.

1947-ben Boleslaw Bierut elvtársat a Lengyel Köztársaság elnökévé választották, 1952—1954-ben pedig a Lengyel Népköztársaság Minisztertanácsának elnöke volt.

1954. márciusában a Lengyel Egyesült Munkáspárt első titkárává választották. Bierut elvtárs életének legutolsó pillanatáig, minden erejével a lengyel nép boldogságáért, a szocialista Lengyelország megteremtéséért harcolt.

Bierut elvtárs személyében dolgozó népünk is egyik testvéri barátját vesztette el. Osztozunk a testvéri lengyel dolgozó nép gyászában. Bierut elvtárs emléke úgy él közöttünk, mint a szocializmus építésének, a dolgozó nép szolgálatának egyik kiemelkedő példaképe.

Szovjet vendég a Szolnoki Járóműjavítóban

Kedves vendég, *Nyikolaj Grigorjevics Turcsinyák* elvtárs, a leningrádi Kirov-kultúrpalota igazgatója látogatta meg a közelmúltban a Szolnoki Járóműjavítót. A dolgozók, az üzem vezetői meleg szeretettel fogadták a nagy szovjet nép küldöttét.



Turcsinyák elvtárs nagy érdeklődéssel figyeli működés közben Erdősi Gyula és Kurucz József újítását, a mozdonytűzcső-tisztító gépet, amellyel közel ötszörösére emelik a termelést. (Németh Gyula felv.)

Nem vasutas, nem is vasas. Mégis — amint mondja — nagy érdeklődéssel jött az üzembe. *Turcsinyák* elvtárs a Balti Flotta egykori tengerésze, aki 18 éves korában az elsők között jelentkezett Lenin elvtárs felhívására Moszkvát felszabadítani a fehérgárdisták terrorja alól. A második világháború végén repülő ezredesként szerelt le és tért vissza kedves városába, Leningrádba.

Amikor kedves követlenséggel elbeszélget az üzem dolgozóival, mindenki érzi: a nagy szovjet nép elküldte hozzánk egyik kiváló fiát, hogy életéből és munkájából merítsünk. A munka és az emberek szeretete cseng minden szavában.

Érdeklődéssel áll meg *Korom* Sándor brigádjánál, melynek tagjai egy vörösfehéren izzó acélöntecsből a szovjet gőzkalapács segítségével percek alatt kifogástalan minőségű vonórudat kalapálnak.

Turcsinyák elvtárs életvidám ember, ez látszik minden megnyilatkozásában: a főműhely gyönyörű napközi otthonában, bölcsődéjében, a nevető kis apróságok csokorjában, a kultúrotthonban, a befejezés előtt álló fedett tekepályán.

Az üzem megtekintése után baráti beszélgetés kezdődik. Amikor a vendéglátók megtudják, hogy *Turcsinyák* elvtárs édesapja is vasutas volt, s hogy a Leningrádot körülzáró 900 napos fasiszta blokád alatt sok társával éhhalált halt, hogy síbajnok öccse mint partizán áldozta életét, méginkább befészkelte magát a szívekbe.

Turcsinyák elvtárs négy esztendeje igazgatója a Kirovról elnevezett kultúrpalotának. A palota a szakszervezeteké és méreteire jellemző, hogy termeinek területe kereken 23 000 négyzetméter; 1500 főt befogadó színháza, 700 látogatóra berendezett mozija, egy 2000 főre épített táncterme és három, egyenkint 500 főre berendezett előadóterme van. 30 000 kötetes könyvtár, 40 szoba az ifjúság, 40 a műkedvelők részére, három tornaterem, külön gyermekszínház és gyermekkönyvtár, és még sok-sok létesítmény pihenteti, szórakoztatja, fejleszti műveltségét a szovjet dolgozóknak. Arányaira még egy jellemző adat: 422 alkalmazott áll a kultúrpalotát igénybevevő dolgozók rendelkezésére és a palota évi költségvetése kereken 12 millió rubel.

Turcsinyák elvtárs pohárköszöntőjét a magyar vasutasokra mondotta: — *Engedjék meg elvtársak, hogy büszkén valljam magamat vasutas fiának, s szeretettel köszöntsem Önök útján a hős magyar vasutasok nagy családját. Soksok sikert kívánok valamennyiüknek kötelességteljesítésükben, felfelé ívelő útjukon. Ha magyar vasutas jár Leningrádban, keressenek fel a Kirov-palotában, hogy viszonozni tudjam azt a felejthetetlen kedvességet, amelyben részem van az Önök gyönyörű hazájában.*

Eljönnek a búcsúzás percei. Alig akarják elengedni a kedves vendéget. Úgy érzik — vendéglátó és vendég —, hogy szívet cseréltek.

A dunai gátnál

Konok jégtáblák fedik a Dunát
mint óriás, fehér pikkelyek.
A parti fűzfák kopasz ágain
félelem nedves szárnya remeg.

Mintha világot akarna nyelni,
úgyront a gátnak a tolvaj ár.
S mint aki győzött, iszapos nyelvét
a töltések fölé ölti már.

Átnyúl, a bölcsőt elrabolná —
hogy ringassák dermesztő szelek.
Otthonok boldog melegét védik
a vízbe markoló vasutas kezek.

Egy ország népe vigyáz a gáton;
hiába őrjöng a részeg ár!
Gélya kering a habos víz fölött:
a termékeny tavaszt jelzi már...

Irtó Gyula

A Lengyel Egyesült Munkáspárt Központi Bizottságának, a Lengyel Népköztársaság Minisztertanácsának, a Lengyel Népköztársaság Államtanácsának

Kedves Barátaink! A Szovjetunió Kommunista Pártjának Központi Bizottsága, a Szovjetunió Minisztertanácsa és a Szovjetunió Legfelső Tanácsának Elnöksége mélységes részvéttel együttérez a Lengyel Egyesült Munkásparttal, Lengyelország kormányával és népével most, hogy elhúnyt Boleslaw Bierut elvtárs, a Lengyel Egyesült Munkáspárt Központi Bizottságának első titkára, a lengyel nép nagy fia, a nemzetközi kommunista és munkásmozgalom kiváló harcosa.

Boleslaw Bierut halála súlyos vesztesége a lengyel népnek, a Szovjetunió népeinek, a szocialista országok nagy közösségének, az egész világ dolgozóinak. A Lengyel Egyesült Munkáspárt és az egész lengyel nép kipróbált politikai vezetőjét, és a szocializmus építéséért folyó harc szervezőjét vesztette el Bierut elvtárs személyében.

Boleslaw Bierut dicső élete és tevékenysége lelkesítő példa lesz a kommunizmus eszméinek győzelméért folyó harcban. Bierut elvtárs minden erejével egeket az eszméket szolgálta.

A Szovjetunió Kommunista Pártjának Központi Bizottsága, a Szovjetunió Minisztertanácsa, a Szovjetunió Legfelső Tanácsának Elnöksége

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége, az Elnöki Tanács és a Minisztertanács részvéttávirata

a Lengyel Egyesült Munkáspárt Központi Bizottságának, a Lengyel Népköztársaság Államtanácsának, a Lengyel Népköztársaság Minisztertanácsának

Mély fájdalommal értesültünk Boleslaw Bierut elvtársnak, a lengyel nép hű fiának, az újjászületett Lengyelország kiemelkedő személyiségének, a szocializmusért, a népek békéjéért, a társadalmi haladásért folyó nagy küzdelem bátor harcosának elhúnytáról.

Az egész magyar dolgozó nép mélyen együtt érez Lengyelország testvéri népével, osztozik mély gyászában és őszinte részvétét fejezi ki a szocializmus építésén, a nép felemelkedésén oly lankadatlanul munkálkodó nagy lengyel hazafi halála alkalmából.

A magyar nép kegyelettel megőrzi Bierut elvtárs emlékét és még szorosabbra fűzi a barátság és a testvéri szövetség eltéphetetlen szálait a lengyel néppel, a szocializmus és a béke ügyének győzelméért folytatott küzdelemben.

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A pályafenntartásnál dolgozó kommunisták legfontosabb feladata

A Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusa mélyrehatóan foglalkozott a párt szervező munkájával, a pártmunkások és a kommunisták feladataival. *Hruscsov* elvtárs beszámolójában bírálta a *„tiszta pártmunkát"* és világosan kifejezésre juttatta, hogy a párt kádereinek a pártmunkát össze kell kapcsolniuk a gazdasági munkával, hogy konkréten és hozzáértéssel irányíthassák azt. Hangsúlyozta, hogy: *„A pártmunkát a tömegek szervezésére és nevelésére, a gazdasági irányítás javítására, a szocialista gazdaság szüntelen fejlesztésére kell összpontosítani."*

A kongresszuson elhangzottak tanulságul szolgálnak valamennyi kommunista párt, minden pártmunkás és kommunista számára. A vasutas pártszervezeteknek is le kell szűrniük a kongresszus tanulságait s alkalmazni kell azokat a soronlevő feladatok végrehajtása közben. *A pályafenntartási szakszolgálat pártszervezeteinek már most, a tavaszi pályafenntartási munkák végzésénél hatékonyan kell segíteniük a pályafenntartási szakszolgálat dolgozóit a legfontosabb feladatok végrehajtásában.*

Az eddig legnagyobb őszi és az ugyancsak nagy téli forgalom, valamint a szokatlanul hosszú zord időjárás, egyes helyeken a pusztító árvíz megviselte a vasúti pályákat.

A megrongálódott pályarészek javítása a pályafenntartás legfontosabb tavaszi feladata.

De amíg a rendszeres tavaszi pályafenntartási munkák megkezdődnek, addig azokat a szórványos hiányosságokat kell megszüntetni, amelyekkel egyetlen napot sem lehet várni. Ilyenek a fekszín és irányhibák, a rövid- és keresztsüppedések, az egyes laza aljak aláverése, az elsárosodott útközök helyreállítása. Ezeket a munkákat a futószabályozás keretében végezzék el, amelyeket majd azután követ a talpfacserélés, a vágány folyamatos fenntartása, illetve a Szovjetuniótól átvett futószalagszerű fenntartási munka.

Mi ebben a feladata a pályafenntartási szolgálat pártmunkásainak és kommunistáinak? Elsősorban az, hogy *példamutatóan járjanak élen a termelésben, lendületükkel ragadják magukkal dolgozótársaikat.* Felvilágosító szavaik

világítsák meg a dolgozók előtt, hogyan függ össze a vasúti közlekedés a népgazdaság egészének munkájával,

a népgazdasági tervek teljesítésével.

A kapitalista vasút sok évtizedes mulasztását népi demokráciánk az elmúlt tíz év alatt még nem tudta pótolni, pályáink jelentős része elöregedett, ami fokozott fenntartást kíván. A forgalom biztonsága megköveteli, hogy *a pályákban előforduló hibák felszámolását, kellő gonddal, kellő időben végezzék el,* nem korábban, de egy nappal sem később, mint amikor az szükséges. Ugyanakkor nemcsak a hibát, hanem az okozóját is meg kell szüntetni, mert enélkül nem végezhető gazdaságos fenntartás.

Elöregedett pályáinkat csak úgy tudjuk rendbehozni, felújítani és újra építeni, ha a népgazdaságunk által erre a célra szánt sok millió forintot — amely a második ötéves terv idején állandóan növekszik — okosan, gazdaságosan használjuk fel. *A gazdaságos felhasználást elősegítik a szovjet pályafenntartási módszerek, köztük elsősorban azok, amelyek a munka jobb megszervezését és gazdaságos végrehajtását célozzák.*

Ezek propagálása és alkalmazására a kezdeményezés a kommunisták feladata. A pályafenntartási szolgálat kommunistái

a szovjet módszerek alkalmazásának jelentőségét együtt magyarázzák a második ötéves tervből szakszolgálatukra háruló feladatokkal,

Hívják fel a pályafenntartási dolgozók figyelmét arra, hogy ez a program *szerves része egész népgazdaságunk programjának és minden elmaradás a vasút munkáját gátolva, az egész népgazdaság tervszerű fejlődését hátráltatná.*

A pályaépítés és fenntartás tavaszi munkálatainak az ad nagy jelentőséget, hogy még a tavaszi hónapokban kell elvégezni, annak ellenére, hogy pályamunkások ezreit köti le az árvízvédelem. Mégsem lehet elmaradni, mert a nagy vágányzáras munkák későbbi elvégzése zavarná az előre látható hatalmas őszi forgalom menetét.

Pártmunkásainknak és kommunistáinknak kell megtalálniuk elsősorban azokat a jó munkamódszereket, amelyekkel csökkenteni lehet a lassújelek számát, hosszúságát és mértét. Olyan munkamódszereket, amelyek lehetővé teszik a gyors munkát, minimális vágányzáras idő alatt. Ezek közé a módszerek közé tartozik a *forgalom átterelése ideiglenes vágányra.* Ez persze csak ott lehetséges, ahol az alépítmény elég széles, ahol az új vágányt a forgalom zavarása nélkül lehet építeni, mint például *Rákos—Ujszász, Szajol—Békéscsaba* és *Martonvásár—Tárnok* között. *Kétvágányú pályákon a vágányzáras szakaszok lerövidítésével, rövid távolságokon a forgalom átterelésével kell a pályafenntartási munkát végezni.*

A jobb, olcsóbb, gazdaságosabb munkára való törekvésben

forrjon eggyé a pályafenntartás valamennyi fizikai és műszaki dolgozója. Ez lehetővé teszi a gépek jobb kihasználását,

és megteremti a feltételét annak is, hogy a gépek kezelői a gépek gazdáivá váljanak. Tekintettel arra, hogy az elhúzódó tél és az árvíz miatt lemaradás van a pályaépítési és fenntartási munkákban, még nagyobb erővel és lelkesedéssel kell dolgozni abban a pillanatban, amikor erre az időjárás módot ad.

Hazánkban már hagyománynyá vált felszabadulásunk évfordulójának jobb munkával, a tervek túlteljesítésével történő ünneplése. Pártmunkásainknak, gazdasági vezetőinknek most az a legfontosabb tennivalójuk, hogy *teremtsék meg mind műszakilag, mind pedig a dolgozókról való fokozottabb gondoskodással a lehetőséget arra, hogy a felszabadulási műszak segítségével biztosítani tudjuk az eddigi lemaradások felszámolását, az eredeti tervek maradéktalan teljesítését.*

A párt szervező munkájának fokozásával, a felszabadulási verseny kibontakozásával, a pályafenntartási munkások rendületlen munkájával meg fogjuk szüntetni a hideg, a hó és a víz okozta lemaradást és sikerrel zárjuk első negyedévi tervünket.

Nemzetközi ÉLET

Kétezer szovjet vasutas megbeszélése a közlekedési technika fejlesztéséért

A közelmúltban mintegy kétezer szovjet vasutas gyűlt egybe a moszkvai közlekedésügyi minisztérium nagy tanácstermében. A megbeszélés célja: *gyorsabban előrevinni a közlekedés technikáját. Volkov* elvtárs, a minisztérium pártbizottságának titkára megnyitó szavai után *Becsev* elvtárs, közlekedési miniszter beszélt a vasutasokhoz. Hangoztatta: *bíznak abban, hogy a közlekedés munkásai, mérnökei és technikusai, a tudományos munkatársak segítségével, a XX. pártkongresszus irányelveinek megfelelően egészen rövid idő alatt felszámolják a közlekedés technikai elmaradottságát.*

A tanácskozáson értékes hozzászólások hangzottak el. Sokan hasznos javaslatokkal bizonyították, hogy magukénak érzik a közlekedés fejlesztéséért indított munkát.

Hírek a világ minden részéből

A Román Népköztársaság vasútügyi minisztériuma és a *Vasutas és Postás Dolgozók Szakszervezete* kiváló munkájáért díszoklevéllel tüntette ki a ploesti rendezőpályaudvar és a temesvári fűtőház munkaközösségét. (Czvikker István marosvásárhelyi tudósítónk leveléből.)

★

Japánban Moszi, Hirosima városokban és számos kisebb-nagyobb vasutas településen a japán vasutas dolgozók, béremelési követeléseik előkészítésére tömeggyűléseket tartottak. A tokiói vasúti postahivatalokban új falragaszok jelentek meg, ezekkel a jelszavakkal: *„Le az újrafeljegyzéssel!", „Adócsökkentést!"*

★

Az *ausztráliai Melbourneben* 3000 dokkmunkás szüntette be a munkát 1000 rakodómunkás elbocsátása miatt.

★

Csehszlovák és osztrák vasutasoknak közös erővel sikerült megmenteniök *Marchegg* határvárosnál, a March folyón keresztül vezető fontos vasúti híd pilléreit a zajló jég pusztításától.

★

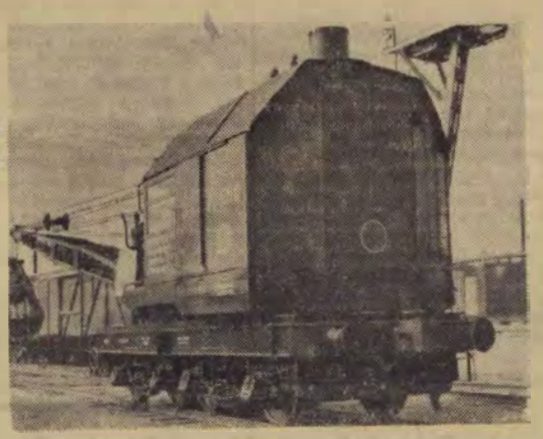
A jugoszláv vagongyárak 50 teherkocsit és 20 postakocsit szállítanak Egyiptomnak, közel egymillió dollár értékben.

★

A brit szállításügyi bizottság a napokban közölte, hogy az 1956-ra szánt beruházások összegét a vasúton 22 millió fontsterlinggel csökkentik.

★

Legutóbbi számunkban megemlékeztünk arról, hogy Köln és Flittard között egysínszálon futó vasút építését kezdik meg. A cikk címében elírás folytán „egyvágányú" szó került, ami félreértésre ad okot. Helyesen: *Egysínszálon futó vasút építését kezdték meg.*



15 tonnás új szovjet rakodódaru, a Greider-féle kotróputtonnyal. (Foto B. Rjabinyina felv.)

Vasutasok szerepe a munkás—paraszt szövetség szilárdításában

A Magyar Dolgozók Pártja marxizmus-leninizmus tanfolyamain ezekben a hetekben több ezer vasutas dolgozó tanulmányozza a munkás-paraszt szövetségről szóló marxi-leninti tanítást. Az oktatásban részvevők ma már mind gyakrabban lépnek fel azzal a jogos igénnyel, hogy az elvi kérdéseket gyakorlati feladatokkal, a mindennapi munkájukkal összefüggésben tanítsák. Ez az igény összhangban van az SZKP XX. kongresszusának a propagandamunkára vonatkozó útmutatásával is. A hallgatók tudni akarják, milyen szerepe van a vasútnak, a vasutasoknak a munkás-paraszt szövetség szorosabbra fűzésében. Ezen cikk néhány gondolattal akar hozzájárulni ehhez.

I.

A felszabadulás előtt hazánk vasutai tőkés üzemek, nagyrészt államkapitalista üzemek voltak, s mint ilyenek, tarifa-kedvezményeken keresztül óriási burkolt anyagi támogatást nyújtottak a nagybirtokosoknak, a nehéziparosoknak és a nagybankok nábobjainak. Ezt a támogatást a dolgozók tízezreinek kizsákmányolásából és a dolgozó parasztság állami adójából fedezték.

A falu mincstelenjei és a dolgozó parasztok — akik közül nem egynek utolsó párnáját is kihúzta feje alól a végrehajtó a „deficites" MÁV költségeinek fedezésére — keveset álvezhettek a vasút áldásait. Veres Péter *„Falusi krónika"* című könyvében elmondja, hogy a huszadik század első évtizedében a nép jórésze soha nem ült vonatra. A nép ajkán még a huszas évek végén is ez a dal járta:

„Az én rózsám dunántúli,
Oda megyek házasodni.
De a vasút nagyon drága
Gyalog megyek el hozzája."

A felszabadulás előtti időben a vasút a népellenes, kizsákmányoló osztályok hasznát növelte. De már a felszabadulás előtti időben is a vasút közelebb hozta egymáshoz a falut és a várost, elősegítette a mnkásosztály és a dolgozó parasztság közeledését.

Amióta Magyarország az urak országából a nép hazájává lett, a vasút a dolgozó nép érdekeit szolgálja. A vasút hazánkban ma a nép tulajdona, amely segít a nemzetgazdaság fejlesztésében, a város és a falu közötti politikai és gazdasági kapcsolatok erősítésében, a munkás-paraszt szövetség megszilárdításában.

V. I. Lenin 1918-ban mutatott rá arra, milyen nagy jelentősége van a munkásosztály hatalmának megszilárdítása, a szocializmus építése szempontjából a vasútnak, amely biztosítja a város és a falu, az ipar és a földmívelés közötti kapcsolat megteremtését. *„A vasút az a fő ütőér, amely szinte a legszemléletesebben fejezi ki a város és a falu, az ipar és a földművelés közötti kapcsolatot, már pedig a szocializmus teljes mértékben ezen alapul."* (Lenin művei 27. Szikra 307—308. l.).

A vasutas dolgozók lelkes munkájának eredményeként népi demokráciánk vasútja biztosítja az összeköttetést a város és a falu között, segíti a munkásosztály és a dolgozó parasztság szövetségének erősödését, népi államunk legyőzhetetlenségének és a szocializmus sikeres építésének alapját. Ennek felismerése és tudatosítása újabb ösztönzést ad a vasút minden dolgozójának a szállítási feladatok minden eddiginél szervezettebb, gyorsabb, gazdaságosabb végrehajtására.

II.

A munkás-paraszt szövetség erősítésében a vasúti szakmunka elvégzésén túlmenően rendkívül szép és megtisztelő feladat hárul a vasutas dolgozókra, kiknek nagy részét erős kötelék fűzi a falu dolgozó parasztjaihoz. A vasút úgy hálózza be az országot, mint a testet az erek. A vasutasok jelentős része elszórtan, távol a nagyvárosoktól, ipari központoktól, vidéken, falvakban, a dolgozó parasztság között él. Mindez megkönnyíti a vasút és a falu dolgozói közötti meghitt, közvetlen kapcsolat megteremtését, amely egyes időszakokban — már a múltban is — politikai összefogáshoz, harci szövetséghez vezetett. Becsületbeli kötelességünk feleleveníteni és ápolni e becses hagyományokat.

A századforduló első éveiben, a nagy munkás- és parasztmozgalmak idején lépett a harc terére a vasutasság, helyzetének javításáért. E harcnak kiemelkedő állomása volt az 1904-es általános vasutas sztrájk. A vasutas dolgozók megélénkülő harcai —, különösen az 1904-es sztrájk —, nagy hatással voltak a földmunkásokra és a szegényparasztokra. Sok ezer földmunkásnak és uradalmi cselédnek nyitotta fel szemét ez a sztrájk, olyanoknak, akik azelőtt talán hírből sem ismerték a sztrájkot. Ennek a harcnak nyomán folyt le 1905-ben egy sor arató- és cselédsztrájk az országban.

Az 1906—7-es években továbbfejlődött a közvetlen kapcsolat a nagyobb darab kenyérért harcoló vasúti munkások — elsősorban a pályamunkások — és a földmunkások között. Együtt gyűlésezték, együtt szövögették a terveket, s arra készültek, hogy a vasúti munkások általános sztrájkkal támogatják majd az aratósztrájkokat. A nagybirtokos-nagytőkés kormány a szociáldemokrata párt segítségével elfojtotta ezeket a mozgalmakat. Ettől az időtől kezdve majd négy évtizeden keresztül tilos volt szervezkedni a falu kizsákmányoltjainak épp úgy, mint a vasút dolgozóinak. Ezután — ritkán bár — de találkozunk olyan helyi jellegű megmozdulással, amely kapcsolatban van a földmunkásokkal és fordítva.

A vasutas dolgozók tömegei a felszabadulás után, a Magyar Kommunista Párt szervező és felvilágosító munkájának eredményeként még világosabban látták a dolgozó parasztsággal való összefogás fontosságát. A vasutasok legjobbjai, akik éjt nappallá téve, fáradságot nem ismerve dolgoztak a vasúti közlekedés megindításáért, szabad idejükben a falu népének, a volt cselédeknek és dolgozó parasztoknak segítettek a nagybirtok felosztásában, s a kiosztott földek megvédésében. A parasztság pedig élelmiszerrel segített a közlekedés helyreállításán dolgozó vasutasok helyzetén.

A vasúti csomópontok, állomások, fűtőházak és a vasúti műhelyek dolgozói, a kommunista párt hívó szavára, szabad vasárnapjaikat feláldozva lelkesen vettek részt a falujárásban, amelynek során széleskörű politikai nevelő- és szervezőmunkát végeztek. Feljegyezték, hogy 1947-ben egy hét alatt a szombathelyi csomópont kommunista vasutasai 58 népgyűlést tartottak Vas megye különböző községeiben. Több helyen a vasutasok támogatásával szervezték meg a földhözjuttatottak harcos szövetségüknek, az UFOSZ-nak helyi szervezeteit. A vasút dolgozói büszkék arra, hogy a népi Magyarország felépítéséért, a reakció támadásainak visszaveréséért folyó harc során a munkásosztály igazát védve kivették részüket a munkás-paraszt szövetség megszilárdításáért folyó küzdelemből.

III.

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége az elmúlt évek során több fontos határozatot hozott mezőgazdaságunk elmaradottságának felszámolására és a mezőgazdasági termelés nagyarányú fellendítésére. E nagy jelentőségű párthatározatokat megtárgyalták a vasúti szolgálati helyek kollektívái is, és megjavították mezőgazdaságot patronáló tevékenységüket. Ma, szerte az országban több mint száz termelőszövetkezetet, több tucat gépállomást és állami gazdaságot patronálnak a vasutasok. Dolgozóink megértették, hogy a munkásosztálynak kiemelkedő szerepe van a mezőgazdasági munka termelékenységének emeléséért, a terméshozam növeléséért, a munkás-paraszt szövetség megszilárdításáért folyó harcban.

A patronáló brigádok segítenek a mezőgazdasági gépek javításában, a termelőszövetkezetek új épületeinek tervezésében és építésében, az igazgatás, a könyvelés helyes megszervezésében.

A kunszentmártoni *Zalka Máté* Termelőszövetkezetet patronáló Szolnoki Járóműjavító ÜV dolgozói több mint 100 folyóméter cső lefektetésével bevezették a termelőszövetkezet újonnan épült szarvasmarha istállójába a vizet, s beszerelték a villanyt. Mindez jelentősen hozzájárult a szövetkezet termelésének a növeléséhez.

A vasúti főosztály, a vasútigazgatóságok és az állomások kereskedelmi dolgozói nagy segítséget nyújtottak az elmúlt évben a termelőszövetkezeteknek a szállítási tervek elkészítéséhez, a vasúti szállítással kapcsolatos tudnivalók megismeréséhez stb. A Földművelésügyi Minisztérium elismerését és dícséretét érdemelték ki a budapesti igazgatóság könyvelőségének dolgozói, mert több termelőszövetkezetben segítettek a helyes könyvelés bevezetésében. A Budapest Hídépítő Főnökség kiváló szakemberei rendszeresen adtak műszaki segítséget több termelőszövetkezetnek.

A vasutas pártszervezetek a falu dolgozóinak nyújtott sokoldalú műszaki, gazdasági és adminisztratív segítséget összehangolják a politikai és kulturális nevelőmunkával. Ennek eredményeként megerősödtek a vasutasok által patronált termelőszövetkezetek, gépállomások, állami gazdaságok, párt, DISZ, MNDSZ és szakszervezeti szervei, több termelőszövetkezetben alakult kultúrcsoport. Különösen értékes a politikai oktatás megszervezésének és a termelőszövetkezetben és gépállomáson folyó pártoktatásnak jól felkészült propagandistákkal való segítése.

Átérezve a parasztság közötti munka politikai jelentőségét, különösen nagy gonddal válogatják ki a vasutas párt- és tömegszervezetek a patronáló munkára küldött dolgozókat. Olyan jól dolgozó vasutasokat küldenek patronáló munkára, akik jól ismerik a falu mindennapi életét, tájékozottak a párt parasztpolitikájában és képesek a munkásosztály, a kommunisták pártjának igazát a dolgozó parasztoknak érthető nyelven megmagyarázni. Népünk elismerését joggal bírják azok a vasutas dolgozók, akik mindennapi szakmai munkájuk —, a vasútra háruló szállítási feladatok maradéktalan lebonyolítása mellett — áldozatkészen vesznek részt a munkás-paraszt szövetség megszilárdításában és a szocializmusnak a mezőgazdaságban való győzelemrevitelében.

GADANECZ BÉLA

Jól felkészültek a tavaszi munkákra a dorogi pályafenntartási dolgozók

Kezdetben nem is sejtettük, hogy milyen fáradságos feladatra vállalkoztunk, amikor *Pálfi György* elvtárssal, az esztergomi pályafenntartási főnökség III. szakaszának pályamesterével elindultunk *Dorog állomás* és a *dorog—mészkőhegyi* vonal bejárására. És Pálfi elvtárs minden második nap megteszi ezt az utat, a többi napon pedig szakaszának Dorog—Leányvár—Tinnye közötti részét járja be.

Összesen 38 kilométer hosszú vágányhálózat, 100 csoport kitérő és négy kilométer iparvágány fölött őrködik Pálfi elvtárs szakaszának dolgozóival. S noha a dolgozók létszáma jóval alul van a megállapított kereten — bánya- és iparvidéken vagyunk —, mégis kitűnő munkát végeztek az őszi forgalomban. A három brigád 100 százalékra teljesítette fenntartási tervét. három lassújelet megszüntettek, kettőt felemeltek s egyetlen tervezett vágányzáruk sem volt. Az őszi forgalmi versenyben a 26 éves pályamester országos harmadik helyezést ért el.

Kisbrigádos módszerrel

Az állomáson először *Kozma János* elvtárssal és brigádjával találkozunk, egy törött sínrészt fűrészelnek.

— Az elhasználódott, régi felépítménynél igen gyakori a sintörés — mondja Kozma elvtárs. — A vonalbejáró örök lelkiismeretes, figyelmes munkáját dicséri, hogy szakaszunkon a mi hibánkból két év óta nem történt baleset. Tavaly áprilisban vezettük be a *kisbrigádos módszert*, amely nagyszerűen bevált s a mi szakaszunktól a főnökség többi szakasza és a berentei pályafenntartási dolgozók is átvették. Az új módszer megnövelte a dolgozók, elsősorban a brigádvezetők felelősségtudatát, könnyebbé, áttekinthetőbbé tette a munkát.

A vágányzárak csökkentéséért

Büszkén említi Kozma elvtárs, hogy sintörés miatt 5 órás vágányzárat kértek, de jóval előbb befejezik a síncserét. Általában az a szakasz dolgozóinak jelszava, különösen most, a folyton növekvő tavaszi forgalomban, hogy *„Minél kevesebb vágányzárat, zavartalan forgalmat"*.

Amikor elindultunk, úgy gondoltuk, hogy pontosan feljegyzünk minden észrevételt, minden feltárt hibát. De sajnos, már a szénosztályozónál le kell mondani erről, hiszen a hat évtizeddel ezelőtt „ideiglenesnek" épített pálya léptennyomon csákányért, új sínért, kavicsért áhítozik. Az áthaladó fővágány hármas váltójánál erősen kopott keresztezést látunk, de mellette már behelyezésre vár az új. A fenntartási tervben pontosan nyomon követhetjük a legfontosabb tavaszi munkákat, a 600 talpfa cseréjét, a futószalagszerű szabályozási munkák menetét, a síncseréket, a kitérőcseréket.

Jelentős anyagmegtakarítás

Az állomás és a szénosztályozó mellett a legnagyobb figyelmet a mészkőhegyi vonal követeli. Itt a vonalbejárónak külön-külön kell végignéznie a két sínszálat. Gyalogosan kapaszkodunk fel a 25—30 ezrelékes emelkedésű, erős ívekkel megtört vonalon, mert nincs olyan emberi erő, amely a hajtókát felvontatná ide. A mozdonyok is csak 4—5 kocsit képesek felvinni a mészkőbányába és üzembe. Erőfeszítésük nyomait élesen tükrözi a vágány: a kapaszkodó mozdonyok valósággal visszafelé tolják a vágányokat, a pályafenntartásnak nagy küzdelmet kell vívni a sínvándorlás ellen.

— Ezen a szakaszon lesz a legtöbb munkánk — mondja Pálfi elvtárs. — Sínszög helyett síncsavaros alátétlekötéses rendszert alkalmazunk, mert ez jobban ellenáll a sínvándorlásnak. A mészüzemben öt csoport kitérőt cserélünk, ezenkívül mintegy 500 méteres hosszban megemeljük a pályát. És közben állandóan küzdenünk kell a hegyekből lezúduló víz ellen, tisztítani az átereszeket, az árkokat és erősíteni a víz útjában álló alépítményeket.

Jó néhány kilométeres utunk végén azzal az érzéssel búcsúzunk a dorogi pályafenntartási dolgozóktól, hogy alapos felkészüléssel kezdték meg a tavaszi munkákat. És tegyük még hozzá végül: a kisbrigádos módszerrel, a gondos tervezéssel *igen jelentős anyagmegtakarítást értek el.* Ez a módszer lehetővé teszi, hogy csak szükséges, mielőbb beépítésre kerülő anyagot igényeljenek. Jelenleg mindössze 75 féle anyagot tartalékolnak, mintegy 200 ezer forint értékben, a kisbrigádos módszer bevezetése előtt előfordult, hogy 2 millió forint értékű anyag halmozódott fel a szakaszon.

Díszelőadás a magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából

Ritkán lát olyan hatalmas tömeget az Építők Rózsa Ferenc Művelődési Otthona, amilyen a MÁV vezérigazgatóságának, a vasutas szakszervezet elnöksége és a budapesti vasutas MSZT-szervezetek által a magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából rendezett díszelőadáson majd szétfeszítette erős falait.



Az ünnepség részvevőinek egy csoportja. (Kovács Géza felv.)

Az elnökségben foglaltak helyet a vasút mozgalmi és szakvezetői, a dolgozók közül számosan, ott volt a szovjet vasutasok képviseletében *Fedoszov* elvtárs. A díszelőadást *Siklós István* elvtárs, a vasúti főosztály MSZT-szervezetének titkára nyitotta meg, majd *Csanádi György* elvtárs, a műszaki tudományok doktora, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet.

Az est második részében színvonalas műsor szórakoztatta az ünneplő vasutasokat és családtagjaikat. A MÁV szimfónikusok *Pécsi István* vezényletével előadott ünnepi nyitánya után a szakszervezet központi énekkara a „Bajkál" című kórusművet énekelte *Tóth Lajos* karnagy vezetésével. *Ascher Oszkár* előadóművész az orosz és magyar népköltészet egy-egy remekét adta elő, majd *Fodor János*, az Operaház Kossuth-díjas kiváló művésze Musszorgszkij Borisz Godunovjának, *Szabó Miklós* pedig Csajkovszkij Anyeginjének egy-egy áriáját énekelte. *Petress Zsuzsa* Lehár és Kálmán operettdalokkal ragadta tapsra a hallgatóságot, mind szólószámaiban, mind Szabó Miklóssal előadott duettjében. *Bordy Bella*, az Operaház szólótáncosnője székely népballadákat mondott el, stílusosan, színpompás viseletben. Az énekszámok és a táncszám kíséretét a MÁV szimfónikusok látták el. Mint műsorbejelentő *Gál György Sándor*, a Rádió munkatársa teremtett vidám hangulatot.

Kossuth-díjjal tüntették ki Csanádi György elvtársat

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa a Kossuth-díj III. fokozatával és a vele járó 20 000 forintos pénzjutalommal tüntette ki *Csanádi* György elvtársat, a MÁV vezérigazgatóját, a magyar közlekedéstudomány fejlesztésében elért eredményeiért.

Csanádi György elvtárs 1929 óta áll az Államvasutak szolgálatában, 1949 óta a MÁV vezérigazgatója. Az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem vasútépítési és üzemi tanszékének 1951-től vezető tanára. Sokoldalú munkássága és alkotókészsége a műszaki és gazdaságtudomány, az oktatás, az üzemszervezés terén a felszabadulás után bontakozhatott ki. Munkássága először a vasúti üzem teljesítőképességének emelésére, az új, tudományosan megalapozott szervezési, műszaki és üzemviteli módszerek hazai viszonyok között való alkalmazására, a termelékenyebb, magasabb minőségi munka kialakítására irányult.

A felszabadulást követő években kiadott nagyjelentőségű tanulmányainak jelentős szerepe van abban, hogy a Szovjetunió tudományos és gyakorlati élenjáró módszereinek hazai viszonyokra való alkalmazása széles körben megvalósult, s ennek eredményeként a vasút végre tudta hajtani ugrásszerűen emelkedő szállítási feladatait.

1950-ben összefoglaló tanulmányban tette közzé a szocialista vasút kialakulásának irányelveit. Úttörő tudományos munkásságának összefoglalása az 1954-ben megjelent „Vasúti üzem" című egyetemi tankönyv. 1951 óta a Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztálya keretében megszervezett Közlekedéstudományi Főbizottság elnöke. Itteni munkásságának eredményeként mind szélesebben bontakozik ki a közlekedéstudomány hazai művelése, amely a felszabadulás előtt alig nyert teret. A vasúti vontatási módszerek tanulmányozása alapján behatóan foglalkozik a villamosítás és a Diesel-vontatás kérdésével.

Az egész közlekedéstudományt átfogó munkásságáért korábban a Magyar Népköztársasági Érdemrend V. fokozatával és a Munka Vörös Zászló Érdemrenddel tüntették ki.

EREDMÉNYEK, TERVEK, GONDOK

– LÁTOGATÁS A GYÖNGYÖSI KITÉRŐGYÁRBAN –

A Gyöngyösi Kitérőgyár kapuján két élüzem-csillag jelzi, hogy az üzem munkásai kiváló teljesítményekkel akarják emlékezetessé tenni fiatal munkahelyük első éveit. A gyár életkora alig négy év, de gyártmányaikat már az ország határain túl is ismerik.

A kétszeres élüzemségig hosszú és kemény munkában telt út vezetett. Amilyen fiatal az üzem, olyan fiatal munkásgárdájának nagy része is, akik közül sokan már itt szereztek szakképesítést. Kezdetben a mozgalmi és szakmai vezetők idejének nagy részét a munkások között eluralkodott sovinizmus megszüntetése kötötte le. A szakmunkások törzsét a Diósgyőrből idekerült régi szakmunkások alkotják, akik nemegyszer éppen erre hivatkozva, lebecsülték a korábban már ebben a szakmában dolgozókat. A gyöngyösiek, akik a másik rétegét alkotják az üzem munkásainak, úgy vélekedtek, hogy a gyár „kizárólag az övék" és ezért őket illetik a vezető helyek. A korábban már vasútnál dolgozókat mint „új gazdákat", de régi vasutasokat az előbbiek nem szívesen látták az üzemben. Hogy ezt a széthúzást mennyire sikerült leszerelni, azt a gyár eredményei mutatják, s különösen az exportszállításoknál elért teljesítmények, amelyekért nemegyszer elismerésben részesültek.

Többet, olcsóbban

Annak ellenére, hogy ma már csak nyomokban van meg a széthúzás, akad még javítani való a kollektíva összekovácsolásában, különösen ha figyelembevesszük, hogy az üzem napról napra bővül: az új geőműhely már csak a gépek beszerelését várja, elkészültek az új sínhegesztő-műhely tervei is.

S hogy a gyár munkásai az eddiginél jobbat és olcsóbbat akarnak nyújtani, a sok kiváló dolgozó közül álljon itt kettőnek a neve példaképül: *Tóth Ottó* ifjúmunkás, aki néhány évvel ezelőtt még mezőgazdasági munkán dolgozott, ma már egyike az üzem élenjáróinak.

Az elmúlt évben a geólemezeknél használatos egy-egy gombamaró, melynek darabja 163 forint, átlagban 137 lemez kimarása után használhatatlanná vált. Tóth elvtárs vállalta, hogy egy gombamaróval 500 geólemezen végzi el a marást. Ma már a gép rendszeres karbantartásával, elővigyázatos munkával átlagosan 642 lemezhez kell egy gombamaró. Tavaly még 1,22 forint szerszámkopás esett egy lemez marására, ma már csak 26 fillér.

Aradi Árpád, a szerszámüzem vezetője, a hengermaróél felhegesztésével vált elismert dolgozójává az üzemnek. A felrakóhegesztés lényege, hogy a hengermaró szerszámacélból készült testére a vágóélt gyorsacél elektródával hegesztik fel és így csak a vágóél készül drágább, de ez is hazai anyagból. A kísérlet nagyszerűen bevált. Eddig tíz darabot készítettek az üzemben, de a sorozatgyártást és további munkáknál való bevezetését tervezik. Az így készített hengermaró 480—500 forintba kerül, a régebbi 3500 forinttal szemben. Mint Aradi elvtárs mondja, az eredmény titka itt sem más, mint a helyes hőkezelés.

A kitérőgyár munkásainak tekintélyes része Adácsról, Karácsondról és a környező falvakból jár az üzembe. Sajnos a rossz közlekedési viszonyok miatt a délutáni és az éjjeli műszakot ezeknek a munkásoknak szabad idejükből 5—6 órával meg kell toldaniuk. Az elégedetlenségek állandó szülője ez a körülmény. Egy autóbusz beállítása egyszerre megoldaná a problémát, mint ahogy a többi gyöngyösi üzemnél is megoldották. De amíg ez meg nem történik is — reméljük hamarosan véget vetnek ennek az áldatlan állapotnak — legalább annyit tegyen meg a vasút, hogy a 8842-es megálljon a Kitérőgyárnál. A fluktuáció és a sorozatos elégedetlenség nagy részét meg lehetne szüntetni — csak egy kis jóakarat kellene.

Elindult országjáró útjára a gördülő újítókiállítás

Március 14-én ünnepélyes keretek között nyitották meg és indították útjára a vasutas-szakszervezet és a vasúti főosztály I. szakosztálya által közösen rendezett gördülő-újítókiállítást, a Keleti-pályaudvarról.

A mozgalmi és szakvonali szervek képviselőinek jelenlétében lefolyt rövid ünnepségen nagyszámú érdeklődő, sok vasutas dolgozó vett részt. *Batta Ferenc* elvtársnak, a szakszervezet termelési osztálya vezetőjének megnyitó szavai után került sor a kiállítás megtekintésére.

Egybehangzó vélemény szerint nemcsak az induló állomáson, hanem szerte az országban nagy sikerre számíthat a jól megrendezett, tanulságos, újításra, ésszerűsítésre ösztönző kiállítás. Szebbnélszebb fotómontázsok és tablók mutatják azt a fejlődést, amíg a 257 beadott javaslattól évi 21 760-ig eljutottunk, mekkora fejlődést értek el újítóink, amíg az 1947. évi 29 elfogadott javaslattól a 6786 elfogadott újításig értünk.

A kiállítás érdemei között elsősorban kell említeni azt a törekvést, amely pártunknak, kormányunknak az emberről való gondoskodását, még közelebbről a fizikai munka gépesítését van hivatva segíteni. Ott látjuk a dolgozók szociális és munkakörülményeit segítő új létesítmények makettjeit, a munkát, a termelékenységet növelő vasutas újítások kiválóbbnál-kiválóbb műszaki megoldását. És mindezeket az újítási képes a vasutas dolgozókban szunnyadó alkotó tehetséget, az arra való törekvést, hogy pártunk határozatai szellemében a legtöbbet nyújtsák a vasút technikai színvonalának emeléséért folyó harcban.



Sok érdekesség akad a kiállított újítások között. (Kovács G. felv.)

A mozgókiállítás első útja Hatvanba, Miskolcra vezetett, majd utána minden jelentősebb állomáson megnyitja kapuit az érdeklődők előtt, hogy közkincsé tegye üzemeinkben a hazájukat szerető vasutas újítók elgondolásait, alkotásait.

Egy tisztázásra váró kérdés a kollektív szerződés megkötése előtt

A szegedi szolgálati vezetők a szakszervezet területi bizottságával együtt nemrégiben megvitatták a készülő kollektív szerződések tervezetét. A szerződéstervezetek azt mutatták, hogy a vezetők tudták, milyen lelkiismeretes, körültekintő munkát kíván a kollektív szerződések előkészítése. A tervezeteket úgy igyekeztek összeállítani, hogy azok a dolgozók javaslataival kiegészítve valóban az üzem, a szolgálati hely törvényévé válhassanak.

A gondos, lelkiismeretes előkészítést tanúsítja az a körülmény, hogy egyik-másik kollektív szerződés tervezete körül élénk vita alakult ki. Igy a tervezet készítőit fogas kérdés elé állították *a szegedi fűtőházhoz tartozó kocsijavító műhely dolgozóinak szociális problémái.* A műhely 72 dolgozója a legmostohább körülmények között, a szabad ég alatt, esőben, hóban, fagyban, tűző napsütésben végzi munkáját.

A kollektív szerződés tervezetének készítésénél igyekeztek segíteni ezeken az állapotokon. Már régebben tervbe vették, hogy *140 000 forintos költséggel öltözőt és mosdót építenek.* A minisztérium is támogatta az ügyet, az igazgatóság II. osztálya el is készítette a tervrajzokat.

Sajnos, csalódtak reményeikben. A bank ugyanis megállapította, hogy *a fürdő és öltöző építése nem tartozik a felújítási munkák fogalomkörébe*, hanem a dolgozók érdekeit szolgáló *beruházás.* Felújítás címén tehát nem engedélyezi a 140 000 forintos hitel felhasználását.

Most, a kollektív szerződések előkészítő tárgyalásainál ismét felszínre került ez a kérdés, mert a szerződéstervezet készítői — figyelembe véve a műhely dolgozóinak kitűnő munkaeredményeit is — *a kollektív szerződésben biztosítani kívánták az öltöző és a mosdó felépítését*, amelyre lényegében már a szükséges összeg is rendelkezésre áll. Csak sürgősen tisztázni kell azt a kérdést, hogy a munka milyen fogalomkörbe tartozik, *beruházás vagy felújítás-e.* A kollektív szerződések megkötése előtt nyilván máshol is merülnek fel hasonló kérdések, amelyeknek elodázása, bürokratikus megkerülése nemcsak a kollektív szerződések komolyságát és sikerét veszélyezteti, hanem a dolgozók jogos érdekeit is.

Sziládi Sándor
Szegedi Igazgatóság

Versenyfelhívás a szertárakhoz

A vasutas szakszervezetnek a téli lemaradások pótlására felszólító felhívását a *Keletiszertár* dolgozói is magukévá tették és elhatározták: azzal járulnak hozzá a lemaradások pótlásához, hogy a mozdonyok gyors kiszerelésének lehetővé tételével megszüntetik a szerelő alatti ácsorgásokat. A mozdonyok javításához szükséges anyagokat, alkatrészeket időben beszerzik és a fűtőház rendelkezésére bocsátják. A szénnel rakott kocsik gyors kirakását minden körülmények között biztosítják.

Hasonló értelmű csatlakozásra szólították fel Budapest-Déli, Budapest-Vágóhíd, Budapest-Ferencváros, Budapest-Rákos és a Hámán Kató szertár dolgozóit. *(Izsó József leveléből.)*

A munkabér bizottságok – a szocialista bérrendszer őrei és fejlesztői

A termelés és a termelékenység emelésében, a dolgozók szakmai képzésében és az új technika alkalmazásában egyaránt nagy szerepe van a szocialista bérezésnek, amely anyagilag is érdekeltté teszi a dolgozókat a szocializmus építésében.

A vasúti bérrendszer már alkalmas arra, hogy a dolgozókat anyagilag is érdekeltté tegye a termelésben, a termelékenység emelésében. A szocialista bérrendszer megszilárdításában és továbbfejlesztésében azonban még igen sok feladat vár a munkabér bizottságokra. A munkabér bizottságok *legyenek a szocialista bérrendszer őrei, segítsék a jelenlegi bérrendszer továbbfejlesztését, biztosítsák a párt, a kormány és a SZOT határozatainak betartását.* Harcoljanak a bérfegyelem fokozásáért, leplezzék le a bér- és normacsalókat.

Nem kevésbé fontos feladat, hogy *megvédjék szolgálati helyük dolgozóinak érdekeit,* őrködjenek éberen, nehogy a jogos bérigények csorbát szenvedjenek. Harcoljanak az olyan rövidlátó szolgálati vezetők ellen, akik a jogos bérek visszatartásával megsértik a szocialista bérezés elvét.

A helyes bérpolitika hatása

Gyakran előfordul még, hogy megsértik a bérkérdésben hozott párt- és kormányhatározatokat. Igen gyakori a béralaptúllépés. Az *Északi Járműjavítóban* januárban 71 000 forint béralaptúllépés volt. De hasonló a helyzet a többi járműjavítónál is. A béralaptúllépések pedig azt jelentik, hogy drágábban termelünk, nem teljesítjük önköltségi tervünket.

A béralaptúllépések megszüntetéséért különösen sokat kell tenniök a járműjavítók munkabér bizottságainak, de nem tétlenkedhetnek a többi szolgálati hely munkabér bizottságai sem. Kísérjék figyelemmel a pótidők és állásidők utalványozását, mert ezeknek felelőtlen kezelése szintén munkabéralap túllépéshez vezet. A Landler Járműjavítóban például 6—8 ezer óra pótidő és állásidő fordul elő havonta.

A hibák főként abból adódnak, hogy az *üzemi bizottságok sem foglalkoznak elég alaposan a bérkérdéssel.* Sokszor „népszerűtlennek" tartják ezt a munkát. Különösen a kisebb üzemi bizottságokra jellemző ez, amelyek nincsenek tisztában azzal, hogy *a helyes bérpolitika milyen nagy mértékben befolyásolja a termelékenység emelését és a dolgozók jólétének növekedését.*

Az ÜB-k felelőssége

Az üzemi bizottságok nem érzik eléggé felelősnek magukat a helyes bérgazdálkodásért. Nemigen van olyan szolgálati hely, ahol *üzemi bizottsági ülésen vitatták volna meg a béralapgazdálkodást.* Sürűn panaszolják a dolgozók, hogy az üzemi bizottsághoz benyújtott, munkabérre vonatkozó kérelmeiket nem intézik el időben és ezért a dolgozó inkább a szakszervezeti központhoz, vagy egyéb szervekhez fordul. Ilyesmi leginkább a pályafenntartási és építési szakszolgálatnál fordul elő.

A munka megjavításának egyik legfontosabb feltétele, hogy az üzemi bizottságok a SZOT határozatának értelmében *jól működő munkabér bizottságokat építsenek ki.* Minél előbb érjék el azt, hogy *jól képzett aktivák foglalkozzanak a bér- és munkaügyekkel.* Neveljenek olyan aktívákat, akik következetesen harcolnak pártunk és kormányunk határozataiért, és leleplezik az ellenség híreszteléseit, a bérdemagógiát. A munkabér bizottságok tagjai és elnökei csak úgy tudják hiánytalanul végrehajtani feladataikat, ha *állandóan képezik magukat,* tanulmányozzák a párt, a kormány és a SZOT idevágó határozatait és figyelemmel kísérik a vasútra vonatkozó bérügyi intézkedéseket és rendeleteket.

Fontos feladat a bérügyi aktívák képzése. A munkabér bizottságok elnökeinek nagy figyelemmel kell kísérni *az esti tanfolyamokat,* küldjenek ezekre minél több munkabér bizottsági tagot. Különösen fontos a továbbképzés azért, hogy a munkabér bizottságok elnökei, tagjai *minél jobb ellenőrző munkát végezhessenek.* Az ellenőrzés első feltétele pedig az, hogy maguk is tisztában legyenek azokkal a rendeletekkel és intézkedésekkel, amelyeket ellenőrizniök kell.

A munkabér bizottságok is csak akkor tudják hiánytalanul megoldani feladataikat, ha állandóan a dolgozókra támaszkodva, figyelembe veszik észrevételeiket, javaslataikat. A legfontosabb feladatok: *gyakran ellenőrizni a pénzalap gazdálkodást, a pótidők utalványozását, a túlórák felhasználását.* Ha bármilyen hiányosságot tapasztalnak a munkabér bizottságok, erre hívják fel a szolgálati vezetés és a felsőbb szervek figyelmét.

Minden munkabér bizottsági aktívának azzal a tudattal kell dolgoznia, hogy *munkáját a párt és a munkásosztály megbízásából végzi.* Dolgozótársai elvárják a munkabér-bizottsági aktívától, hogy lelkiismeretesen képviselje érdekeiket, mert ez is feltétele annak, hogy megszilárdítsuk szocialista munkabér politikánkat s ezzel elősegítsük dolgozó népünk életszínvonalának emelését.

Esse Lajos,
a szakszervezet munkabér csoportjának vezetője

A DOLGOZÓK BIZALMÁBÓL

A szakszervezeti alapszervezetek vezetőségeinek megválasztása után a szegedi és a debreceni terület kivételével megtörtént a területi választmányok és a területi bizottságok megválasztása. Mai számunkban megkezdjük a fenti szervekbe választott elvtársak névsorának közlését azzal a céllal, hogy a szolgálati helyek, üzemek dolgozóit tájékoztassuk arról, hogy ügyesbajos dolgaikkal, a szakszervezeti kérdéseket érintő problémákkal kikhez forduljanak, mint a szakszervezeti középszervek tagjaihoz.

Budapest terület

Arató Károly, a Bp. Ig. vezetője, **Beró József,** Keleti Műszaki Kocsiszolgálat, **Balázs István,** Bp. Ter. Biz., **Borhi Béláné,** Építményi Vasanyagjavító, **Doma Sándor,** Bp. Ter. Biz., **Egeni Sarolta,** BVKH, **Ferencz Sándor,** Bp. Ter. Biz., **Gróf József,** Bp. Ter. Biz., **Hontvári József,** Soroksári úti áll., **Horváth Irén,** Keleti Vill. Fenntart. Főn., **Horváth István,** Pusztaszabolcs áll., **Harmath Ilona,** Cinkota áll., **Horváth Károly,** Vasúti Főosztály, **Kaposvári Ádám,** Bp. Ig., **Kummer István,** Terézváros Pft. Főn., **Lándor Ernő,** Bp. Ter. Biz., **Láng Pál,** Bp. Ter. Biz., **Müller János,** Hídépítési Főn., **Maczkó István,** Bp. Ig. Pol. Oszt. vez., **Magyar György,** Déli fth., **Ocsovai István,** Keleti fth., **Palotás Károly,** Pest megyei SZMT, **Szabados Dezső,** Landler J. J., **Rétfalvi Ferenc,** Komárom áll., **Sági Gyuláné,** Ferencváros Pft. Főn., **Surmann Imre,** Északi J. J., **Szuper István,** Balassagyarmat fth., **Szabó Lajos,** Vasúttervező ÜV., **Szádóczki István,** Bp. Ter. Biz., **Szentesi Sándor,** Magasép. Főn., **Szebeni Sándor,** Ferencváros áll., **Tóth Jánosné,** Bp. Ter. Biz., **Tóth János,** Bp. Ig., **Török Lajos,** Szolnoki J. J., **Veress Géza,** Nyugati áll., **Végh Ferenc,** Székesfehérvár áll., **Horváth Ferenc,** Józsefváros áll.

A választmány első ülésén a következő elvtársakat választották a területi bizottságba:

Beró József, Doma Sándor, Ferencz Sándor, Gróf József, Lándor Ernő, Maczkó István, Müller János, Sági Gyuláné, Surmann Imre, Szabó Lajos, Szentesi Sándor, Tóth Jánosné, Tóth János, Veress Géza, Végh Ferenc.

A területi bizottság elnökévé **Gróf József** elvtársat választották.

Pécs terület

A választmány tagjai: **Szentpáli János,** Nagykanizsa áll., **Tóth István,** Komló áll., **Fuchsberger János,** Dombóvár fth., **Hagara Józsefné,** Nagykanizsa fth., **Fekete Antal,** Bátaszék pft., **Ugyai János,** Pécs Ig., **Sánta József,** Pécs Ig. Pol. Oszt., **Krassói Pál,** Pécs Ig., **Princes Mihály,** Sztálinváros pft., **Krémer György,** Balatonfenyves áll., **Martinka István,** Pécs Ter. Biz., **Bódog Ferenc,** Nagykanizsa fth., **Turáni Gyula,** Nagykanizsa pft., **Kinczli József,** Pécs Ter. Biz., **Anyag Ferenc,** Barcs áll., **Kovács Éva,** Pécs áll., **Tóth Dezső,** Murakeresztúr áll., **Bánhelyi Erzsébet,** Kaposvár áll., **Benke László,** Pécs fth., **Fehér Sándor,** Pécs Ter. Biz., **Sólyom János,** Szekszárd áll., **Andri József,** Barcs fth., **Szőke János,** Gyékényes áll., **Furus Géza,** Pécs áll., **Nagy Erzsébet,** Sárbogárd áll., **Aradics János,** Siófok áll., **Szentszikrai Jánosné,** Bátaszék áll., **Ormosi Lajos,** Dombóvár áll., **Kisbódis János,** Pécs Ter. Biz., **Gemelner Ede,** TBKE, **Szőke Gáborné,** Rétszilas-Alsó, **Arató Ferenc,** Pécs fth., **Vass Árpád,** Kaposvár pft.

A választmány első ülésén a következő elvtársakat választották a területi bizottságba:

Sánta József, Ugyai János, Hagara Józsefné, Fekete Antal, Martinka István, Krassói Pál, Kinczli József, Ormosi Lajos, Fehér Sándor, Kovács Éva, Kisbódis János.

A területi bizottság elnökévé Kinczli József elvtársat választották.



Évi 18 000 forint megtakarítást jelent Szentirmai Imre, Dobos András és Radnai Pál újítók megoldása, amellyel a 220 voltos Dohlander-motorok átkötését végzik 380 voltos üzemeltetésre. (Kovács Géza felv.)

Válasz a szakszervezet felhívására

Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozói röpgyülésen tárgyalták meg a vasutas szakszervezet elnökségének felhívását. Megvizsgálták, hogy állomásukon hol okozott lemaradást a kemény tél. A lemaradások számbavétele után elhatározták, hogy azok minél gyorsabb felszámolása érdekében *március 15-től április 4-ig felszabadulási műszakot tartanak.* Vállalták, hogy a műszak alatt *a márciusi szállítási tonnatervnél mutatkozó 3000 tonna lemaradást megszüntetik.* A rakva-rakott mozgalomban feladási kocsiszükségletüket 50 százalékban a leadásnál ürült kocsikból fedezik. Ezzel 5400 kocsiból 2700-at megtakarítanak.

Egyidejűleg felhívták a budapesti igazgatóság valamennyi állomását: csatlakozzanak a felszabadulási műszakhoz.

MEZŐTÚRON IS VAN MÁR KULTURÁLIS ÉLET

Már a kultúrotthon vezetőségének újjáválasztásánál biztató jelek mutatták, hogy megnőtt az érdeklődés a kulturális munka iránt. És valóban azoknak lett igazuk, akik bíztak abban, hogy Mezőtúron is életet lehet fakasztani a vasutas művelődési otthon falai között.

Az életet nálunk is a fiatalok pezsdítették fel. Színjátszó és tánccsoportot alakítottak és igazi fiatalos lendülettel készülnek a *Landler Jenő kulturális seregszemlére.* A DISZ-fiatalok közül nagyon sokan kapcsolódtak be a *József Attila olvasómozgalomba is.* Egyébként a könyvtár olvasótábora állandóan bővül, hála új könyvtárosunknak, aki nemcsak hozzáértéssel, hanem szeretettel is végzi munkáját.

A színjátszó csoport most Csiki Gergely *„Nagymama"* című színművének előadására készül. A további jó munka biztosítéka, hogy a művelődési otthon a legmesszebbmenő támogatást kapja az állomás pártszervezetétől, üzemi bizottságától és a szakvonali vezetéstől.

Fejes István
kultúrotthon igazgató

A szovjet film ünnepe

A magyar kulturális életnek minden évben nagy eseménye a szovjet film ünnepe. A március 15-től 28-ig tartó ünnepi eseménysorozatba az idén különösen tevékenyen kapcsolódtak be a vasutas kultúrotthonok. A vetítőgéppel felszerelt kultúrotthonok bemutatják és felújítják a legnagyobb sikerű szovjet filmalkotásokat, számos kultúrotthon pedig keskenyfilm vetítőgépet szerzett be erre az alkalomra.

A ferencvárosi *„November 7." kulúrotthonban* a szovjet film ünnepe megnyitóján bemutatták a világhírű Fagyejev regényéből készült *„Ifjú gárda"* című filmet, majd előadást tartottak *Fagyejev* irodalmi munkásságáról. A kultúrotthonban legközelebb a *„Kommunizmus nagy építkezései"* című előadássorozatban a Volga—Don csatornáról készült színes filmet mutatják be. Március 24-én a Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Társaság tart előadást az élenjáró szovjet technikáról, majd levetítik az irányvonatok gazdaságos közlekedtetéséről készült filmet.

Hasonlóképpen gazdag filmősort állított össze a *Landler,* az *Északi* és a *Szolnoki Járóműjavító* kultúrotthona.

A SZOVJET VASUTAK FEJLESZTÉSE A HATODIK ÖTÉVES TERVBEN*

I.

A Szovjetunió népgazdaságának fejlesztésétől elválaszthatatlan a vasúti közlekedés fellendítése. Ma is változatlanul áll, hogy a Szovjetunió legfontosabb közlekedési eszköze a vasút, amelynek fejlesztésében a technikai haladás új irányainak nagyszerű távlatai minden vonatkozásban megmutatkoznak.

A XX. kongresszus rámutatott, hogy a gazdasági élet szállítási szükségleteinek teljes kielégítéséért elsősorban növelni kell a vonalak átbocsátóképességét, a vasúti közlekedés rekonstrukciójával, technikai színvonalának emelésével.

A vasúti közlekedés szüntelen tökéletesítése új, nagyteljesítményű mozdony- és kocsitípusokat, a pálya fejlesztését, a pályaépítési és rakodási munkák gépesítését, az új távközlő eszközök és biztosító berendezések, a központi forgalomvezérlés, a távvezérlés és az automatika más eszközeinek kiterjedt alkalmazását kívánja meg. Az ötéves terv során alkalmazásra kerülnek mindazok a legfontosabb technikai berendezések, amelyek a technikai haladás legfontosabb irányaiként századunkat jellemzik, a villamosítás, a gépesítés, az automatizálás és kémizálás.

A fejlesztés méreteit elsősorban az határozza meg, hogy az ötéves terv hatalmas arányú fejlődésével járó szállítási szükségletek a vasúti közlekedésben több mint 1374 milliárd tonnakilométerre emelkednek. Ez a növekedés az előző ötéves terv teljesítményeinél több mint 400 milliárd tonnakilométerrel magasabb, ami kb. a Szovjetunió összes vasútvonalainak 1940. évi teherforgalmával egyenlő. Ez a szállítási teljesítmény annyi, mintha a Magyarországon egy hónap alatt közlekedő valamennyi tehervonat — 1500 tonnás terheléssel — egyszer megkerülné az egyenlítőt.

A villamosvontatás fejlesztése

A vasútvonalak villamosítására jóváhagyott tizenötéves kerettervnek megfelelően megvalósítják a villamosvontatásra való áttérést a legfontosabb nagy teherforgalmú és hegyi vonalakon, az intenzív utasforgalmú fővonalakon és a nagy ipari gócpontok elővárosi vonalain.

A kerettervnek megfelelően öt év alatt 8100 km vasútvonalat fognak villamosítani, ezzel több mint kétszeresére emelkedik a villamosított vasútvonalak hossza. Sorrakerül az ország fővárosát Szibériával és a Don-medencével összekötő vasútvonalak villamosítása is. A 8100 km hosszú vasútvonal hossza majdnem eléri hazánk vasútainak összes hosszát.

Érdemes ezt összehasonlítani a világ többi vasútainak villamosítási ütemével. A legnagyobb ütemben villamosító francia vasutak például a háború befejezését követő tíz év alatt mindössze 1390 km vonalat villamosítottak. Igen nagy érdeklődésre tart számot nálunk különösen az, hogy a villamosítás során alkalmazni fogják az ipari frekvenciájú váltakozó áramú, 50 periódusú villamosvontatási rendszert is. Ez nagy segítség lesz nekünk ahhoz, hogy ezt a rendszert — melyet Kandó Kálmán úttörő munkája eredményeként mi alkalmaztunk először — sokkal nagyobb lendülettel fejleszthessük.

A villamosipar dolgozói a tudományos dolgozók segítségével elkészítették a higanygőz egyenirányítós gépegységekkel — ignitronokkal — ellátott egyfázisú mozdony két mintapéldányát. A kísérleteket próbapályán folytatják. Rendkívül elgondolkoztató az energiafelhasználás gazdaságosságát célzó az a törekvés, amely a villamosvontatás hatásfokának növelését célozza. Általában a villamos vontatás hatásfoka világviszonylatban 18—20 százalék között mozog. A szovjet energetika műszaki eredményei lehetővé tették, hogy a hőerőművekben egyre szélesebb körben alkalmazzák a nagy- és az extrém nagy gőznyomást. Ennek folyományaként a tüzelőanyagnak az energia termelésre eső fajlagos mennyisége állandóan csökken, a hőerőművek átlagos 24—26 százalékos hatásfokával szemben most már 29—30,5 százalékos hatásfokot ért el. A legközelebbi 5—10 év során az extrém nagy nyomással dolgozó áramfejlesztőknél a hatásfok 38,5—39,5 százalékra növekszik, ami a villamosvontatás hatásfokának 26—28 százalékra való emelését eredményezi. Rendkívül nagyjelentőségű, persze, a villamosításnál a vízi erőművekből nyert energiák felhasználása is, amely 60 százalékos hatásfokot jelent.

A villamosítás további erőteljes kifejlesztésénél döntő szerepet játszik az a körülmény, hogy a Szovjetunió az atomerő békés felhasználásában világviszonylatban első és egyedül rendelkezik atomenergiájú villamoscentráléval. A mi viszonyaink között természetesen a villamosítás kifejlesztésénél ezt a lehetőséget a következő ötéves tervben még nem vehetjük figyelembe, de ennek előkészítésével nálunk is kell foglalkozni.

Az ötéves tervben új, nagy vonóerejű, korszerű villamosmozdonyok gyártására kerül sor. A beszerzendő 2000 db új villamosmozdony között 400 db 5700 LE-s villamosmozdony szerepel. Ezek teljesítőképessége kb. 2,3-szorosa a mi régebbi Kandó villamosmozdonyunkénak és 1,7-szerese az újabb BoCo villamosmozdonyunknak. A nyolctengelyes mozdonyok három és fél—négyezer tonna súlyú szerelvényeket vontatnak majd óránként 90 kilométer maximális, mérsékelt emelkedőn pedig 42—43 kilométer sebességgel.

Jellemzően mutatja a 2000 villamosmozdony beszerzésének nagy jelentőségét az, hogy ezek teljesítőképessége jelentősen felülmúlja a mi összes gőz- és villamosmozdonyunk teljesítményét. Ez azt jelenti, hogy a Szovjetunió előirányzott villamosítása olyan méretű, mintha Magyarország minden vasútvonalát 5 év alatt villamosvontatásra rendeznénk be.

Diesel- és gázturbinás mozdonyok

Rendkívül nagyarányú a diesel motorosvontatás fejlesztésének üteme is. A villamosítás mellett 18 000 km vasútvonal dieselesítésére kerül sor. 1956—1957-ben olyan dieselmotoros tehervonati mozdonyok prototípusai készülnek el, melyeknek egy egysége 2500—3000 LE-s teljesítőképességű.

Az eddig elért eredmények közül megemlítem azt, hogy 1954-ben a harkovi gyár többtagú 4000 LE-s diesel villamosmozdonya 4000—5000 tonna súlyú vonatoknak 5 és 7 ezrelékes és 3400 tonna súlyú vonatoknak 9 ezrelékes emelkedőn fokozott sebességgel való továbbítására alkalmas.

Rendkívül érdekes az, hogy a dieselmozdonyok bevezetésével már eddig is mennyire csökkent a dolgozó mozdonyállag. Az ordenburgi, taskenti ordzsonikidzei vasutakon például az ugyanolyan volumenű szállítási teljesítmény elvégzéséhez szükséges dolgozó mozdonyállag kb. 35—40 százalékkal csökkent. Ugyanitt a diesel villamosmozdonyok alkalmazásának öt éve alatt 1,84 millió tonna szénnel csökkent a szükséglet, ami lehetővé tette, hogy 33,500 teherkocsit felszabadítsanak és ezzel több mint 1 milliárd tonna-km szállítási teljesítményt takarítsanak meg. 1957-től kezdve fokozatosan áttérnek a tolatószolgálatnak diesel-mozdonyokkal való ellátására.

A vasútvillamosítási terv és a diesel-vontatás további széleskörű bevezetése eredményeként 1960-ban a vasutak egész teherforgalmának 45 százalékát villamos- és dieselmotoros vontatással fogják lebonyolítani, a jelenlegi 14 százalékkal szemben. 1965-ben ez az arányszám 80—85 százalékra emelkedik.

A Szovjetunióban a gőzmozdonyok a szántermelésnek mintegy 30—35 százalékát fogyasztják el. Ennek csökkentését a villamosítás és a dieselvontatás kiterjesztése és a fővonali gőzmozdonygyártás beszüntetése mellett gázturbinahajtású mozdonyok gyártásával is elő kívánják mozdítani.

E gázturbinás mozdonyok hatásfoka a gőzmozdonyok 4—6 százalékával szemben 13—15 százalék, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy míg egy gőzmozdonnyal vontatott vonat 18 tonna szénnel 250 kilométert tud megtenni, addig egy azonos terhelésű vonatot a gázturbinás mozdony ugyanennyi szénnel ezer kilométerre tud továbbítani.

(Folytatjuk)

* Részletek Csanádi György MÁV vezérigazgatónak a magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából tartott előadásából.

Miért nem lett élüzem a Debreceni Rakodási Főnökség?

A Debreceni Rakodási Főnökség dolgozói már többször elnyerték az élüzem-címet, a miniszter és a szakszervezet vándorzászlaját. Az igazság az, hogy a dolgozók szorgalmas és odaadó munkával rászolgáltak a kitüntetésre.

1955 második és harmadik negyedévi értékelés során is teljesítették az élüzemfeltételeket. Amikor azonban a negyedik negyedévi terv teljesítéséért harcoltak, „papíron" úgy tünt, hogy októberben az élüzemfeltétel egyik tényezőjét, a hasznos átlagteljesítményt nem teljesítették. Csupán másfél százalék volt az eltérés. Czudor Jánosné normatiszt gondolt egy merészet és a kimutatás utalványozott órájának rovatába bejegyzett adatokat meghamisította, úgy állítva be, hogy 125 százalékot értek el. És ha lúd, hát legyen kövér, hadd „örüljenek" a dolgozók, 3 százalékkal magasabbra vette a hasznos teljesítményi százalékot is. A BVKH-hoz felterjesztett kimutatáson a valóságnak megfelelő, az otthonmaradt példányokon a valótlan, a minisztériumhoz küldött beszámoló jelentésen a meghamisított adatok szerepeltek.

Czudor Jánosné, kihallgatása során hamis erkölcsmagyarázatból indult ki. Azt mondotta, hogy nem akarta, hogy a lemaradás miatt nagyobb termelékenység-visszaesés következzék be. Lám milyen furcsa kettősség az erkölcsi felfogásban. Azt összeegyeztethetőnek tartotta, hogy félrevezesse a felsőbbséget, megtévessze dolgozótársait, becsapja a népgazdaságot. A vizsgálat során megállapítást nyert — hogy a decemberi teljesítményemelkedések révén — csalás nélkül is — eleget tettek az élüzemfeltételeknek, hiszen 120 százalékos szint helyett becsületesen 121 százalékot értek el.

Hogy következhetett ez be — kérdezhették joggal a dolgozók —, hol voltak a vezetők, a pártbizottság, az üzemi bizottság? Hát éppen itt van a nyitja a dolognak. Mert hogyan lehetett volna Czudor Jánosnétól kommunista erkölcsöt várni, amikor vezetőinek jórészénél is bajok voltak.

Még az élüzem-cím odaítélése előtt vizsgálatot indított a debreceni igazgatóság más okból eredően. Az áruvédelmi osztály dolgozói felfigyeltek a Rakodási Főnökség vezetőinek helytelen magatartására, összefonodására. Rövidesen megállapítást nyert, hogy a Rakodási Főnökség vezetője, Szabó Ferenc intéző, Nagy István fogalmazó, irányító, Sándor Zoltán külsős irányító és mondhatni egy-két személy kivételével, a vezetéshez tartozók egymásután követtek el norma- és bércsalást, okirathamisítást, a különféle szabálytalan magánvállalkozások egész sorozatát. Nem rettentek vissza attól, hogy egyéni haszonlesésből csúnyán visszaéljenek népi államunk bizalmával, csúful fizetve a kiemelésért, tanításukért.

Szokásos munkalehetőségek a főnökségek területén az alkalmi munkában való rakodás. Az éjszakai, vasár- vagy ünnepnapon végzett munka után 50 és 100 százalékos többletkereset jár. Ezeket ismerve, a főnökség vezetői előszeretettel vettek részt a jól fizető áruk kényszerkirakásában. Ez még nem hiba és nem büntetendő. De ahogy ők dolgoztak, az már nem egyeztethető össze a kommunista erkölccsel. Nyomást gyakoroltak a vállalatokra, sokszor hamis teljesítményeket igazoltattak a munkautalványokon, többszörös javadalmat biztosítván maguknak. Hamis neveket írtak a fizetési jegyzékre, amikor hárman-négyen dolgoztak, 6—8 ember helyett vették fel a bért. A fizetési jegyzékre nemlétezők nevét hamisították. Egy-egy ilyen üzletből fejenként 2500 forintra is szert tettek.

Családos emberek a bűnszövetkezet vezetői, részvevői, hosszú vasúti szolgálat van mögöttük, nemegyszer találkoztak népi államunk megbecsülésével. Kitüntették, jutalmazták, a szeretet és megbecsülés számtalan jelével halmozták el őket. Ez a köszönet! Így mocskolták be sok éves vasúti múltjukat.

A vasút elbocsátotta Szabó Ferencet, Nagy Istvánt, Sándor Zoltánt és Czudor Jánosnét. Az igazságos ítélet mellett már most sújtja őket dolgozótársaik megvetése, haragja. És jogos ez, hiszen a Rakodási Főnökség dolgozói becsülettel teljesítették az élüzemszint feltételeit, de hozzájuk méltatlan vezetőik becstelensége miatt elestek a élüzem-kitüntetéstől. Volt eset a Debreceni Rakodási Főnökség jó hírnevén.

Átvették a Minisztertanács és a SZOT zászlaját a Miskolci Járóműjavító dolgozói

Hatodszor élüzem a Miskolci Járóműjavító és most, a hatodik élüzemjelvénnyel együtt egy másik kitüntető jutalmat is elnyert: *a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.* A zászló elnyeréséig hosszú volt az út. 1954-ben már közel jártak ahhoz, hogy elnyerjék, de a negyedik negyedévben visszaesett a termelés és közel félévig elmaradt az üzem az élenjáróktól. A pártszervezet és az üzemi bizottság aktívái azonban nem csüggedtek, fáradhatatlanul magyarázták a párt politikáját, élére álltak a termelésnek. *És 1955 második negyedévében már újra élüzem a Miskolci Járóműjavító, a harmadik negyedévben a jelvény mellé kerül a miniszter és a szakszervezet zászlaja és 1955 második félévi jó munkájának jutalma már a hatodik élüzemjelvény, valamint a Minisztertanács és a SZOT zászlaja.*

A zászló kötelez

A nagy kitüntetést 307 élenjáró dolgozó, 87 kiváló dolgozó, 13 szakma kiváló dolgozója és 10, a szakma kétszeres kiváló dolgozója ünnepli a miskolci vasutas művelődési otthonban. Ők azok, akik munkalendületükkel magukkal ragadták az üzem valamennyi dolgozóját. A közös erőfeszítés eredménye a termelési terv 104,86, a járműjavítási terv 119,64, a termelékenység 104,86 százalékos teljesítése. Érdemes volt jól dolgozni, hiszen a kitüntető zászló átadásakor *90 000 forint jutalom is szétosztásra került a dolgozók között.*

A kitüntetés és a jutalom azonban nemcsak elismerést, hanem kötelezettséget is jelent. A vasút, a népgazdaság a jövőben még nagyobb munkasikereket vár a Miskolci Járóműjavító dolgozóitól. Erről a kötelességről is beszélt *Katona Antal elvtárs, miniszterhelyettes, a Minisztertanács képviselője* ünnepi beszédében. Elmondotta, hogy a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusán elhangzottak fontos útmutatást jelentenek a mi számunkra is, és a Szovjetunió vasútfejlesztése megmutatja a magyar vasút fejlesztésének távlatait is. *Második ötéves tervünkben nagyobb helyet kap a vasútfejlesztés és ezt már ebben az évben érezni fogjuk.* A vasút fejlesztése, az új Diesel- és Diesel-elektromos mozdonyok, valamint az új típusú kocsik bevezetése a járműjavítás fejlesztését, így a járműjavítók technikai fejlesztését is megköveteli.

Jobb munka, magasabb életszínvonal

— *Elérkezett az ideje* — mondotta Katona elvtárs —, *hogy megjavítsuk a munkakörülményeket a járóműjavítókban. Ezen a téren eddig történtek mulasztások, a korszerűtlen gépek megnehezítették a termelést. Ez a körülmény azonban még jobban kiemeli azt, hogy az elért eredmények mennyire összefüggtek a dolgozók lelkesedésével.*

— *Hallottam arról, hogy egyes dolgozók keveslik a bért, a keresetet. Ezt a hangot nem szabad a fülünk mögött elengedni, ezek a panaszok indokoltak. Mi tovább akarjuk javítani a dolgozók életszínvonalát és tovább is fogjuk javítani. De ehhez többtermelésre és jobb minőségű munkára van szükség. Erre kell törekedni a járóműjavítóban is. A második ötéves terv teljesítésével emlékedni fog az életszínvonal és javulni fognak a munkakörülmények.*

A beszéd után felszólalt még *Batta Ferenc*, a SZOT képviselője, majd *Katona* elvtárs átadta a vörös vándorzászlót az üzem dolgozóinak. Az ünnepség kultúrműsorral ért véget.



A szigorú tél sok helyen megrongálta a váltókat és keresztezéseket. Képünkön Lovász János és Lázity Imre Budapest-Ferencváros állomáson javítják a váltódobban elhelyezett készüléket. (Kovács Géza felv.)

„Szeretnénk teljes gőzzel haladni"

Járóműjavítóink feladata ugyancsak megnövekedett az utóbbi időben. Az őszi nagy forgalom idején és a téli zord időjárásban különösen igénybevett mozdony- és kocsiparkot kell minél előbb üzemképes állapotba hozniuk.

Az Északi Járóműjavító villamosmozdony-osztályán is erre törekszenek a dolgozók, *Kiss László* főmérnök, vezetésével. De csak májusra jönnek egyenesbe — mint Kiss elvtárs mondja —, mert a Klement Gottwald-gyár nem adja meg azt a támogatást, amelyet joggal várnának tőle.

Gyors segítséget

Nem sokkal jobb a helyzet a gőzmozdony-osztályon sem. A 328—645 számú mozdony hosszú ideje vár a kohászat által szállítandó gőzhengerre. A Láng-gyár, a MÁVAG és a Lőrinci Hengermű tudna elsősorban segíteni a bajokon. Nagyon hiányzik például a 12 milliméteres kazánlemez. Emiatt a kazánműhely nem tud elegendő mennyiségű kazánt készíteni. Az egyik árván álló 411-es tűzcsőfalra vár. *Iglói Pál* és *Hanga Lajos* művezető bosszankodva, fájó szívvel látják-kelnek az üzemben, próbálnak segíteni, amin lehet.

A többi műhelyben is hasonló a helyzet. Szolnokon *Győre Lajos* és *Fülöp Ferenc* művezetők azt mondják: — *Szeretnénk teljes gőzzel haladni. De ehhez több kazánidomfalat, kazánsiklemezt kérünk. Támogassanak bennünket jobban a kinti üzemek, hiszen járóművek nélkül sem anyagot, sem készárut nem tudunk szállítani számukra sem.*

Szolnokon már a kazánkovácsok foglalkoztatása is kétségessé válik az anyaghiány miatt. A javító üzemek egyre jobban érzik az acélöntvény mozdonyalkatrészek, a Westing-alkatrészek hiányát.

A szolnokiak munkáját az is hátráltatja, hogy a Landler Járóműjavítóban gyártott öntöttvas és fémöntvények selejtesek. Leggyakrabban az armatura alkatrészeknél tapasztalják ezt.

A kocsiosztályon *Balázs József* osztályvezető irányításával 100 százalékra teljesítették a januári és a februári tervet az embertelen hideg ellenére is. Április 4-re nagyszerű vállalásokat tettek a dolgozók de ijesztő rémként megjelent a nagy csernokban az anyaghiány. Nincs kerékabroncsuk, gömbvasuk, vonóhorguk, szögvasuk, hengerelt árujuk, fekete festékük.

Országosan 800 kocsit tárolnak már anyaghiány miatt, olyan vagonokat, amelyek rendes körülmények között az elszállítatlan árukat továbbítanák. A kinti üzemek egy része „kényelmes", tonnákban teljesíti a tervet, nem kifizetődő részükre, ha a vasútnak sasszeget, csavart, stb. szállítanak. Nem kis részben ennek köszönhető, hogy 15 mozdony áll gőzhenger hiány miatt...

Selejtmentes munkát

Hosszan lehetne folytatni. Bízunk abban, hogy a vasúttal anyagszállítási kapcsolatban lévő üzemek vezetőinek tekintete a vasút felé irányul, annál is inkább, mert legfelsőbb vezetőink tájékoztatták őket az egyre rosszabbodó anyaghelyzetről. Ami pedig a vasút belső berkeit illeti: a Landler Járóműjavító dolgozói dolgozzanak selejtmentesen. Kissé furcsán hat, de igaz, hogy a 7 D. osztályt nemegyszer zaklatták jutalmazásért, holott selejtmunka hagyja el az üzem területét az armatura alkatrészek gyártási részlegénél.

Szeretnénk teljes gőzzel haladni, most az egyszer a vasutas utasítástól eltérően, fék nélkül.

Előzzük meg a baleseteket

A pécsi igazgatóság munkavédelmi bizottsága értékelte az 1955. évi balesetelhárítási munkát. Többek között megállapította, hogy a balesetek 50 százaléka az egy évnél rövidebb szolgálati idővel rendelkező dolgozókra esik és igen magas közöttük a 20 éven aluli fiatal. Véleményem szerint ennek egyik oka, hogy a dolgozók munkábaállítás előtt nem részesülnek alapos oktatásban.

A balesetek megelőzése érdekében a jövőben sokkal nagyobb gondot kell fordítani az [illegible] oktatására. A kezdő, fiatal vasutasokat gyakorlott, idősebb vasutasok mellé kell beosztani. Feltétlenül szükséges az utasítás szerinti munka biztosítása. Fontos, hogy a munka megkezdése előtt a dolgozókkal megbeszéljék az elvégzendő munka egyes mozzanatait. Gondoskodni kell a munkahely rendjéről, a szerszámok karbantartásáról. Ha ezeket biztosítjuk, munkánk ebben az esztendőben sikeresebb lesz.

Várnai László
pécsi igazgatóság

Kitüntetések

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa az őszi csúcsforgalom harcaiban kimagasló munkát végzett vasutasokat tüntetett ki.

A Szocialista Munkáért Érdemérem kitüntetést kapták: Keveházi Zoltán (Bp. Józsefváros), Farkas I. László (Bp. Ferencváros), Vadnai Imre (Debrecen), Varga I. Lajos (Nagykanizsa), Házi József (Bp. Ferencváros), Kőszáli Péter (Békéscsaba), Makádi Istvánné (szakszervezeti központ), Sárkány János (Szolnok), Tóth Károly (Komárom), Kuti József (Székesfehérvár), Tóth Béla (Keleti fth.), Tóth II. Sámuel (Hámán Kató fth.), Stadler Lajos (Kőbánya-felső), Hódi Gyula (Hatvan), Péter Árpád (Szob), Mohácsi Gyula (Miskolc), Kurucz József (vasút politikai főosztály), Jámbor István (KPM. 1/7.), Makara Sándor (Nyíregyháza), Gál Lajos (Miskolc), Vághegyi Károly (KPM 1/7.), Szuromi István (Hatvan), Herold László (Szeged), Varga László (Gyékényes), Somogyi Géza (Nagykanizsa), Sugatagi Béla (Kőbánya-felső, Ép. vez.), Illiás József (Sopron GYSEV), Berényi János (Szolnoki J. J. ÜV), Király Ferenc, Csőgiel József, Péterfalvi János, Bozi István, Kovács István, Kristóf Gyula (Szombathelyi Járóműjavító ÜV.)

A Munkaérdemérem kitüntetést kapták: Hérincs István (Szombathelyi szertár), Borosnyói Zoltán (Miskolc), Bertók Károly (KPM 1/6.), Szilágyi Sándor (Debreceni politikai osztály), L. Nagy Pál (Nyíregyháza), Ficsor Márton (Budapesti Igazgatóság politikai osztálya), Hidvégi János (Pécs), Kozák Dezső (Szombathely Pft), Fűzesi István (Hatvan), Görény Gyula (Záhony), Szécsényi Balázs (Budapest Ferencváros), Kovács József (Szombathely, ig.), Kincses Károly (Nagykanizsa), Szántó László (Gyöngyösi Kötőgyártó ÜV), Simon Imre (Pusztabánrév), Nagy III. István (Szerencs), Mondok Sándor (Szolnok), Páncél Ferenc (KPM 1/8.), Bujdosó Ferenc (Pécsi ig.), Rozsnyai László (Diósgyőri pft), Halasi Ferenc (Szegedi ig.), Makra Sándor (Szombathelyi pol. osztály), Fülöp Ferenc (Pusztaszabolcs), Sárosi István (Keleti fth.), Kiss Antal (Apc—Zagyvaszántó), Tóth Kálmán (KPM 1/7.), Németh II. Ferenc (Szombathelyi fth.), Bartos József (Rákosrendező), Tóth Antal (Nyíregyháza), Szilágyi László (KPM 1/8.), Balázs István (Budapesti Igazgatóság), Kozári László (Szombathely), Kovács József (Debreceni ig.), Porcsalmi István (Békéscsaba fth.), Kercsó István (Budapest ig.), Békési István (Kőbánya Vill. Von. Ép. Vez.), Polyák Mihály (Szolnok fth.), Bökös József (Diósgyőr fth.), Kovács Ferenc (Komárom), Albert Imre (Hódmezővásárhely), Farkas Antal (Ózd), Fülöp Lajos (Dombóvári fth.), Klics József (GV, Mohács), Hevessy János (Győr), Nagy I. Lajos (Keleti fth.), Richter János (Diósgyőr Vasgyár) Balázs István (Keleti fth.), Lencsés Ferenc (Budapesti ig.), Kőlűs Károly (Budapest Keleti pu.), Varga István (Keleti fth.), Mohácsi János (Budapesti ig.), Szepesi István (Keleti fth.), Alagi Jenő (KPM 1/8.), Somlyai Árpád (Budapest Keleti Motorszín), Rákli Katalin, Szabó József, Kövesdi János, Béres Sándor, Solymosi József, Kurucz Imre, Lőrincz Ernő, Gavrosek József, Kovács Károly, Kovács Antal, Szabó Lajos és Kassai Antal (Szombathelyi J. J. ÜV).

Levelezőink írják

Még jó, hogy véleményeztük

Az 1954. május 29-i Hivatalos Lapban rendelet jelent meg a dolgozók tisztításszerrel való ellátásáról. A rendelet munkakörök szerint meghatározza, hogy kinek mennyi szappan és tisztítószer jár havonta. A Keleti fűtőházban hosszú ideig nem adták ki a tisztítószert állítólag azért, mert a dolgozóknak nem kellett. Igaz, hogy a dolgozók egy része bizalmatlan volt, de nagyobb részük nem is tudott a tisztítószerről. Mikor „kipróbálták", kiderült, hogy jó és kérték a havonta járó 30 deka tisztítószert. De ekkor nem akart senki sem foglalkozni a méréssel. Ezt az akadályt is legyőztük.

Közben kaptunk egy újfajta, kellemes illatú, krémszerű tisztítószert, amelyről kérték a véleményünket. A kedvező véleményt körülbelül öt hónapja elküldtük. Időközben elfogyott a régi tisztítószer és nem kapunk az új fajtából sem, mert állítólag az is elfogyott. Többször feljegyezték panaszunkat, de eredménytelenül. Hol kallódik el a tisztítószer?

Ocsovai István
főmozdonyvezető,
Keleti fűtőház

Gyorsabb ügyintézést

Igazgatóságunk I. osztálya 1955. november 28-án a KPM I/4 A. osztályától kérte üzemi konyhánk létszámának két fővel való felemelését, de választ nem kapott. 1956. február 18-án az I. osztály vezetője írásban érdeklődött az I/4. A. osztálynál, hogy mi lett a létszámkérelem sorsa. A válasz, amely 1956. február 27-én kelt, a munkaügyi osztályunknak érkezett, s többek között így szólt: „Felhívom a munkaügyi osztály figyelmét, hogy az elkövetkezendő időben hasson oda, hogy az igazgatóság osztályai a munkaügyi osztály megkerülése, illetve javaslata nélkül ne küldjenek fel szakosztályunkhoz felterjesztést."

Mi megértjük, hogy az osztályok közötti helyes együttműködésre kioktatnak bennünket, de nem értjük meg azt, hogy miért kell egy válaszra három hónapig várni. Reméljük, most már az intézkedés nem fog ennyi időt igénybe venni.

Gyöngyösi Pál ÜB-elnök
Miskolc igazgatóság

Lesz-e egyezség?

Nem a saját szolgálati helyemről írok, de úgy érzem, hogy kötelességünk felhívni a figyelmet a hibákra, bárhol is tapasztaljuk.

Vámosgyörk állomás feladata Petőfi-bánya altáró kiszolgálása. A bányarakodó hossza 1500 méter, a napi kocsi ki- és befutás 120—150. A munkát egy raktárnok végzi, aki egyben kocsifelíró bárcázó, mérlegelő és 15 óra után fuvarlevélkezelő is. Nem túlzok, ha azt állítom, hogy mindennek ellátása emberfeletti munkát követel. Feltétlenül szükség lenne a létszám emelésére. Ezzel kapcsolatban a bánya vezetősége azt mondja, hogy ha a vasút küld embert, megfizetik, de ezt írásban nem adja. A vasút állítja, hogy küld embert, ha a bánya megfizeti. A dolgozók most már szeretnék, ha végre megegyeznének.

Besze László párttitkár
Gyöngyös állomás

Új eljárással oldják meg Komárom állomás árvízvédelmét

A MÁV Vasúttervező Ü. V. dolgozói a legkorszerűbb, de emellett a legkisebb költséggel járó tervet dolgozták ki Komárom állomás árvízvédelmére.

Az igen kedvezőtlen altalajba 15 méter mély betonfüggönyt építenek, melynek föld feletti részét vasbetonból készítik. Ez a megoldás az árhullám átbukása, a fakadóvíz és buzgár ellen teljes védelmet fog nyújtani.

Árvízvédelmi szempontból ezt a megoldást hazánkban első ízben alkalmazzák. A szakértők e munka tervezésénél szovjet és egyéb külföldi tapasztalatokat használtak fel.

Tanulóvárost építenek a szolnoki vasútállomás mellett az ipari tanulók

A szolnoki vasútállomás építése a tervek szerint 1958 végére fejeződik be. A nagyszabású építkezés mellett tanulóvárost építenek, ahol kőműves és ács szakmunkásokat képeznek ki. Száztíz fiatal jelentkezett a Szolnok megyei falvakból építőmunkásnak. Az iskola tanulóinak első feladata, hogy felépítsék saját tanulóvárosukat. Négy nagyobb épületet emelnek: három tanulószállás lesz, a negyedik épület szociális, kulturális célokat szolgál. Májusban — a tanulóváros elkészültével — a fiatalok átmennek az állomás-építkezésre.

Ifjúsági élet

Azon leszünk, hogy a vándorzászló ne vándoroljon

Átvették a DISZ KV zászlaját a sátoraljaújhelyi pályafenntartási fiatalok

Az ünneplő közönség már összegyűlt a sátoraljaújhelyi filmszínház termében. Az első sorokban azonban néhány szék üres; mintha jelkép lenne, mintha azt mondanák a székek: *„ez a Petőfi DISZ-brigád helye, a fönökség legjobb ifjúmunkásainak kellene itt ülniök."* De ők nincsenek itt. Telefonon üzentek az ország másik részéből, az árvíztől: *szeretnénk ünnepelni, de diszista becsületünk azt parancsolja, hogy maradjunk, álljunk helyt az árvízvédelemnél.* (Másnap értesültünk arról, hogy az ünnepség idején a Petőfi DISZ-brigád — tízezer dolgozóval egy frontot alkotva — Baja fölött Miske és Hajós körzetében hősies munkával építette a gátat, amelynek a felfelé húzódó jeges áradatot kellett megzabolázni a.)

A fiatalok ünneplőbe öltöztek, a termet zászlók, feliratok díszítik s az elnökség mögött bíborvörösen sugároz a DISZ Központi Vezetőség selyemzászlaja.

— Ezt a vándorzászlót a munkában és a szervezeti életben kiváló eredményt elérő DISZ-szervezetek nyerhetik el — mondja *Szatmári Istvánné*, a DISZ KV képviselője. A továbbiakban azokról az eredményekről beszél, melyeket elértek a fiatalok, amíg méltókká váltak a zászló őrzésére.

1955 második felében kiváló tettek dicsérik a pályafenntartási DISZ-szervezet fiataljait. *Disz őrjáratuk 26 ezer, újítóik háromezer, a fiatal műszakiak pedig 120 500 forint megtakarítást értek el* ennél az alig 60 tagot számláló DISZ szervezetnél. Ez idő alatt 27 fővel növelték taglétszámukat, minden fiatal tagja lett a szervezetnek. A taglétszám növelése szorosan összetartozik azzal az eseménnyel, hogy sikerült fiatalos, lelkes, szervezeti életet teremteniük. *Motoroskört szerveztek, lőversenyeket tartottak, lőpályát és jégpályát építettek, kirándulásokon vettek részt.* Taggyűléseiken minden fiatal megjelent; itt vitatták meg termelési feladataikat és szórakozásuk, tanulásuk programját. Mert a jó munka együtt járt azzal, hogy sokat tanultak a *műszaki körben*, ahol előadásokat hallgattak az új munkamódszerekről, a gépek helyes alkalmazásáról. A A Petőfi iskolán pedig megtanulták, hogyan függ össze munkájuk azzal az erőfeszítéssel, amellyel dolgozó népünk egésze építi a szocializmust.

Ennyi munka előzte meg ezt a bensőséges ünnepséget, melynek eléréséhez sok segítséget nyújtottak a pártszervezet, az üzemi bizottság, a szolgálati vezető és a pályafenntartás idős, de fiatalos szívű dolgozói. De ez a zászló. melyet elnyertek, vándorzászló. ezt már most jól megjegyezték a fiatalok. *Pályáznak rá a miskolci és a diósgyőri fűtőházban, Hatvan pályafenntartásnál, Berente szénpályaudvaron és még szerte az országban* — mondották felszólalásukban a vasút politikai főosztály, az igazgatóság politikai osztálya és a DISZ-szervezetek képviselői. És a *Szombathelyi Járóműjavító* DISZ-küldöttsége is kijelentette, amikor átadta a zászlót: *tizenegyszeres élüzemünk fiataljainak üdvözletét tolmácsoljuk és üzenetüket: „Azon leszünk, hogy fél év múlva visszakapjuk a zászlót".* Igaz, *Krizsán Erzsébet* DISZ-titkár is fogadkozik: *„Álljuk a versenyt és rajta leszünk, hogy a vándorzászló ne vándoroljon"...*

Vajon melyik ígéret válik valósággá? Ezt most nem lehet megjósolni. Egy azonban bizonyos: a jelenlegi eredmények egy fél év múlva már kevésnek bizonyulnak a zászló megőrzéséhez...

„FIATALOK A VONATON"

Érdekes és igen széleskörű érdeklődésre számottartó vitát indított a *Népszava* február 28-i számában A vitaindító cikk címe: *„Fiatalok a vonaton"* s ez a három szó lényegében ki is fejezi, milyen célt kíván szolgálni a vita. Azt, hogy *megoldást lehessen találni a vasúton utazó, munkába induló vagy hazatérő fiatalok idejének hasznos, nevelő és szórakoztató kitöltésére,* arra, hogy fiataljaink a vonaton is *kulturáltabban szórakozzanak.*

A vitaindító cikk kifogásolja, hogy a vonaton utazó fiatalok sokszor nem „a szocialista együttélés íratlan szabályai szerint viselkednek", magatartásukkal, zajos, és sokszor a vasúti kocsi berendezését is veszélyeztető „szórakozásaikkal" megbotránkoztatják az utazóközönséget. De ugyanakkor azt is kérdezi a vitaindító cikk, vajon a társadalmi szervek, a DISZ-szervezetek, a vasút tett-e valamit azért, hogy helyes irányba terelje a vonaton utazó fiatalok szórakozási kedvét, annyival is inkább, mert a szóbanforgó fiatalok nem tudnak kellően részt venni a DISZ életében, munkájában, mivel szabadidejük nagy részét utazással töltik.

A vitaindító levél írója jó megoldásnak találná, ha *könyvszolgálatot létesítenének a vonatokon,* a kultúrvárótermek könyvszolgálatának mintájára.

A vitához eddig már többen hozzászóltak és egyöntetűen megállapították, hogy *a vonaton utazó fiatalok érdekében tenni kell valamit, méghozzá sürgősen.* A kérdés természetéből következik, hogy *a vita nagy érdeklődésre tarthat számot a vasutas dolgozók körében is.* Persze, ne csak csendes megfigyelői legyenek a vitának a vasutas dolgozók, hanem *javaslataikkal, észrevételeikkel járuljanak is hozzá a kérdés megoldásának előreviteléhez.* Hiszen a vasutas dolgozók nap mint nap együtt utaznak a fiatalokkal — őszintén szólva nem egyszer közbe is kell lépniök, ha túlságosan zajossá válik „szórakozásuk" — tehát nemcsak az utazás körülményeinek javításához, hanem a maguk munkájának megkönnyítéséhez is hozzájárulnak, ha ötleteikkel elősegítik a fiatalok hasznosabb időtöltését.

És rengeteg vasutas fiatal is utazik a vonaton a munkahelyére és haza — az ő számukra sem lehet közömbös, hogyan töltik utazásuk idejét. Mondják el tehát, *milyen szórakozási, művelődési lehetőségeket szeretnének a vonaton. Várjuk* továbbá a *vasutas DISZ-szervezetek észrevételeit, javaslatait.* A vasutas dolgozók, ha felelősséget éreznek fiatalságunk fejlődéséért, neveléséért, igen sokat tehetnek azért, hogy a legkedvezőbb megoldást lehessen találni a vonaton utazó fiatalok idejének magvasabb kitöltésére.

A grundtól az uszodáig

A szitáló esőben csak ritkán tűnik fel egy-egy felhajtott gallérú, sietős léptű fiatalember a szigeti bejárónál. Ezek is leszegett fejjel fúrják magukat a hideg dunai szélbe és gondolatban már a kemény kiszorítócsaták izgalmas perceit élik át.

Az uszoda előcsarnokában kellemes meleg és halk zsongás fogadja a belépőt. Bár az elsőosztályú csapatok még többnyire a tornatermet látogatják, mégis sokan várják az edzések kezdetét. Fiatal gyerekek üldögélnek a székeken, a ruhatári pulton, sőt még az asztalokra is jut belőlük. Néhány perc múlva 20—25 gyerek fogja körül a Bp. Törekvés vízilabda utánpótlásának edzőjét, aki tréningjegyet oszt, válaszol, kérdez, csendesít és közben azon töpreng, hogyan fogja megtartani a kijelölt uszodarészben a népesnek ígérkező edzést. Bizony, néhány évvel ezelőtt nem sejtette, hogy valaha ilyen gondjai is lesznek.

Két évvel ezelőtt, 1954. hűvös márciusában a Bp. Törekvés vízilabdázói első edzésüket tartották új otthonukban, a Szönyi úti uszodában. E történet krónikása maga is részt vett az edzésen, amely új sportág beköltözését jelentette Zuglóba. Öltöző helyett fabarakban vetkőztünk, árkokon, téglákon és egyéb építőanyagon kellett keresztül törtetnünk a medencéig. Rövid bemelegítés után kétkapura játszottunk.

A vasárnapi csendet meg-megszakító harsány fütty hamarosan becsalogatott a közeli grundról néhány fiút. Egykedvűen nézelődtek, látszott rajtuk, hogy csak néhány perce hagyták abba a focit, hogy megnézzék, mi is történik a medencében. Kócosan, kipirult arccal szorongatták egyik kezükben a levetett ruhadarabokat, a kiskabátot, a kapufának kinevezett sapkát. A játék úgy látszott nem tetszett nekik, mert amilyen gyorsan jöttek olyan hamar el is tűntek. Folytatták a váratlan esemény miatt félbeszakadt meccset. Hosszú hónapok teltek el az első edzés után. A srácok ritkán, csak egy-egy bajnoki mérkőzés idején tűntek fel újból.

De beköszöntött az új esztendő és 1955 tavasza. Az egykori kietlen homokbuckák helyén megszületett a környék egyik legszebb sportlétesítménye, a vasutas dolgozók uszodája. A gödrök, téglák eltűntek, a kékcsempés, hullámfogóval felszerelt korszerű medencét zöld gyepszőnyeg övezte és a szorgos munkáskezek már az utolsó simításokat végezték az új öltözőépületen. A kerület lakóinak több évtizedes álma végre valóra vált: uszoda épült ott, ahol azelőtt a homokbuckák tövében csak a Városligetből odatévedt verebek napfürdőztek a bokáig érő porban.

Az új uszodát akkor még csak a sportolók látogathatták, május végére azonban megnyitotta kapuit a fürdővendégek előtt is. A hétköznapi vendégek főleg a környékbeli gyerekek voltak, akik az iskolai szünidő minden szabad percét a víz mellett töltötték. A jó idő, az újnak a varázsa hatott a grundok „Puskásaira" és „Kocsisaira", akik eddig szinte hajnaltól napestig a környező réteken kergették a kerek labdát. Először nagyon csendesen, szinte félénken viselkedtek az uszodában, csak akkor mutattak némi érdeklődést az új sport iránt, amikor a kétkapus játék során egy-egy játékos hosszú pillanatokra eltűnt a víz alatt.

Barátságukat egy véletlen folytán sikerült elnyernünk. Miután a bajnoki mérkőzések befejeződtek az uszoda mellett elterülő labdarúgó edzőpályán minden vasárnap délelőtt mezítlábas futballmeccseket játszottunk. Egyszer nem voltunk elegen a játékhoz és beválasztottunk néhány „bennszülöttet" is, akik szívesen vállalták a játékot. Játék közben bizalmatlanul méregettük egymást, de délben amikor valamennyien nagyon fáradtan — néhányan erősen sántítva — ballagtunk a zuhanyozó felé, közös szerelmünk, a labda révén már barátságot kötöttünk Franyóval, Hecsedlivel és társaikkal, akik attól a naptól kezdve mellénk szegődtek. Minden edzésünkre eljöttek, figyeltek és érdeklődésüket már nemcsak a vízalatti dulakodás, hanem egy-egy jólsikerült csavar, vagy kettőzés is felkeltette. Hamarosan megtanulták a legfontosabb szabályokat és a mérkőzéseken a maguk módján már tanácsokat is adtak.

Gyorsan teltek a napok, a hetek, s augusztus közepe táján a gyerekek minden rábeszélés nélkül kaptak kedvet az eddig többé-kevésbé ismeretlen játékhoz. Edzések előtt vagy után — ahogyan futotta időnkből — tanítgattuk őket szabályosan kitett fejjel úszni, labdát eldobni, erőteljesen kiemelkedni a vízből. Tíz-tizenkét „magánóra" után, azok, akik a grundon néhány hónappal előbb még a „Puskás" és „Kocsis" nevet érdemelték ki, már a „Gyarmati", „Szívós" nevekre tartottak igényt. Noha játéktudásban még elmaradtak nagynevű példaképeiktől, akaratban és lelkesedésben már akkor sem volt hiány.

A kis „úttörők" példája nyomán egyre többen vettek részt a rögtönzött edzéseken, melyeket felváltva vezettünk. Már azt hittük, a foci elvesztette varázserejét, de tévedtünk, mert amikor eljöttek a hűvösebb őszi napok és megkezdődött a tanítás, sokan búcsút mondtak a szép nyári emlékek színhelyének es visszatértek a hűtlen, elhagyott grundhoz. Franyó, Hecsedli és még vagy huszan, azonban megszerették az uszodát és kitartottak mellettünk. Esőben, szélben, de még a kellemetlen októberi hidegben is eljöttek úszni, vagy legalább a „nagyok" edzéseit nézni. A hidegtől pirosra csípett orral fázósan topogva álldogáltak az öltözőépület szélvédett sarkaiban és onnan nézték a játékot. Amikor november elején a fedett-uszodába költöztünk, már természetesnek vettük, hogy velünk tartanak, hiszen a Bp. Törekvés igazolt vizilabdázói voltak.

Ma, amikor e sorokat írom, a „srácok" hetenként háromszor 30—40 percet villamosoznak, hogy jól felkészüljenek a tavasszal kezdődő újoncbajnokságra és bebizonyíthassák: Zuglóban már nemcsak „bunyózni" és „focizni", de vízilabdázni is tudnak. Két évvel ezelőtt a vízilabdáról legfeljebb azt tudták, hogy válogatottunk Helsinkiben olimpiai bajnokságot nyert. Most pedig, ha elnézem edzéseiket, az az érzésem támad, hogy a vén „Császi" által megteremtett óbudai vizilabda-hegemóniát nagy veszély fenyegeti. Vízilabdázni tanulnak a zuglói gyerekek. Méghozzá egyre többen!

Késő este van véget értek az edzések. A takarítónők helyretolják a székeket, asztalokat. Komjádi Béla bronzarcéle belevész a félhomályba. A nedvesen csillogó úttesten kis csoport igyekszik a híd felé. Franyó, Hecsedli és a többiek, azok, akik alig várják a tavaszt, hogy az első simogató napsugárral és sok-sok új kis társukkal együtt visszatérjenek a magyar úszósport új fellegvárába, a Szőnyi úti vasutas uszodába.

Lauter Géza.

Ütköző

MAJD HA A NAP FELKEL

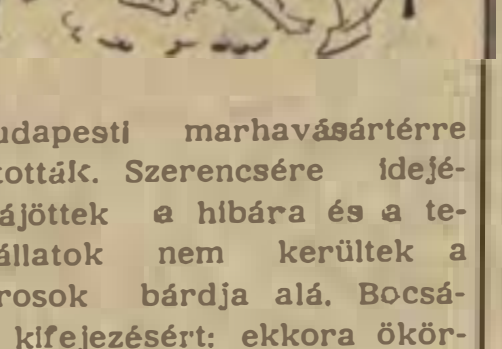
Február 27-re virradó éjjel befutott Monorra az 1719-es. A forgalmista közölte a mozdonyvezetővel, hogy eltörött a zöld



lámpája és nappali tárcsával meneszti a vonatot. Ezt hajlandó a menetlevélbe is beírni. Sóvágó Sándor debreceni mozdonyvezető azonban kijelentette, hogy ha nincs lámpa, akkor addig nem megy, míg a nap fel nem kel. Megvárta a napfelkeltét, a munkába igyekvő sokszáz munkással. Vajon megérdemelte-e, hogy a nap rásüssön?

EGY KIS TÉVEDÉS

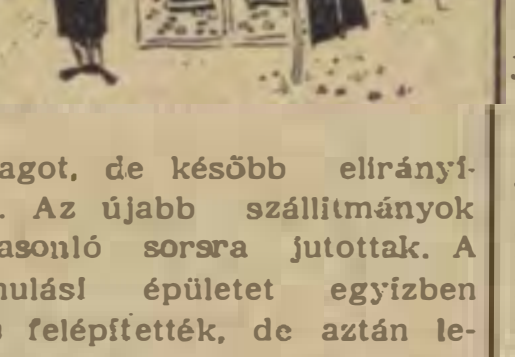
Apaállatokat rakodtak Szigetszentmiklóson március 8-án. A tenyészállatokat a címzett állami gazdaság helyett tévedésből



a budapesti marhavásártérre irányították. Szerencsére idejében rájöttek a hibára és a tenyészállatok nem kerültek a mészárosok bárdja alá. Bocsánat a kifejezésért: ekkora ökörséget egy tucatnyi bikával!

„ÉSSZERŰ MUNKA"

Sümegi-bazaltbánya állomáson nincs felvételi épület, noha három esztendeje napirenden van az építése. Vittek már oda épí-



tőanyagot, de később elirányították. Az újabb szállítmányok is hasonló sorsra jutottak. A felvonulási épületet egyízben mégis felépíttették, de aztán lebontották. Az állomásiak ezek után felhagytak minden reménnyel és hittel, amit az ígéretek komolyságába vetettek.

HÍREK

— **Halálozás.** Bánkuti Gábor főfelügyelő, a BVKH vezetője, a kiváló kereskedelmi szakember, 55 éves korában váratlanul elhúnyt. A sportéletben is szerepet játszott, hosszú időn át tagja volt a budapesti labdarúgó társadalmi szövetség elnökségének, a Lokomotív vezetéséből is kivette a részét. Sportmunkájáért népköztársasági érdemrenddel tüntették ki. — Komlós Manó, MÁV műszaki főtanácsos, az 1904-es vasutas sztrájk 13-as bizottságának egykori tagja, 80 esztendős korában elhúnyt. Komlós főtanácsos magas kora ellenére a legutóbbi időkig dolgozott a Vasúttervező Vállalatnál.

— **Az egyiptomi közlekedésügyi miniszter meghívására** Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter és Csanádi György MÁV vezérigazgató március 15-én Egyiptomba utazott. Velük ment — a kairói városi tanács vezetőinek meghívására — Bartos István, Budapest Főváros Tanácsa VB-elnökhelyettese is. A baráti látogatáson a két ország közlekedésének vezetői megbeszélik az egymást érdeklő közlekedési kérdéseket.

— **Ünnepi gyűlésen** vettek részt Pécs igazgatóság dolgozó női március 7-én. Az ünnepségre meghívták a családtagokat és a nyugdíjasok feleségeit is. Tóth József igazgató elvtárs, a mozgalmi szervek és az igazgatóság nevében jutalmakat osztott ki a munkában élenjáró nőknek.

— **Megkezdték Gödöllő állomás** vágányhálózatának átépítését.

— **A DISZ Petőfi Kör közlekedési osztálya** március 21-én, délután 6 órakor a Kossuth-klub helyiségében (Budapest, VIII., Múzeum u. 7.) „A közlekedési ágak komplex fejlesztése a második ötéves tervben" címen vitaestet rendez.

— **Megkoszorúzták Hámán Kató sírját** a Nemzetközi Nőnapon, a budapesti igazgatóság és a Hámán Kató fűtőház MNDSZ szervezetei.

— **A jugoszláv vasutak** az eddigi JDZ cégjelet összes személy-, poggyász- és teherkocsijaikon fokozatosan JZ-re változtatják.

— **Hagyományos zártkörű tanfolyambált** rendezett március 17-én a Szabó Pál művelődési otthonban a MÁV Tisztképző Intézet.

— **A magyar—szovjet baráti hónap** keretében március 14-én a MÁV Vasúttervező ÜV kultúrtermében előadást tartott dr. Kádas Kálmán, a szolnoki építőipari és műszaki egyetem tanára, a nagyvasúti beruházások gazdaságossági összehasonlító vizsgálatának főbb irányelveiről a műszaki tervezés területén. Az előadást élénk vita követte.

— **Bemutatkozó előadást** tartott a székesfehérvári vasutas kultúrcsoport a művelődési otthonban március 18-án.

— **Vidám karnevált** rendeztek március 17-én a szegedi vasutas DISZ-szervezetek a Petőfi Sándor művelődési otthonban.

— **Bensőséges ünnepség** keretében emlékeztek meg nagy nemzeti ünnepünkről, március 15-ről a vasúti főosztály DISZ fiataljai.

— **Kőszeg ostromáról** nagyméretű olajfestményt készített Hidasi Jenő intéző, a MÁV Tisztképző Intézet tanársegéde. A kompozíciót, — melyen fél évig dolgozott — a Kőszegi MÁV Fiúnevelő Intézetnek adományozta.

— **Gazdag programmal ünneplik** a magyar—szovjet barátsági hónapot a tapolcai csomópont vasutasai. A művelődési otthonban március 4-én Várvölgyi László, az általános fiúiskola igazgatója méltatta a a magyar—szovjet barátság jelentőségét. Nagy sikere van a szovjet könyvvásárnak, ahol ismertetik egy-egy író művét, munkásságát.

— **A nemzetközi nőnap** alkalmából tartott ünnepi műszakon kiváló eredményeket értek el Nyugati állomás dolgozó női. Jánszki Jánosné, a ponk berakó csapatvezetője 220 százalékot, a személypénztárnál Nagy Éva 332 Török Erzsébet 220 százalékot ért el.

LAKÁSCSERE

Budapest, I. kerület, Fő utca 6., III. 2. szám alatt lévő egyszoba-konyhás lakásomat elcserélném kétszoba-konyhás lakásra. Érdeklődni lehet a fenti címen egész nap.

Elcserélném kétszoba összkomfortos olcsóbérű szolgálati lakásomat hasonlóért Budapest-Kelenföld, Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati, vagy Rákospalota (67-es végállomás) környékén lévővel. Cím: Király János, Budapest, IX., Beöthy u. 1. szám, telefon: 39—54, 256—455.

Nyugati pályaudvar területén levő kétszoba összkomfortos, 46 forint bérű szolgálati lakásomat elcserélném hasonlóra, esetleg kétszoba-konyhásra. Érdeklődni lehet a szerkesztőségben.



Sallai István, érdemes vasutas, Várpalota állomás oktatótisztje, az F 51-es utasításból gyakorlati oktatást tart.
(Kovács Géza felv.)

Kilenc mozdonyát kéri számon a miskolci igazgatóság a Landler Járműjavítótól

A téli szállítási lemaradások pótlása és a tavaszi szállítások megindulása egyre több mozdonyt igényel. Fűtőházaink csak úgy tudják mozdonnyal ellátni a forgalmat, ha a műhelyekben lévő gépeiket megjavítva visszakapják. A miskolci igazgatóságnak sok olyan gépe van javítás alatt, amelyre égető szükség lenne. *Egyedül a Landler Jenő Járműjavítóban 9 mozdonyunk vár már hosszabb ideje javításra*

A 424 007 fővizsgálat 1955 szeptember 17. a 326 442 fővizsgálat 1955 szeptember 25, a 411 295 fővizsgálat november 13, a 411 389 futójavítás november 18, a 411 171 fővizsgálat december 16, a 411 205 futójavítás január 29, a 424 187 fővizsgálat január 24. a 424 197 futójavítás január 5. a 411 033 futójavítás január 28 óta vár elvégzésre.

Kérjük a járműjavító dolgozóit, adjanak határozott választ, hogy gépeinkre mikor számíthatunk. Kérjük őket, hogy a javításokat minél sürgősebben végezzék el.

Szunyogh László
miskolci igazgatóság IV. osztály.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság [illegible] tulajdonos: Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 Telefon 428-317 428-332 428-895 Üzemi telefon 16—78, 39—49 — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. MÁRCIUS 26.



Gyors ütemben állították helyre a pörbölyi töltésszakadást. Az új pályarészen már megindult a forgalom. (Prágai József felv.)

A megnövekedett feladatok példás helytállást követelnek

Még őrt állnak az árvízvédelem vasutas hősei, de már reménykeltően fel-felcsillan a tavaszi napsütés, az élet parancsszavaként előremutatva.

A jeges áradat elvonult, a vasútvonalakról visszahúzódik a pusztító víz, a gátak egy része ismét vasúti töltés lesz. Vonalaink várják rendbehozásukat, népgazdaságunk szállítani akar, mert enélkül nincs gyors gyógyulás, előrehaladás. Rajtunk, vasutasokon a sor, hogy mindent megtegyünk a folyamatos elegyáramlás biztosításáért.

Hetekkel ezelőtt 1 millió 400 ezer tonna áru és anyag várt elszállításra. Az idő enyhülésével csaknem felét leróttuk adósságunknak. Az azóta bekövetkezett hidegebb időjárás, majd a dunai árvíz miatt ismét ott tartunk, hogy tartozásunk másfélmillió tonnára növekedett. Súlyosbítja a helyzetet, hogy pályáink egy része rossz, vagy megrongált állapotban van, s a teherkocsik egy részét továbbra is az árvíz okozta károk helyreállításánál veszik igénybe.

Van tehát bőven tennivalónk. A legnagyobb nemzeti

A munka dandárja áll a pályafenntartási dolgozók előtt is. Jól megépített és karbantartott vonalak nélkül nincs biztos vasúti közlekedés. Mérnökeink, műszaki vezetőink, pályamunkásaink együttes erőfeszítésére, a legjobb tapasztalatok, a szovjet módszerek széleskörű felhasználására van szükség ahhoz, hogy hosszabb vágányzárak, lassújelek nélkül biztossá tegyük pályáinkon a zavartalan közlekedést.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói harcoljanak az egyenletes rakodás biztosításáért, a munkaszüneti és a vasárnapokon történő rakodások emeléséért, a ki- és berakási határidők csökkentéséért. Még kényszerkirakás útján is érjék el a vagonok gyors kiürítését és újabb rakodásokhoz állítását. Gondoskodjanak a küldemények gyors elfuvarozásáról a jobb munkát segítő „rakodófront" és az ürszelvények megteremtésével.

A forgalom és a kereskedelem kövessen el mindent az irányvonatok számának emeléséért, forgalmi szolgálattevőink a legnagyobb lelkiismeretességgel biztosítsák a zöld utat. A rakodási főnökségek

Április 4-nek, nagy ünnepünknek fényét vasutas dolgozóink tízezreinek áldozatos, példamutató munkája növelni fogja. A feladat azonban a felszabadulási verseny után is jelentős marad. a munka semmit nem veszíthet lendületéből. Sokkal tartozunk népgazdaságunknak, amellett a második negyedéves terv is vállainkon lesz rövidesen. A mi másik nagy ünnepünk az a nap lesz, amikor arról számolhatunk be, hogy minden árut elszállítottunk, leróttuk adósságunkat, kijavítottuk mozdonyainkat és kocsijainkat, elvégeztük a tavaszi pályafenntartási munkálatokat. Dolgozó népünk minden időben és mindenkor számít a vasutasok helytállására. Most sem csalódnak bennünk.

Minden vasutas dolgozó anyagi erejéhez mérten segítse az árvízkárosultakat

Vasutas dolgozók!

Az ország népe aggódva kíséri figyelemmel azt a hősi küzdelmet, mely immár több, mint két hete tart a Duna jeges áradatával.

A lakosság, honvédségünk és belügyi szerveink között mindenütt ott találjuk a gátakon a vasutas dolgozókat is. Szilárd helytállással, éjt nappallá téve dacolnak a kemény időjárással, végzik élet- és vagyonmentő munkájukat.

A vasút műszaki alakulatai a kommunistákkal az élen már a veszély első órájában mozgósították erejüket. Több ezer vasutas dolgozó sietett az ország legveszélyeztetettebb pontjaira, hogy hősies munkával védjék a gátakat, a vasúti töltéseket, a hidakat a víz jeges, kíméletlen áradatával szemben.

Önfeláldozó és fáradságos munkájuk ellenére a Duna déli szakaszán egyes helyeken a víz áttörte a megerősített gátakat; községeket, szántóföldeket elöntve súlyos károkat okozott.

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége és a Minisztertanács az árvízsújtotta lakosság megsegítésére 25 millió forint gyorssegélyt utalt ki. Egyben felhívással fordult az ország népéhez, és kéri, hogy mindenki erejéhez mérten nyújtson anyagi segítséget az árvízkárosultak sebeinek enyhítésére. Ugyanakkor a Szakszervezetek Országos Tanácsa ötmillió forinttal segíti az árvízkárosultakat.

A MÁV Északi Járműjavító Üzemi Vállalat dolgozói átérezve az árvízsújtotta területek lakosságának súlyos helyzetét, rögtönzött gyűlést tartottak és egyhangúlag egy napi keresetüket ajánlották fel segítségül az árvíz okozta károk helyreállítására. Ezen felül vállalták, hogy a zord időjárás okozta lemaradásukat pótolva, maradéktalanul teljesítik I. negyedévi tervüket.

Vasutas dolgozók! Kövessétek az árvízvédelmi munkában és helytállásban élenjáró vasutas hősöket. Minden vasutas dolgozó anyagi erejéhez mérten járuljon hozzá az árvízsújtotta lakosság megsegítéséhez.

A gyűjtés lebonyolítása érdekében a szolgálati helyeken, vállalatoknál és hivataloknál a helyi szakszervezeti bizottságok sorszámmal és pecsétes ellátott gyűjtőíveket bocsátanak a szakszervezeti, MNDSZ- és Vöröskereszt-aktívák rendelkezésére, akik a gyűjtést végzik. Az egyes gyűjtőívekre befolyt összegeket a helyi gyűjtőszervek (szakszervezeti bizottságok) fizessék be az Országos Takarékpénztár 500-as, vagy a Magyar Nemzeti Bank 106 000—70. számú, külön e célra nyitott csekkszámlájára. A befizetéseket valamennyi postahivatal, takarékpénztári és bankfiók elfogadja.

A befizetési nyugtákat a helyi gyűjtőszerveknek a gyűjtőívekhez kell csatolniok és meg kell őrizniök.

Az anyagi segítségen felül a munka frontján az eredmények fokozásával, az első negyedévi tervek sikeres teljesítésével is járuljon hozzá minden vasutas dolgozó, hogy a szocializmus építésében kitűzött 1956. évi feladatainkat — az árvíz okozta elemi csapás ellenére is — töretlen lendülettel megvalósíthassuk.

Bognár Imre,
a Vasút Politikai Főosztály vezetője

Gáspár Sándor,
a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke

Németh József
vezérigazgató-helyettes

Megindul az élet az árvízsújtotta részeken

Hatalmas a forgalom a bajai állomásfőnöki irodában. Az árvízvédelmi kormánybiztosság, a néphadsereg megbízottai, az ország minden részébe hazainduló és a helyükbe érkező pályafenntartási dolgozók vezetői telefonon, személyesen percenként érdeklődnek a vonatok összeállítása, várható indulása után. Nem csoda, ha ebben a hangzavarban, a jövő-menő emberek hullámzásában hosszú ideig senki sem veszi észre azt a kicsi, borostás arcú öregembert, aki bárányбőr süvegét a kezében forgatva szerényen áll az ajtó mellett. Végre *Keresztes* elvtárs, az állomásfőnök, egyik fülén telefonkagylóval kérdően feléje fordul.

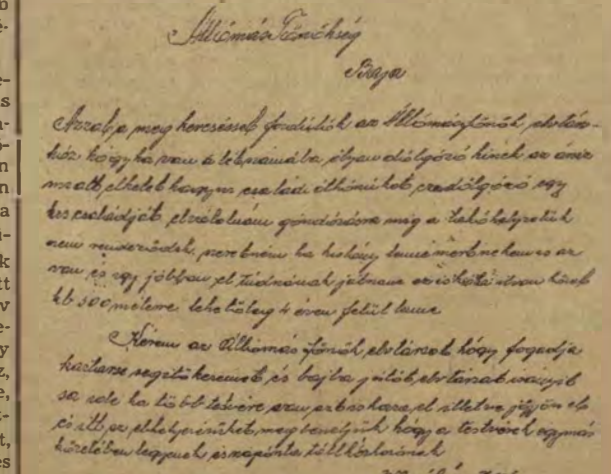
A kis öregember előre lép, de a zajban csak nehezen lehet megérteni, hogy azután érdeklődik, mikor tudna átjutni családjához, Hidasra? Magyarázza, milyen fontos hivatalos ügyben járt Baján, aztán a március 13-i pörbölyi gátszakadás a vasútvonallal együtt az ő hazatérésének az útját is elmosta.

Pillanatra úgy tűnik, mintha hirtelen elcsendesülne minden zaj, Keresztes elvtárs is letszi a telefonkagylót és úgy válaszol:

— Bácsikám, ma 18 óra körül átmegy az első vonat a helyreállított szakaszon, Bátaszéken keresztül egészen Dombóvárig.

Elindul az első vonat Bajáról Bátaszékre

Egy heti kemény munka előzte meg ezt a pillanatot. A 375—854-es gépből kihajol *Németh József* mozdonyvezető, mellette kibukkan *Sági József* fűtő kormos arca, a kalauzkocsiban *István István* vonatvezető várja az indítótárcsa jelzését. A vonat végére kapcsolt teherkocsikból tehénbőgés, lónyerítés, birkabégetés hallatszik, a kocsik ablakán arcok hajolnak ki, arcok, amelyeken a rémület, a bizonytalanság, az aggódás vonásait csak most kezdi letörölni a reménykedés, az átélt borzalmak után ezerszeresen értékesebb, újra megtalált élet fénye. Megmentett életek indulnak haza a 2131-essel, Mohács és Szekszárd irányába, azokra a helyekre, ahonnan már elvonultak a pusztulás hullámai.



Kisjuhász István levele Baja állomásfőnökéhez

Lassan indul a vonat, átgördül a bajai nagy Duna-hídon, amelyet úgy védtek meg a vasszerkezetet is veszélyeztető jég sodrától, hogy egy 30 kocsiból álló rakott szerelvénnyel terhelték meg. A késő délután fényeiben megrendítően szomorú látvány tárul az utasok elé: a bajai dunaparton rombadőlt utcasorok, a raktárakat, üzemeket még fojtogatja a víz, de már hatalmas szivattyúk dolgoznak, hogy mielőbb megindulhasson a munka, a gemenci erdő ide nyúló részében derékbatört fák, az alsóbb ágakon jégcsipkék emlékeztetnek arra, meddig ért a víz.

A vonatot kísérő *Cserni Kálmán*, a bajai pályafenntartási főnökség főmérnöke a mozdony hágcsóján áll. Lassan, lépésben — mondja a mozdonyvezetőnek, amikor áthaladunk az erősen megrongálódott alapzatú, de 18 vagon terméskővel megerősített fás-dunahídon. Aztán feltűnik a pörbölyi töltésszakadás helyreállításán dolgozó pályamunkások sorfala. *Ivanics* elvtárs, a munkát irányító főmérnök figyeli az egyheti, hajnaltól-éjszakába nyúló munkával felépített töltést, amint a vonat lépésben áthalad rajta s feszülten, de a jól végzett munka örömével az arcukon szegezik tekintetüket a kerekekre a dolgozók.

— Elvtársak, megtartottuk fogadalmunkat, nem adtuk ki a csákányt a kezünkből, amíg az első vonat át nem ment a helyreállított pályán. Holnap indulhatunk haza, Székesfehérvárra.

Nem tudjuk, melyikük mondta ezt. A sűrűsödő alkonyatban már nem látszanak az arcok. Egy pályamunkás, aki tízezernyi társával ott volt a gáton, amikor életeket és értékeket kellett védeni, aki itt van most, amikor indul az élet és ott lesz mindig, ahol erős karra, építő akaratra van szükség.

Építő és segítő akarattal

Építő akarat... Aki végigjárta a déli Dunaszakaszt, ezt a tengerré vált vidéket, aki látta a *bajai, mohácsi, szeremlei, nagybaracskai, csátaljai, dávodi, tolnai, hercegszántói* gátakon dolgozó katonák, vasutasok önfeláldozó erőfeszítését, tudja, hogy az emberi akarat ereje kiállta a próbát. Most, amikor a pusztító folyó lassan visszalép medrébe, amikor Baja állomáson már azon gondolkoznak, hogyan helyezzék el a rövidesen megérkező kétmillió téglát, amikor *Tolna-Mözs* állomáson külön vágányt építenek az építkezési anyagok rakodására, az építő akarat erőpróbája következik. S a vasutas dolgozók ott lesznek ezen az erőpróbán is, ahol már nemcsak erőre, hősi helytállásra van szükség, hanem szívre is. Szívre, amely átérzi a fedél nélkül maradt családok sorsát.

A segítő akarat száz és száz megnyilvánulása enyhíti már eddig is az árvíz sújtotta családok sorsát. Oldalak telnének meg csupán a vasutas dolgozók segítő akaratának szép példáival. Bajára a legnehezebb napokban érkezett *Kisjuhász István* bugaci állomáskezelő levele. aki szívesen látná egy árvízkárosult család gyermekeit, *Bartók Ferenc* elvtárs, tízgyermekes vonatvezető szintén vendégül látna gyermekeket. A szegedi igazgatóságról *Bugyi István* elvtárs hasonló tartalmú levelet küldött Bajára. Egyedül *Sellye állomáson* öt dolgozó, *Horváth István, Deresi Lajos, Tóth János, Kósa Ferenc* és *Papp Lajos* vállalta árvíz sújtotta családok gyermekeinek gondozását.

Dorog állomás dolgozói az elsők között ajánlották fel márciusi fizetésük két százalékát, *Vác állomás* és *fűtőház* dolgozói elhatározták, hogy egy-egy szabadnapjukon vonatot kísérnek, illetve továbbítanak s a külön munkáért járó bért felajánlják az árvízkárosultaknak. Az *Északi Járműjavító* dolgozói munkaidejükön túl, március 19—22 között nyolc munkaórát dolgoztak még. Mint írják, a túlmunka díját felajánlották az árvíz sújtotta lakosságnak, de ugyanakkor az a cél is vezette őket, hogy minél előbb pótolják a zord időjárás miatti lemaradást.

De ezer és ezer szolgálati hely tíz és tízezer vasutasa adja mély együttérzésének jelét, mert tudja: nincs akkora pusztulás okozta seb, amelyet az őszinte segítő akarat ne tudna beforrasztani.

B. K.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A pártoktatáson a vasút előtt álló szállítási feladatok jegyében tanulmányozzuk az SZKP XX. kongresszusának anyagát

Az SZKP XX. kongresszusának munkáját, határozatait élénk figyelemmel kísérte az egész világ. Újságot ritkán olvasó emberek is nagy érdeklődéssel fogadták a kongresszus híreit. A marxizmus—leninizmus elméletének alkotó módon való továbbfejlesztése, a hatodik ötéves terv gigászi célkitűzései, a dolgozók jóléről való sokoldalú gondoskodás, a lenini pártélet normáinak helyreállítása, a hibákat keményen ostorozó, és a pártot erősítő, bátor bírálat méltán avatta a kongresszust az elmúlt idők legnagyobb jelentőségű nemzetközi eseményévé.

Számunkra erőt és hitet adott a szocializmus biztos úton való építéséhez, megsokszorozta jövőbe vetett bizalmunkat. Látjuk azt, hogy a kongresszus megállapításai ránk is vonatkoznak és *„a határozatoknak alig van olyan tétele, amelyet megfelelő változásokkal nem lehet a mi viszonyainkra alkalmazni"* — mondotta *Rákosi* elvtárs a KV 1956 március 12-i ülésén tartott referátumában.

Ma már sokan akarnak tanulni

A kongresszuson nagy teret kapott az ideológiai munka kérdéseivel való foglalkozás. *Hruscsov* elvtárs előadói beszédében megállapította, hogy: *„A kommunisták és az összes dolgozók marxista—leninista nevelése, a forradalmi elmélet alkotó továbbfejlesztése sikeres haladásunk döntő feltétele".*

A vasutas dolgozók nevelése terén különösen az utóbbi évben értünk el sikereket. Kiszélesedtek a pártoktatás keretei és a párttagoknak több mint 60 százaléka szervezett oktatásokon növeli elméleti felkészültségét. A foglalkozásokon való megjelenés — még a téli zord időjárás okozta nehézségek idején is — kielégítő volt. Ez azt bizonyítja, hogy ma már sokan akarnak tanulni és felhasználják tudásuk gyarapítására a párt által biztosított lehetőségeket.

A legnagyobb hiba ott van, hogy a mi propagandamunkánk még messze van attól a követelménytől, miszerint azt *„... a gazdasági építés politikai tapasztalatára kell felépítenünk"*. Röviden szólva: *sokszor elveket szögezünk le gyakorlati tanítás nélkül.* Legjobb esetben a foglalkozásokon, a konferenciákon az elméleti tételek igazolására néhány termelési példa hangzik el. Ez nem baj, de egymagában nem is elég. *Napjainkban különösen fontos, hogy a klasszikusok tanításait, az elméleti tételek megmagyarázásán túlmenően, a szocialista vasút mindennapos építésében gyakorlatilag megvalósítsuk.*

A propagandisták felelősségteljes munkáját eddig is hangsúlyoztuk. Most azonban százszorosan növeli felelősségüket az élettől való elszakadottság felszámolása, a szocializmus gyakorlati építésének a propagandamunka középpontjába helyezése. Nem állíthatjuk, hogy máról-holnapra minden propagandista a kongresszusi tanításokat magáévá téve szakítani tud eddigi dogmatikus módszereivel. Sokat fogunk még erről beszélni, sokat kell még ehhez tanulni. *Ezt a munkát azonban már most a kongresszusi anyagok tanulásánál és tanításánál meg kell kezdeni.*

Valamennyi tanfolyam a kongresszusi anyaggal foglalkozzon

A pártoktatás valamennyi tanfolyamán — a folyó anyagok feldolgozását megszakítva — április hónaptól kezdve 6 hétig az SZKP XX. kongresszusa anyagának tanulmányozásával foglalkoznak. A vasúton az alsó- és középfokú oktatás propagandistáit — a DISZ Petőfi-iskolák vezetőivel együtt — március 26-tól 31-ig terjedő héten — háromnapos propagandista tanfolyamokon képezik ki. A hallgatóknál az első kongresszusi szemináriumokra az április 9-ével kezdődő héten kerül sor. Utána hetenkint lesz foglalkozás és hat héten keresztül tanulmányozzák a kongresszus tanításait. Az ún. szakosított tanfolyamokon kéthetenkint három konferencián kerül sor az anyag megtárgyalására.

Mi most a vasutas pártszervezetek és propagandisták legfontosabb feladata?

Felhasználni a kongresszusi anyag feldolgozását a pártmunka megjavítására, a pártoktatás szervezeti megerősítésére, kibővítésére, tartalmi színvonalának emelésére, és a megnövekedett tavaszi szállítási feladatok sikeres végrehajtására való mozgósításra, valamint tovább, folyamatosan a vasút előtt álló feladatok végrehajtására.

A kongresszusi anyagok feldolgozása idején arra kell törekedni, hogy a pártoktatásban részt vevők létszáma növekedjék. Az alsó- és középfokú oktatásban számos helyen egy-két hét elmaradás mutatkozik. Ezt április 9-ig, ha kell hetenkénti foglalkozással is, pótolni kell. *A pártaktívák széles rétegei* — elsősorban a népnevelők és pártbizalmiak — *függetlenül attól, hogy eddig résztvettek-e a pártoktatásban, vagy sem, kapcsolódjanak be a kongresszusi anyag tanulmányozásába.* Ahol szükséges, külön köröket is lehet létrehozni, a tartalék-propagandistákat megbízva azok vezetésével.

A tanultakat a munkában kell alkalmazni

A propagandistáknak az eddiginél alaposabban felkészülve arra kell törekedniük, hogy az anyag legfőbb kérdéseit, a mi helyi viszonyainkra alkalmazva, hallgatóikkal megértessék. Ez a hat hét kevés ahhoz, hogy minden vonatkozásban megismerjük a kongresszus tanításait. Elegendő azonban arra, hogy a pártoktatásban részvevő hallgatók harcos, bíráló légkört teremtve, a kongresszus szellemében megismerkedjenek a nemzetközi helyzet fő jellemvonásaival, a Szovjetunió fő gazdasági kérdéseivel, a pártélet lenini normáival, a kollektív vezetés jelentőségével, a személyi kultusz elleni harc feladataival. A témakörök magyar vonatkozású tanulságainál a KV 1956. március 12—13-i ülésének sajtóban is megjelent útmutatásait kell alapul venni. Lehetőség szerint mindenütt a helyi feladatokat is tárgyalják meg. *Ezek a feladatok a vasúti szállítás meggyorsítására, a termelési feladatok jobb elvégzésére mozgósítanak.* Ismeretes, hogy a téli zord időjárás, a pusztító árvíz miatt több mint 1 millió tonna szállításra váró áru halmozódott fel. Már most naponta legalább 14—15 000 kocsit kell megraknunk ahhoz, hogy a népgazdaság zavartalan ellátását biztosítani tudjuk. A tavaszi pályafenntartási munkákhoz teljes erővel hozzá kell fogni, és helyreállítani az árvíz, illetve a belvizek okozta rongálásokat, a vasúti berendezésekben okozott károkat. Meg kell gyorsítanunk a mozdonyok, személy- és teherkocsik javítását.

Ezek a nagy feladatok az egyes alapszervezetek területén szétbontva és sokoldalúbban jelentkeznek. *A pártvezetőségek gondoskodjanak arról, hogy a propagandisták kellő helyi tapasztalattal felvértezve közvetlen a gyakorlati élettel összekapcsolva tudják a kongresszus hatalmas eszmei és gyakorlati segítségét gyümölcsöztetni.*

Az alsó- és középfokú szemináriumok hallgatói május 21—26 között ünnepélyes zárófoglalkozáson befejezik a pártoktatási évet. A pártszervezetek eredményes irányító munkája, a propagandisták, kongresszusi tanítások szellemében végzett oktató-nevelő tevékenysége nagyban hozzájárulhat ahhoz, hogy a vasutas dolgozók az 1956. évi féléves terv túlteljesítésével bizonyítsák be a marxizmus—leninizmus elméletének alkotó módon való elsajátítását.

Kun Dezső,
a vasút politikai főosztály propaganda alosztályának vezetője

A Keleti Villamos Fenntartási Főnökség DISZ-szervezete március 17-én jólsikerült műsoros estet rendezett. Az est tiszta bevételét — 350 forintot — eljuttatták az árvízkárosultaknak.

A ferencvárosi dolgozók „November 7" művelődési otthonában márc. 31-én nagyszabású DISZ karnevált rendeznek, melyre minden érdeklődőt szívesen vár a rendezőség. Az est tiszta bevételét az árvízkárosultaknak juttatják.

Nemzetközi ÉLET

A Szakszervezeti Világszövetség elnökségének határozata

A Szakszervezeti Világszövetség elnöksége március 13—16-án Prágában megtartott 29. ülésszakán határozatot hozott, amelyben hangsúlyozza, hogy

a nemzetközi szakszervezeti mozgalom legjellemzőbb vonása mostanában a dolgozók egységtörekvése.

Az elnökség megállapítja, hogy a nemzetközi szakszervezeti egység útjában álló összes akadályok elhárítása minden szakszervezet ügye, akár az SZVSZ-hez, vagy a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez tartoznak, akár pedig függetlenek.

A szakszervezeteknek készen kell állniok arra, hogy elősegítsék e fő feladat megvalósítását.

Az elnökség üdvözli *a japán szakszervezeti főtanács* és a *chilei dolgozók egyesült szakszervezeti központja* állásfoglalását. Ezek a szervezetek elősegítik a nemzetközi egység fejlődését. A végrehajtó iroda üdvözli a *Jugoszláv Szakszervezetek Szövetségét* és megerősíti 28. ülésszakán hozott határozatát, amelyben hatálytalanítja az említett szervezettel szemben 1950-ben hozott helytelen döntését, mert az ellentétes volt az összes szakszervezetek tömörítésének internacionalista politikájával.

A határozat a továbbiakban felsorolja azokat a követeléseket, amelyek szilárd alapul szolgálnak valamennyi szakszervezet közeledésére és együttműködésére: béremelés és a munkaidő csökkentése; a fegyverzet csökkentése és a nemzetközi feszültség enyhítése; az elnyomott népek függetlenségének megadása; a szakszervezeti jogok és a demokratikus szabadságjogok tiszteletben tartása.

Az elnökség — folytatódik a határozat — úgy véli, hogy

az SZVSZ kezdeményezésére idén júniusban tartandó nőértekezletnek hatalmas tényezőként kell elősegíteni a dolgozó nők és a szakszervezetek közönös közeledését.

Az elnökség felhívja a dolgozókat és a szakszervezeteket, hogy indítsanak közös akciókat a fegyverzet csökkentéséért és az atomfegyver eltiltásáért.

A végrehajtó iroda újból leszögezi, hogy a Szakszervezeti Világszövetség kész együttműködni minden szakszervezettel és mindazokkal, akik hívei annak, hogy az államok kapcsolatai a békés egymás mellett élés elveire épüljenek.

Az elnökség úgy dönt, hogy az SZVSZ titkársága forduljon az ENSZ leszerelési albizottságához és hozza tudomására, hogy a dolgozók haladéktalan intézkedéseket követelnek az ellenőrzött leszerelés megvalósítására és a nukleáris fegyver eltiltására.

Az SZVSZ elnöksége felhívja a leigázott országok minden szakszervezetét: egyesüljenek a dolgozók létfontosságú jogainak védelmében, vívják ki az igazi nemzeti függetlenséget és a békét.

Már az igazgatósági döntőkre készülnek

Öttagú szervező bizottságot alakítottunk a DISZ kérésére ez év januárjában a *Landler Jenő kulturális- és sport-seregszemle előkészítésének megszervezésére.* Az eltelt három hónap alatt a szervező bizottság szép eredményeket ért el, megalakult az ének- és zenekar, valamint a színjátszó csoport.

A *József Attila olvasómozgalomban* is értünk el eredményeket. Megszerveztük a könyvtárat — a szakszervezet területi bizottsága segítségével — és népszerűsítettük az olvasómozgalmat. Az olvasómozgalom propagálása a szakoktatáson is folyik. Az oktatóteremben és az állomás peronjan egy-egy vitrinben kiállítottuk az elolvasandó köteteket. *Ezidáig elértük, hogy 15 fiatal máris megkaphatja a bronz és öt fiatal az ezüst jelvényt.*

A jelvényszerzéshez több filmet is meg kell nézniök a fiataloknak. A helyi filmszínházzal megteremtettük a kapcsolatot és *megszerveztük a filmek csoportos látogatását.* Ehhez nagy segítséget nyújtott, hogy a fiatalok ifibrigádban dolgoznak és így egyszerre van szabad idejük. *Eddig öt izben vettünk részt csoportos filmlátogatáson, összesen 123 fiatal nézte meg a kijelölt filmeket.*

Most tovább folytatjuk az előkészületeket, mert szeretnénk eredményesen szerepelni a Landler seregszemle igazgatósági döntőjében.

Vajda Gyula
állomásfőnök,
Bátaszék

„NŐK A TERVÉRT"

1.

Debrecen állomás dolgozó női a nemzetközi nőnap alkalmából *„Nők a tervért"* jelszóval versenyműszakot kezdtek, hogy fokozott mértékben járulhassanak hozzá a január—februári árukorlátozás miatt lemaradt áruk elszállításához. Az állomásunkon elmaradt 5444 kocsi árut terven felül kell elszállítani. Ennek érdekében a dolgozó nők egytől-egyig derekas munkát vállaltak. Vállalásukat adott szavukhoz híven teljesítik is. *Singer Emilné* szállítmányozási árupénztáros a közúti fuvarköltség csökkentése terén eddig 120 százalékos, a közúti fuvaroskocsik kihasználásánál pedig 98 százalékos eredményt ért el. Híven teljesíti vállalását *Kápolnási Istvánné* szállítmányozási árupénztáros is, aki jó munkája jutalmaként a március 9-i termelési értekezleten kapta meg az élenjáró dolgozónak járó oklevelet. Meg kell említeni *Gulyás Mihályné* takarítónőt is, aki tisztasági versenyre hívta az állomás valamennyi takarítónőjét. Amióta a verseny tart, az állomás tisztább, mint valaha.

Vannak azonban olyan újfelvételes elvtársnők is az állomáson, akik gyengébb képzettségük miatt egyenlőre nem tudják hibátlanul végezni munkájukat. Az MNDSZ-re vár a feladat, hogy megszervezze patronálásukat és hozzásegítse őket a munka jó elvégzéséhez. *(Czeglédi Sándor leveléből).*

2.

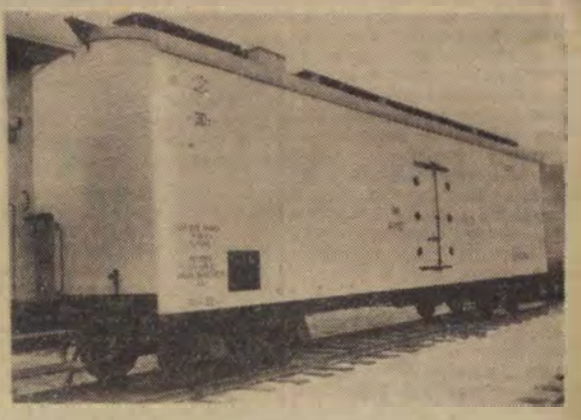
Berente szénpályaudvar dolgozóinak márciusi termelési értekezletén két elvtársnőt részesítettek meleg ünneplésben. *Szabó János* állomásfőnök ezúttal nyújtotta át nekik a kiváló dolgozó oklevelet. Az egyik kitüntetett *Birkás Andrásné* árupénztáros, öt hónapja tartja a kiváló dolgozó szintet. Birkás elvtársnő nemcsak szakmunkájában jár élen, a társadalmi munkában is helytáll. Mint szakszervezeti bizalmi állandóan segít dolgozótársainak problémáik megoldásában. A másik oklevelet *Szabó Edéné* leadási pénztáros kapta, aki példás munkáján kívül, mint pártvezetőségi tag is tevékenykedik.

Dícséretre méltó munkát végez a nők közül *Tátrai Mária* számadó pénztáros is, akinek teljesítménye már két hónapja 139 százalék fölött van. *(Behán Rózsa leveléből.)*

Szovjet mozdonyvezetők az új típusú TE—3-as motorosmozdonyokon

A XX. kongresszus nagyszerű perspektívát mutató határozatai nagy megelégedéssel töltik el a szovjet vasutasokat. A legkülönbözőbb munkaterületeken egymás után születnek jobbnál jobb teljesítmények, új kezdeményezések.

A *„Gudok"* beszámol a petropavlovszki motoros-mozdonyszín dolgozóinak eredményeiről. A mozdonyvezetők egy része új típusú, TE—3-as motorosmozdonyokon dolgozik. Példaként említi a lap *Sulik* és *Kenipas* mozdonyvezetőket, akik *Iszik-Kulból* olyan szénszerelvényt vezettek, amelynek súlya 7256 tonna volt. A vonatot a menetrendnél 52 perccel rövidebb idő alatt továbbították.



A szovjet vasutakon használatos hűtőkocsi, mennyezetén elhelyezett jégtartályokkal.
(Foto B. Rjabinyin)

Friss lendület a pártmunkában

— Levelek a pártéletről —

A pártvezetőségek újjáválasztása óta jelentősen megjavult a pártélet az alapszervezeteknél, növekszik a pártvezetőségek és párttagok aktivitása, egyre jobban érvényesül mind a vezetésben, mind a feladatok végrehajtásában a kollektív vezetés lenini elve. A szerkesztőségbe érkező levelekben erről számolnak be a pártvezetőségek újonnan választott titkárai.

Pokol Miklós: Záhony

A záhonyi XXI-es pályamesteri szakasz pártszervezetének munkájáról írja Pokol Miklós elvtárs, az alapszervezet párttitkára: *„Az új vezetőség mindenekelőtt munkatervet készített. Napirendre tűztük a szakvonali munka segítését, ennek érdekében a szolgálati vezető beszámoltatását vezetőségi ülésen. A pártoktatás problémáit, a verseny nyilvánosságát, az agitáció helyzetét, valamint a tagjelölt-felvételt vezetőségi ülésen vitatjuk meg és megvizsgáltuk azt is, hogyan folyik a dolgozók ügyesbajos dolgainak intézése.*

Foglalkoztunk a munkafegyelem ellen vétőkkel, Papp Mihály és Móré József elvtársakkal, de megdicsértük azokat, akik példásan látják el feladatukat, mint Koncz István, Simon Mihály, Papp János és Bálint Miklós. A javuló pártmunkát tükrözi, hogy a pártoktatáson 95 százalékos a megjelenés és április 4-e tiszteletére minden dolgozó felajánlást tett.

Turzó Sándor: Kismarja

„Munkánkat a kollektív vezetés lenini szellemében végezzük — írja Kismarjáról Turzó Sándor párttitkár. — *Nagy gondot fordítunk arra, hogy minden párttag kapjon pártmunkát. Rendszeresen tanácskozunk az elvtársakkal, pártbizalmi-, valamint népnevelő-értekezleteken, hogy megismerjük véleményüket, problémáikat.*

Munkatervünket a taggyűlés megvitatta. Különösen helyeselték az elvtársak azt, hogy beszámoltatjuk a szolgálati vezetőt arról, hogyan intézi a dolgozók panaszait, kérelmeit."

Pinke Tibor: Cegléd

„Nehéz feladatok állnak előttünk — kezdi levelét *Pinke* Tibor, Cegléd állomás párttitkára —, *különösen a munkafegyelem megjavításánál. De vannak hiányosságok a vonatösszeállításoknál és a jobb utazási körülmények biztosításánál is. Most a hibák kijavítására fordítjuk pártmunkásaink figyelmét. Újjászerveztük a bizalmi- és népnevelőhálózatot és nagyobb önállóságot biztosítunk számukra. Felülvizsgáltuk a pártoktatás helyzetét is és újra elbeszélgettünk az oktatásban részvevő elvtársakkal. A beszélgetések nyomán megváltoztattuk néhány szeminárium időpontját.*

Máris vannak eredményeink, de lehetne több is, ha több megértésre találnánk a szakvonalnál, elsősorban a dolgozók panaszainak orvoslásában..."

Az április 4-i vállalások és a negyedéves tervek teljesítéséért

Már csak tíz nap választ el hazánk felszabadulásának 11. évfordulójától. A felszabadulási műszak ideje ez a tíz nap. Majd minden szolgálati hely megszervezte a maga ünnepi műszakját, segítségével fokozott ütemben halad a munka az április 4-i vállalások, a negyedéves tervek teljesítéséért.

A harcban élenjárnak Budapest—Ferencváros és Budapest—Nyugati-pályaudvar dolgozói, akik az ünnepi műszakot kezdeményezték. Az élvonalban vannak Záhony állomás dolgozói is, tetemes részt vállalva annak a 80 000 tonna elszállítatlan árunak továbbításából, amely a téli másfélmillió tonnás lemaradásból a debreceni igazgatóságra jut.

Azok a szolgálati helyek, amelyek eddig nem szervezték meg az ünnepi műszakot, még pótolhatják mulasztásukat: a hátralévő tíz napban előre a téli lemaradások pótlásáért, az április 4-i vállalások és a negyedéves tervek teljesítéséért!

Huszonnégyórás ácsorgástól mentettek meg egy vonatot

Március 16-án reggel, szolgálatátadás alkalmával *Geda István, Füzesabony állomás* forgalmi szolgálattevője jelentette *Perlaki Gyula* állomásfőnöknek, hogy hatvan kocsi vár továbbításra Debrecen irányában. *Hidvégi Benedek* elvtárs folytatta a jelentéstételt azzal, hogy a vonat összeállítva indulásra kész, de nincs hozzá debreceni szakasz, így *a szerelvény esetleg 24 órás ácsorgásra van ítélve.* A főnöknek arra a kérdésére, ki vállalja az elegy továbbítását, Hidvégi Benedek főtiszt, akinek akkor telt le a szolgálata, kilépett a sorból és *jelentkezett a feladat elvégzésére.* A szabadnapos tur kocsirendezőiből vonatkísérő szakaszt szervezett és a 120 tengelyes vonat 11.25 órakor 1636 tonnával 5561 szám alatt kigördülhetett az állomásról. *(Tassy Sándor leveléből.)*

Vállalták a nemzetközi gyorsvonatok késésének teljes felszámolását

A budapesti igazgatóság menetirányító hivatalának A-turja a felszabadulás ünnepe tiszteletére versenyre hívta a B- és C-tur menetirányítóit. Mindkét tur dolgozói elfogadták a versenykihívást és együttesen vállalták, hogy a szomszédos igazgatóságok részére a napi átadási tervet 102 százalékra teljesítik, a munkásvonatoknál a jelenleg egy vonatra eső hétperces késést négy percre csökkentik, a tehervonatok menetrendszerűségének 20 százalékos teljesítését 28-ra emelik, a nemzetközi gyorsvonatoknál pedig az egy vonatra eső ötperces forgalmi késést teljesen felszámolják. *(Tégla László leveléből.)*

Mire jó a szovjet vasúti kiskönyvtár

Miskolc-személypályaudvar dolgozói az év elején elhatározták, hogy rendszeresen tanulmányozzák a szovjet vasúti kiskönyvtár füzeteit. Elhatározásukat végre is hajtották s számos olyan új módszert sajátítottak el a füzetekből, amely hozzásegítette őket a fajlagos kocsimozdítási egységidő csökkentéséhez. A fajlagos kocsimozdítási egységidőt így 4,5 percről fokozatosan 3,8 percre sikerült leszorítaniok. Így az önköltségcsökkentéshez is nagymértékben hozzájárultak 28 357 forintos megtakarításukkal. A kocsitartózkodási tervet 107 százalékra teljesítették. Ez azt jelenti, hogy a kocsiforduló meggyorsítása mellett még a szükséges üreskocsikat is biztosítani tudják az átvett áruk részére, az átmenő elegy pedig ácsorgás nélkül nyer azonnali továbbítást.

Németh László kocsimester és brigádja jár elöl jó példával ebben, de *Török József, Horváth József* és *Kósa János* kocsimester brigádja sem marad el. *(Kovács Gyula leveléből.)*

A Keleti fűtőház vezet a Hámán Kató fűtőház előtt

Jelentettük, hogy a *Keleti-fűtőház* dolgozói versenyre hívták a *Hámán Kató fűtőház* dolgozóit. A versenyben a Keleti fűtőház vezet, annak ellenére, hogy ezideig nem minden pontban tudta teljesíteni vállalását. A mozdonykilométer terv teljesítésénél a vállalt negyedévenkinti háromnapos előnnyel szemben eddig már 4,6 napos előnyre tettek szert. A száz elegytonna kilométer terv teljesítésére vállalt három és félnapos negyedévi előnnyel szemben azonban eddigi előnyük mindössze egy nap. Annál dicséretesebb, hogy a szénmegtakarításban az első negyedévre vállalt 2500 tonna megtakarítás helyett eddig már 4563 tonna szenet takarítottak meg. *(Korponay Jenő leveléből.)*

A budapesti rakodási főnökség dolgozói a téli lemaradás pótlásáért

A budapesti rakodási főnökség dolgozói egész évre 42 000 forint önköltségcsökkentést vállaltak. A vállalásnak az első negyedévre eső részét a téli lemaradás miatt előreláthatólag nem tudják teljesíteni, de mindent elkövetnek, hogy minél eredményesebben hozzájáruljanak a szállítási lemaradások pótlásához. Az április 4 tiszteletére indított munkaverseny biztató eredményeket mutat. A DISZ-brigád a minap tíz főre kiegészítve 15 kocsit rakott ki néhány óra alatt, s közben még egy angyalföldi sürgős kirakást is elvégzett. Teljesítményük *200 százalék fölött* volt, s az egy főre eső kereset meghaladta a 100 forintot. A brigád az elsők között van az április 4-i munkaversenyben 222 százalékos teljesítményével. A *Skiba*-brigád 198, a *Tóth III. István*-brigád 183 százalékos teljesítményt ért el. *(Bagdács János leveléből.)*

Versenyhírek egy mondatban

A *pécsi fűtőház* mozdonybrigádjainak széntakarékossági versenyében a *Győri-Kiss*-brigád vezet 17 tonnás megtakarítással a 15 tonnás *Szigeti*-brigád előtt.

Tiszaföldvár állomás párosversenyt vív Szegedvár állomással a téli lemaradások pótlása érdekében *(Török József leveléből.)*

Kovács Pál és Sándor Pál forgalmi szolgálattevők a tehervonatok átlagos terhelésénél 116 százalékot értek el Salgótarján-külső pályaudvaron. *(Hidvári István leveléből.)*

Kiskunhalas fűtőházánál Racsmán Sándor ifibrigádja hat nap alatt két mozdony hathavi vizsgálatát végezte el, visszatérő javítás nélkül. *(Sziládi Sándor leveléből.)*

Hodniczki Sándor és Molnár Lajos villanyhegesztők, a keleti műszaki kocsiszolgálati főnökség dolgozói napokon keresztül kétnapi tervet teljesítettek. *(Beró József leveléből.)*

Miskolci János vasöntödei dolgozó 203 százalékos teljesítményt ért el a szegedi Vasanyagjavítóban. *(Szendrei József leveléből.)*

A hatezredik irányvonatot küldik a felszabadulás ünnepe alkalmából április 3-án Ajka állomás, az ajkai Jókai szénbánya és az urkúti mangánércbánya. *(Egger Jenő leveléből.)*

Tapolca szertár dolgozói csatlakoztak a Keleti szertár által kibocsátott versenyfelhíváshoz *(Szelestey Sándor leveléből.)*

Berente-szénpályaudvar dolgozói komplex-brigád szerződést kötöttek a szénszállító vállalatokkal. *(Krasznai László leveléből.)*

Debrecen osztószertár dolgozói közül Szegedi, Besenyei, Malik, Tóth és Fogarasi elvtársak állandó 200 százalékos teljesítménnyel tűnnek ki. *(Lente József leveléből.)*

A kötelességteljesítés halottja

A Debreceni Építési Főnökség nyíregyházi építésvezetőségének dolgozói példamutató



helytállással vettek részt az árvízvédelmi munkában. A csoport vezetését nagy lelkesedéssel vállalta *Román Mihály* elvtárs, műszaki főintéző. Maga is önfeláldozóan vett részt a dolgozók javainak megmentésében, a gátak erősítésében, bár egészségi állapota, beteg szíve miatt munkatársai igyekeztek rábeszélni, hogy kímélje magát. Román Mihály elvtárs azonban kommunistához méltó helytállással ezúttal sem hátrált meg a nagy feladatok elől. Ott volt a gáton éjjel-nappal, pihenés nélkül, hősies akaraterővel irányította a munkát. A halál is kötelesség teljesítése közben érte a Baja környékén végzett árvízvédelmi munkáknál. Roman elvtárs 53 éves volt, szinte gyermekkora óta dolgozott a vasútnál, mint pályamunkás. A felszabadulás után nyílt alkalma arra, hogy tovább képezze magát. Odaadó, eredményes munkájáért korábban érdemes vasutas kitüntetésben részesült. A vasutas dolgozók őszinte részvéte kísérte utolsó útjára a Farkasréti temetőbe.

Villanyt minden szolgálati helyre

A *Villamos Fenntartási Főnökség* műszaki konferenciáján megtárgyalták, hogyan lehetne gyorsítani a villany bevezetését a kijelölt szolgálati helyeken. A termelési értekezleten a dolgozók több javaslattal és értékes vállalással tették megoldhatóvá a műszaki konferencián felvetett problémát, s a terven felül felajánlott 2000 munkaórából nyomban három kisebb állomás villanyvilágításának felszerelését határozták el. Ez a három állomás *Ipolytarnóc, Litke* és *Rudnai-kert.* Ezenkívül még 4—5 őrhely villanyszerelését végzik el.

A főnökség dolgozói egyéb eredményről is beszámolhatnak. *Moha állomás* 500 méteres csatlakozó villanyvezetékének felszerelése csak 1956-ra volt előirányozva. Ők ezt a munkát már 1955. évben elvégezték 7000 forintos költséggel, részben használt villanyoszlopok és egyéb OH-anyagok alkalmazásával. Ha az idén került volna sor erre a munkára, a költség ennek az összegnek többszöröse lett volna. *(Vermes Adolf leveléből.)*

Köszönet a vasutas dolgozóknak

Az árvíztől veszélyeztetett falvak lakossága közvetlen tanúja volt annak, hogy a néphadsereg alakulataival együtt a vasutas dolgozók ezrei milyen önfeláldozó, hősies erőfeszítéseket tettek az emberéletek, a családi otthonok, a veszélyben forgó értékek megvédéséért és megmentéséért. Sokan voltak a vasutas dolgozók között, akiknek otthonát, kis házát szintén veszélyeztette az árvíz, ennek ellenére odasiettek, ahol még nagyobb volt a veszély, ahol emberéletek megvédéséről volt szó. *Kassai József* elvtárs, a bajai pályafenntartási főnökség ácsa, pártvezetőségi tag Kalocsa térségében végzett árvízvédelmi munkát, bár tudta, hogy a bajai dunaparton levő házacskáját szintén fenyegetik a hullámok. Több egyhetes, szinte pihenés nélküli munka után tért haza. A hatóságok családját biztonságba helyezték, de háza súlyosan megrongálódott.

A veszélyeztetett területek, falvak lakossága hálás azoknak, akik igyekeztek megfékezni a pusztító áradatot. *Decs* és *Öcsény* községek lakosai a szilárd védelmi munkának köszönhetik, hogy semmiben sem szenvedtek kárt és már visszaköltözhettek házaikba. A két község tanácsa elismerő levélben köszönte meg a védelmi munkákban hősiesen helytálló vasutasok segítségét.

Siófok község tanácsa a lakosság nevében őszinte köszönetét fejezte ki azért, hogy a vasút lelkesedéstől áthatott dolgozók ezreit és hozzáértő műszaki vezetőket küldött községük megvédésére. Külön elismerésüket fejezték ki a debreceni I. számú építésvezetőség és a debreceni MÁV Építési Géptelep dolgozóinak.

Az újjáépítésért

Szeremle községben is megindult az élet, de a község lakói a helyreállítási munkák közepette sem feledkeznek meg a vasutas dolgozók segítségéről, amely nélkül sokkal több kárt szenvedtek volna. A tanács hangoshíradója naponta többször emlékezik meg a vasutas dolgozók hősies helytállásáról.

A vasutas dolgozók az újjáépítés nagy munkájában is segítségére akarnak lenni az árvíz sújtotta területek lakosságának. Az anyagi támogatáson kívül munkájukkal, szakértelmükkel is részt akarnak venni a rombadőlt házak mielőbbi helyreállításában. A szegedi igazgatóság DISZ-szervezetei elhatározták, hogy tervező és építő kollektívákat szerveznek. Felajánlották, hogy elkészítik tíz családi ház terveit, egy kétszobás családi házat teljesen felépítenek és ezenkívül is teljes erővel részt vesznek a helyreállítási munkákban.

A *ferencvárosi fűtőház* dolgozói, akik a veszély napjaiban soronkívül, hosszú szolgálati idő után is vállalták az árvíz sújtotta területekre induló, védelmi anyagot és élelmiszert szállító vonatok továbbítását, egy-egy napi keresetüket ajánlották fel. Ezenkívül megfogadták, hogy túlteljesítik a felszabadulás ünnepére tett vállalásaikat s ezzel is hozzájárulnak a népgazdaságot ért károk mielőbbi helyreállítására.

Szigetszentmiklós-gyártelep dolgozói az árbetörésnél az elsők között voltak, akik a gyártelep megvédésére siettek és hősies erőfeszítéssel mentették a sziget bentrekedt lakóit, állatállományát, az élelmiszerkészleteket. Most éppen ilyen lelkes segítenikarással kérnek részt a helyreállításból és anyagi erejükhöz mérten is mindent megtesznek a pusztulás okozta sebek mielőbbi begyógyításáért.

Utasításszerinti forgalomszabályozást a személyszállító vonatok menetrendszerűsége érdekében

A tél nemcsak az áruszállításban okozott lemaradást, a személyszállító vonatok amúgy sem erős lábon álló menetrendszerűségét is tovább rontotta. A budapesti területi bizottság most ankétok rendezésével teszi lehetővé, hogy a dolgozók kielemezzék a személyszállító vonatok késésének okát és megbeszéljék a menetrendszerűség helyreállításának módját. Legutóbb a szobi és a balassagyarmati vonal dolgozói tartottak ilyen megbeszélést Vácott.

A területi bizottság részéről *Lándor* elvtárs hívta fel a népes ankét — főleg forgalmi dolgozókból álló — részvevőit az orvoslás módjának megkeresésére. *Pongrácz Ernő* elvtárs, vonalbiztos, előadásában rámutatott azokra a leggyakrabban előforduló hibákra, amelyek a késéseket előidézik. Az őszi forgalomban az állomások engedélyt kaptak, hogy a munkásvonatok menetrendszerű közlekedtetése mellett az egyéb személyszállító, sőt több esetben a gyorsvonatokat is megkésleltethessék, ha ezáltal a tehervonatoknak jelentős előnyt tudtak biztosítani. *Ezzel az engedménnyel sokszor visszaéltek és a munkásvonatokat is megkésleltették, akkor is, ha visszatartásuk a tehervonatnak semmi előnyt nem jelentett. Ezt a szinte szokássá rögződött hibát fel kell számolni.*

Helyes forgalomszabályozást

A késések oka tehát *a helytelen forgalomszabályozás. Emiatt a személyszállító vonatok késése 20—30 százalékban a forgalmi szolgálatot terheli.* Sok késés származik *a helytelen menesztésből.* Számtalan esetben tapasztalható a vonatok menesztésénél nemtörődömség, közöny. A nagymarosi szolgálattevők például a késett vonatnál megvárják a 10 perc tartózkodást akkor is, ha 3—4 perccel rövidíthetnék azt. A tárcsajelzést távolról, szabálytalanul adják, nemcsak itt, hanem a vonal más állomásain is. *Az ilyen kényelmes indítások miatti félperces késések a vonat menetének végére hosszú percekké nőnek.* Nem lehet eléggé hangsúlyozni, mennyire fontos, hogy *a forgalmi szolgálattevő idejében menjen ki menesztení, tájékozódjék a késésekről, általában a forgalomról.* Igen sok késés származik a késői engedélyadásból. Vácráróton 42 percet várt egy vonat engedélyre, mert a váltókezelőnek ki kellett menni Váchartyánba váltót tisztítani. Az ilyen nemtörődöm munkáért *a főnökök is felelősek,* akik nem vizsgálják kötelességszerűen a személyvonatok közlekedését, nem kutatják a késések okát.

Részletesen foglalkozott még az előadó a többi között a helyes vonatelőkészítéssel, a menetlevelek valóságnak megfelelő vezetésével, amik szintén előfeltételei a személyszállító vonatok rendességének.

A vita során *Dejczó* elvtárs (igazgatóság III. osztály) kifogásolta, hogy a beszámolóból hiányzott a késéseknek vontatási és menetrendszerkesztési szempontból való vizsgálata. *Varsányi* elvtárs (Budapest—Nyugati-pályaudvar) a rövid vágányok okozta lassú keresztkijárásokkal indokolta a Nyugati-pályaudvari indulási késéseket. Az új biztosítóberendezés üzembehelyezése után ez a helyzet 2—3 hónapon belül megváltozik, addig azonban kevés javulásra van kilátás. Tapasztalatuk szerint *egyes munkásvonatok kihasználatlanok. Meg kell szüntetni azt a rendszert, amely szerint a kocsikat falvak szerint elkülönítik.* Ha több falu dolgozói foglalnak majd el egy-egy kocsit, néhány kocsival csökkenteni lehet a szerelvény tonnasúlyát és jobban lehet tartani a menetidőt. *Kapitány Ferenc* (Vác) elmondotta: sok vonat feltartását idézi elő állomásukon, hogy két év óta hiába kérik a veresegyházi vonalnak az 5. számú vágányba való bekötését. *Horváth László* (Vác) szerint nagyban hozzájárulna a menetrendszerűséghez, ha Máriaudvart vonatjelentő őrhellyé szerveznék át. *Szentesi* elvtárs (Vác fűtőház) megígérte: a váci mozdonyvezetők figyelmét felhívja az oktatásnál, hogy *a 375-ös gépekkel gyorsabban járjanak ki a Nyugati-pályaudvarról.*

Törődjünk a belső késésekkel is.

Többek soroltak fel még hasonló problémákat, majd *Csaba István* elvtárs (8. szakosztály) egyebek között arra hívta fel a figyelmet, hogy *a Nyugati-pályaudvar* ne csak *a rendes menesztéssel törődjön, hanem az érkezéssel is,* mert a vonatok 30 százaléka megáll az Állatkertnél, vagy a bejárati jelzőnél. Nagy baj, hogy a *belső késéssel* senki sem törődik a vonalon, mert mindenki arra számít, hogy a vonat Szajolig úgy is behozza azt. Nem lehet megelégedni azzal, hogy a célállomáson a vonat rendes, *a belső késéssel is törődni kell, mert az okozza a vonatelveréseket. Géresi* elvtárs (igazgatóság VI. osztály) azokra a késésekre hívta fel a figyelmet, amelyeket a jegyvizsgálók hanyag szolgálata idéz elő. *Polák Ernő* (Szob) arra szólította fel a vonal dolgozóit, ne csak akkor törődjenek egyes vonatokkal, ha célprémiumot tűznek ki rendességükre. A szolgálati ágak együttműködésével minden vonat rendességéért küzdeni kell. *Bodnár Béla* (Rákospalota—Ujpest) javasolta: állítsák vissza a veresegyházi vonatok régi kocsimennyiségét, mert a kevés kocsi miatti torlódások késést okoznak. *Galló Gyula* vonatvezető (Vác) szerint az is sokszor okoz késést, ha Cak-kocsikat soroznak be a szerelvényekbe, mert mindenki ezekbe a kényelmes kocsikba akar szállni és ez torlódásokat idéz elő.

Összesen tizenhat felszólaló járult hozzá az ankét eredményességéhez, amely Pongrácz elvtárs válaszai után Lándor elvtársnak azzal a megállapításával ért véget, hogy még eredményesebb lehetett volna, ha a meghívott menetirányítók is megjelennek és elmondják észrevételeiket. Hiányzott a pályafenntartási dolgozók közreműködése is. Felhívta a részvevőket, szolgálati helyükön hasznosítsák az ankét tapasztalatait.



A záhonyi vasércátrakón példamutatóan segíti az átrakást Sztarna Tihamér kotrómester.

(Kovács Géza felv.)

A legégetőbb kérdések — két értekezlet tükrében

A vonatkísérők termelési értekezlete után együttmaradtak a műhelybizottság tagjai Rákosrendező pályaudvar oktató termében. Lehetne vita afelett, hogy szerencsés megoldás volt-e egymásután megtartani a termelési és a szakszervezeti aktíváértekezletet, mert a kettő együtt négy órát vett igénybe. De mindenesetre előnyt jelentett abból a szempontból, hogy a műhelybizottság tagjai így azon frissiben megbeszélhették azokat a problémákat, amelyekről a termelési értekezleten esett szó.

A termelési értekezlettől –

Próbáljuk már most az aktíváértekezlet tükrében megnézni, hogyan mutatkozik a műhelybizottsági tagok felelősségérzete az állomás és a dolgozók problémáit illetően. A termelési értekezleten a beszámoló és a hozzászólások egyaránt a legégetőbb kérdésként említették *a munkaverseny fellendítését, a fegyelem megszilárdítását,* mert ezekben látják a kivezető utat a februári „mélypontról". A vonatterhelési terv 95, a kocsimozgatás 75, a gurítás 84, a kocsikifutás 85, a kocsitartózkodás 72 százalékos „teljesítésében", a készenléti órák óriási (24 475 óra!) emelkedésében kétségtelenül nagy szerepe volt a rendkívüli időjárásnak, de *a versenyhangulat hanyatlását, a munka- és oktatási fegyelem csökkenését, a balesetek növekedését semmiesetre sem lehet számításon kívül hagyni.*

Többen panaszolták, hogy az állomás felső végén nincsen várakozó helyisége a vonatkísérőknek, valamint, hogy a kalauzkocsik állapota igen sok kívánnivalót hagy maga után. Kérték, hogy legalább a dorogi, lajosmizsei, szobi kezelővonatokhoz biztosítsanak megfelelő kalauzkocsit.

– a műhelybizottsági értekezletig...

Az észrevételek, hiányosságok nagyrésze *visszhangot kapott a műhelybizottsági értekezleten. Kéri Sándor* elvtárs, műhelybizottsági elnök azzal kezdte beszámolóját, hogy a műhelybizottság bírálatot kapott a pártvezetőségtől és az üzemi bizottságtól a többi között azért is, mert *versenyszervező munkája kampányszerű.* A bírálatot a műhelybizottság tagjainak és a bizalmiaknak alaposan meg kell szívlelniök, különösen a dorogi fordában járó bizalmiaknak gondoskodniok kell a verseny élénkítéséről, a rendszeres vállalásokról és azok teljesítésének ellenőrzéséről.

A verseny fellendítésében a szakszervezeti aktíváknak példát kell mutatniok. A műhelybizottság a verseny megjavítására 26 brigádot és ugyananynyi bizalmi csoportot szervezett, illetve alakít ki. Mielőbb gondoskodik a versenytábla felállításáról is s arról, hogy a táblán népszerűsítse a versenyben élenjáró dolgozók mellett a becsületesen, fegyelmezetten helytálló vonatkísérőket is.

A műhelybizottság munkavédelmi megbizottja, *Bartók Ferenc* elvtárs arról beszélt, hogy eljárt a felettes szerveknél a vonatkísérő helyiség ügyében és ígéretet kapott a kérdésnek legalább ideiglenes megoldására. Ugyancsak szorgalmazta a régóta panaszolt kalauzkocsi-ügy rendezését s bejelentette, hogy a vonatkísérők rövidesen megkapják a kollektív szerződésben biztosított öltözőszekrényeket.

Mátraházi elvtárs, beteglátogatási megbizott igéretet tett, hogy megjavítja az utóbbi időben elhanyagolt beteglátogatási munkát. Végül szóbakerült a segélykérésekkel kapcsolatos környezettanulmány kérdése. A műhelybizottság tagjai elhatározták, segítséget nyújtanak ahhoz, hogy minél gyorsabban sor kerülhessen a környezettanulmányokra, mert sokszor jogos kérések szenvednek késedelmet a környezettanulmányok lassúsága miatt.

...és a kettő együttes tanulsága

A vonatkísérők műhelybizottságának értekezlete arról tanúskodott, hogy a bizottság tagjai felelősséget éreznek szolgálati helyük munkájának fellendítéséért, a dolgozók ügyeinek intézéséért. Ha a többi műhelybizottság hasonló alapossággal foglalkozik a termelési értekezleteken felszínre kerülő kérdésekkel, Rákosrendező pályaudvar gyorsabban tudja pótolni lemaradását s valósággá válik a termelési értekezlet részvevőinek őszinte óhaja: *„a felszabadulási verseny lendülete az előző években nem egyszer segítette az állomást az élüzem cím elnyeréséhez — az idén is azt akarjuk, hogy új munkasikerek forrása legyen."*



A Hámán Kató fűtőház ifjú tanulóinak egy csoportja a gyalugépet tanulmányozza.

(Kovács Géza felv.)

Tizenhatezer forint a takarékkönyvben

A múlt év elején vetődött fel először a gondolat a Keleti-fűtőházban, hogy jó lenne megalakítani a helyi Kölcsönös Segítő Takarékpénztárt. Az üzemi bizottság helyeselte a KST megalakítását és ígéretet tett támogatására. A dolgozók közül többen és mindenekelőtt *Nagy* Ferenc termelési felelős kedvvel látott hozzá a KST megalakításának előkészítéséhez, a tagtoborzáshoz. Sok dolgozó örömmel fogadta az üzemi takarékossági szervezet megalakítását, de voltak, akik elzárkóztak előle, mert nem ismerték a Kölcsönös Segítő Takarékpénztár előnyeit. A jó meggyőző munka eredményeképpen mégis 80 fűtőházi dolgozó határozta el, hogy támogatja a segítő takarékpénztár megalakítását, még ha csak kisebb összegű havi megtakarítások vállalásával is.

Ilyen volt a kezdet. A KST működése azonban néhány hónap alatt teljesen eloszlatta az eleinte még megmutatkozó bizalmatlanságot. A tagok örömmel látták, hogy KST-könyvükben hónapról hónapra növekednek a megtakarított összeg nagyságát mutató bélyegek. Az első kölcsönök pedig még azokat is meggyőzték a KST hasznosságáról, akik a legjobban húzódoztak annak megalakításától.

Az elmúlt hónapok során sokat fejlődött a KST.

Nyolcvanról száztizenhatra emelkedett a KST-tagok száma

és sokan felemelték havi betétvállalásukat. Ma már gyakori a havi 40—50 forintos megtakarítás, de akad olyan dolgozó is, aki száz forintot, vagy még többet tesz havonta az üzemi segítő takarékpénztárba. A tagok megtakarítása jelenleg már eléri a 16 000 forintot.

Eddig 54 esetben adtak kölcsönt

az egyes tagoknak, több mint 8000 forint összegben.

A fűtőházi KST-t ma már teljesen a magukénak érzik a dolgozók. Júniusban lesz a betétidőszak vége, akkor mindenki kamattal megnövekedve kapja vissza megtakarítását. Ekkor mindenki kézzelfoghatóan láthatja a takarékoskodás hasznát, s ez minden bizonnyal újabb tagokat toboroz a KST-nek.

BÍRÁLATAINK NYOMÁBAN

Ocsovai István főmozdonyvezető 1953. június 29-én beadta pályaművét a *„Vezérigazgatói alap 1953. II. tervnegyedév célkitűzései"* II/1. pontjához, melyre 1500.— forint jutalom volt kitűzve. Ocsovai elvtárs — mint ahogy azt lapunk 1955. október 31-i számában megírtuk — pályaművére két évig nem kapott választ. A cikk alapján a budapesti igazgatóság megvizsgálta a panaszt és 400 forint jutalmat állapított meg, de azt is csak késedelmesen, ismételt sürgetésre fizette ki Ocsovai elvtársnak.

A jogos panasznak ilyen felületes elbírálásával nem értettünk egyet és a 7. szakosztály vezetőjének segítségét kértük. A szakosztály vizsgálata megállapította, hogy a budapesti igazgatóság vontatási osztálya helytelenül járt el, Tölgyes elvtárs intézkedett, hogy Ocsovai elvtársnak fizessék ki az eredetileg kitűzött 1500 forint jutalmat, azokat pedig, akik az ügy intézésében mulasztást követtek el, szigorú megintésben részesítette.

*

„Jogos kérés — helytelen döntés" című cikkünkben február 6-án megírtuk, hogy a dombóvári Törekvés három játékos igazolását kérte, de az OTSB elutasította. A cikk megjelenése után az OTSB megadta az engedélyt az igazoláshoz.

*

Ferencz Sándor, a váci pályafenntartási főnökség XIII. szakaszának dolgozója megírta szerkesztőségünknek, hogy három éve teljesít vonalbejárói szolgálatot, de bundakabátot és meleg sapkát még nem kapott. *Tusa* elvtárs, a 6. szakosztály helyettes vezetője intézkedett, hogy a jogos panaszt orvosolják és Ferencz elvtársnak haladéktalanul szolgáltassák ki a melegruhát.

A SZAKSZERVEZET ELNÖKSÉGE MELLETT MŰKÖDŐ ÚJÍTÁSI ÉS ÉSSZERŰSÍTÉSI BIZOTTSÁGOK MUNKARENDJE

A vasutas szakszervezet elnöksége mellett a közelmúltban szakszolgálati áganként újítási és ésszerűsítési bizottságok alakultak, melynek tagjai a vasutas dolgozóknak újítással kapcsolatos problémáihoz a legmesszebbmenő segítséget kívánják nyújtani. Ezúton is felkérjük a vasutas dolgozókat, hogy bizalommal forduljanak a tanácsadó bizottságokhoz, ahol elméleti tanácsot kaphatnak az újításokat érintő legkülönbözőbb kérdésekben.

A bizottságok az alábbi időpontokban tartják tanácskozásukat a Vasutas Dolgozók Szakszervezete központjában (Budapest, VI., Benczur u. 41.)

Gépészeti szakszolgálat: április 2, 16, 30, május 14, 28.

Forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat: április 3, 17, május 3, 15, 29.

Pályafenntartási szakszolgálat: április 5, 18, május 4, 16, 30.

Távközlő- és biztositóberendezési szakszolgálat: április 6, 20, május 7, 18, 31.

A tanácskozások ideje: valamennyi felsorolt napon 16—19 óra között.

Újítási díj folyósítása

Gabai Gyula főellenőr, **Kiripolszky László** ellenőr és **Varga Dezső** főintéző (KPM I. Házkezelő főn.) „Hivatali fűtés korszerűbbé tétele" tárgyú újítási javaslatukért személyenként I—II. díjrészletként 149,30 Ft.

Kocsis Péter (KPM I/6. Ei.) „Jégolvasztó készülék helyett benzin-forrasztólámpák rendszeresítése" tárgyú újítási javaslatáért II. díjrészletként 843,50 Ft.

Simola János fizikai dolgozó (Budapest ig.) Váltótárcsák javítása' tárgyú újítási javaslatáért I—III. díjrészletként 200 Ft.

Szabó István m. tiszt (Budapesti ig. II. o.) „Grafikus sínkopásmérő átalakítása" tárgyú újítási javaslatáért I—III. díjrészletként 100 Ft.

A dolgozók bizalmából

Múlt számunkban közöltük a budapesti és a pécsi terület választmányának és területi bizottságának névsorát. Most a szombathelyi és a miskolci terület dolgozóinak bizalmából a szakszervezeti területi választmányba és a területi bizottságba választott elvtársak névsorát közöljük:

SZOMBATHELY TERÜLET

A választmány tagjai: Böröcz István Szombathely Ig., Magyar János Szombathely Ig. Pol. Oszt. vez., Szabadfi József Szombathely Ter. Biz., Pánti Béla Szombathely Ig. vez., Székely Ferenc Celldömölk fth., Dénes Gizella Pápa Szertár, Kovács Lajos Szombathelyi Jj., Tassi István Zalaegerszeg áll., Höttinger József Szombathely Ter. Biz., Takács Pál Vép áll., Varga György Sopron GySEV áll., Pammer László Celldömölk Ép. Vez., Nagy János Szombathely Ter. Biz., Németh Sándor Szombathely áll., Demény Károlyné Szombathelv Jj., Dezse Ottó Sopron fth., Piller János Pápa fth., Bernáth Lászlóné Szombathely Ter. Biz., Koltavári József Tapolca fth., Farkas Lajos Veszprém áll., Széplaki József Kőszegi Nevelő Int., Horváth László Szombathely TBKE., Horváth Kálmán Zalaegerszeg pft., Varga Terézia Balatonfüred áll., dr. Szabadfi József Szombathely Ig., Kolozsváth Dezső Celldömölk fth., Huszár László Tapolca áll., Végh József Jánosháza áll., Szentgyörgyi Sándor Veszprém külső áll., Papp József Szombathely fth., Pápai István Ajka áll.

A választmány első ülésén a következő elvtársakat választották a területi bizottságba:

Böröcz István, Magyar János, Szabadfi József, Pánti Béla, Székely Ferenc, Dénes Gizella, Kovács Lajos, Tassi István, Höttinger József, Takács Pál, Varga György, Pammer László, Nagy János.

A területi bizottság elnökévé Szabadfi József elvtársat választották.

MISKOLC TERÜLET

A választmány tagjai: Ruttkovszki Antal „Miskolc fth., Füzi István Miskolc Ig., Bakos Imre Klementina áll., Zsiga Lajos Miskolc Ig., Nyirkos Sándor Miskolc Ter. Biz., Szabó László Miskolc Ig., Frigyik Lajos Miskolc Ter. Biz., Balázs Margit Füzesabony áll., Vécsei József, Miskolc Ter. Biz., Zombor Bertalan, Diósgyőr áll., Tanyi Ferenc Miskolc Jj., Szárnyasi Gyula Miskolc Ig. Pol. Oszt. vez., Rózsa György Ómiskolci Pft. Főn., Bodó József Miskolc TBKE., Pálfalvi Lajos Miskolc Rakodási Főn., Boncsér Barna Szerencs áll., Szendrei Frigyes Miskolc szpu. Önodi Éva Jászapáti fth., Nagy László Vámosgyörk áll., Dombóvári József Miskolc Ter. Biz., Medve Rozália Eger áll., Godó János Miskolc TBKE, N. Szabó Barna Miskolc fth., Szabó Gyula Kazincbarcika áll., Szuhai Klára Sárospatak pft., Glocsek Bálint Gyöngyös Kitérőgyár., Dékány Sarolta Ózd áll., Fodor József Sátoraljaújhely fth., Pócos Sándor Salgotarján fth., Szőke István Bánréve áll., Ökrös Pál Kisterenye fth.,

A választmány első ülésén a következő elvtársakat választották a területi bizottságba:

Bakos Imre, Balázs Margit, Frigyik Lajos, Füzi István, Rózsa György, Ruttkovszki Antal, Nyirkos Sándor, Szabó László Szárnyasi Gyula, Tanyi Ferenc, Vécsei József, Zombor Bertalan, Zsiga Lajos.

A területi bizottság elnökévé Frigyik Lajos elvtársat választották.

A SZOVJET VASUTAK FEJLESZTÉSE A HATODIK ÖTÉVES TERVBEN*

II.

A vontatás újjászervezésével együtt a terv nagymértékben fejleszti és korszerűsíti a vontatott járműállagot is. A beszerzésre kerülő 255 000 teherkocsi több mint négyszerese az egész magyar teherkocsiparknak. Az angol vasutak ismeretes tizenötéves, nagy port felvert rekonstrukciós tervének egy-egy ötéves ciklusában 99 ezer teherkocsi szerepel.

Az építésre kerülő teherkocsik 90—100 tonnás terhelésűek és 100—120 kilométeres sebességre lesznek alkalmasak. A kocsikon széles körben alkalmazzák a görgős csapágyakat, nagyobb mennyiségű ebből nyitott és univerzális teherkocsi, új típusú fedett izotermikus kocsi. A kocsiszerkesztők legfontosabb feladatként az önsúly csökkentését és a raksúly emelését tekintik. Az új típusú alkatrészek alkalmazása lehetővé teszi, hogy a raksúly 10 tonnával való emelése mellett a négytengelyű fedett kocsi összsúlya 2,5 tonnára csökkenjen. Az automatikus kocsikapcsolószerkezetek felszerelését az egész kocsiparkra 1957-ben befejezik.

Rendkívül nagy súlyt helyeznek a mezőgazdaság fejlődésével jelentősen megnövekvő zöldségfélék, gyümölcs, hús és egyéb romló áruk szállításának meggyorsítására. Ezért mechanikus hűtővonatszerelvényeket építenek, melyek utazási sebességét napi 500—600 km-re növelik és a hűtőkocsik fordulóját két napra csökkentik. A tervben előirányzott személykocsi beszerzés mennyisége meghaladja a magyar személykocsiállag háromszorosát. Az elavult szerkezetű, régi, kényelmetlen, elhasznált kocsikat teljesen fémből, könnyű acél- és alumínium-ötvözetből készült kocsikkal cserélik ki s ezzel az önsúlyt legalább 5 tonnával csökkentik.

A legkorszerűbb technikai megoldásokkal teszik kényelmesebbé a személykocsikat. Hideg- és melegvíz szolgáltatás, rádióberendezés, légkondicionáló berendezés kerül felszerelésre. A rövidebb távolságokra szerkesztett új személykocsitípus olyan könnyen forgatható karosszékekkel van ellátva, melyeknek háttámlalejtőjét az utas kívánsága szerint szabályozhatja. A kocsik 140—160 kilométer maximális sebességre készülnek.

6500 km új vasútvonal

Nagy fejlődést jelent a teherdarabáru szállítás terén a szállítótartályok számának szaporítása. A jelenlegi 130 ezer szállítótartállyal szemben 1,5 millió szállítótartály kerül forgalomba.

A vonatok korszerű önműködő fékkel való felszerelése érdekében elektro-pneumatikus fékezési rendszerrel kísérleteznek, amely ötvezetékes konstrukcióval 35—40 százalékkal csökkenti a fékutat.

Rendkívül nagy súlyt helyez a terv a vonalak korszerűsítésére, átbocsátóképességének növelésére. 65 ezer km új sín fektetését írja elő, amely 32 500 km felépítménycserének felel meg. Ez az egész szovjet vasúthálózat 32,5 százaléka, évekre elosztva 5,6 százalékos cserének felel meg. Igen magas ez a százalékos arányszám, ha összehasonlítjuk a mi terveinkkel. Nálunk a második ötéves tervünkben egész vonalhálózatunk 22 százalékának, évenként 4,4 százalékos síncseréjét irányozzuk elő. A síncserék során 29 000 km vágányhálózatot cserélnek ki nehézsínekkel és a zúzottkőágyazatú pályák hosszát 61 000 km-re növelik.

6500 km hosszú új vasútvonal építésével a Szovjetunió jelenlegi vonalhálózata 6,5 százalékkal növekszik. Új vonalakat fognak építeni *Magnyitogorszk — Szterlitamak — Abdulino* között, amely nyugat felé közvetlen kijáratul szolgál Dél-Ural és Karaganda teherárui számára, a leginkább megterhelt *Cseljabinszk—Ufa* vasútvonal megkerülésével. Megépítik a *Gurjev—Asztrahány* vonalat, amely az orenburgi vonalat összeköti az ordzsonikidzeivel és 500 kilométerrel rövidíti meg a szállítások távolságát az Ural és a Kaukázus között. Megépül a harmadik vasúti fővonal, amely a Szovjetuniót a Kínai Népköztársasággal köti össze.

Az új vasútvonalak építésén kívül 6600 kilométer hosszúságú második vágány épül, a jelenlegi vonalhossz 6,6 százaléka. A második vágányépítések túlnyomó része a szibériai, az urali, valamint a Szovjetunió európai részébe vezető vonalaira összpontosul, ahol hatalmas mértékben növekszik az áruforgalom.

A terv az állomási mellékvágányok hosszát az üzemben levő vonalak 41 százalékával növeli meg. Nálunk — összehasonlításként említve — az állomási mellékvágányok hossza jelenleg a vonalhálózat 34 százaléka.

Az irányelv a szűz- és parlagföldeken létesítendő szovhozok építésével egyidejűleg 935 km keskenynyomtávú vasútvonal építését is tartalmazza. Az új keskenynyomközű vasúthálózaton 60 km/óra sebességgel, a gazdasági vasutakon pedig 45 km/óra sebességgel fognak a vonatok közlekedni.

A pályafenntartás gépesítése

A terv minden részletét áthatja a nehéz, munkaigényes folyamatok gépesítésének minél magasabb fokra való emelése. Következetesen érvényesíti a dolgozók nehéz fizikai munkától való mentesítését, a tervszerűbb, gazdaságosabb munkáltatást. A szovjet vasutak figyelembe véve azt, hogy a karbantartási munka termelékenységének emelése és gazdaságosabbá tétele csak a fejlett munkamódszerek bevezetésével történhet, már 1940 körül megkezdték a futószalagszerű pályafenntartás megszervezését, amely ma már csaknem az egész vonalhálózaton be van vezetve. Ez a tervszerű munkáltatási rendszer tökéletes alapot ad a széleskiterjedésű gépesítésre, mert éppen ez a rendszer biztosíthatja a gépek jó kihasználását, szakszerű műszaki felügyeletét és megfelelő karbantartását.

A gépesítés legújabb eredményeinek minden változata megtalálható itt, kis és nagy munkagépek egyaránt. A fenntartást végző csapatok kisgépei (sínfúró és sínfűrészgépek, villamostalpfafúrók, sincsavar behajtók stb.) villamosmeghajtásúak. Áramellátásuk hordozható vagy padkán tolható motoros áramfejlesztő gépcsoportokról történik. A berágódott alátétlemezek kapcsolására vágányon tolható kapcsológépeket használnak. A sínvándorlásnál és hézagrendezésnél szükséges síntoló készülékek ma már hidraulikusak, amelyekkel a síntolást egy dolgozó könnyűszerrel végzi.

A pályafenntartási gépek és szállítóeszközök javítására és fenntartására tovább szélesítik a pályafenntartási gépállomásokat.

A terv a vágánykarbantartási munkák maximális gépesítését írja elő, amely 70 százalékos gépesítést jelenthet. A mi viszonyainkat összehasonlítva megemlítem, hogy második ötéves tervünkben a karbantartási munkák 40 százalékát tervezzük gépesítéssel elvégezni.

A rakodási munkákat 1960-ig 75 százalékban fogják gépesíteni az állomások árukezelési helyein, s ezzel a nehéz munkák gépi úton való elvégzése mellett a ki- és berakás idejét lényegesen csökkentik.

(Folytatjuk)

* Részletek Csanádi György MÁV vezérigazgatónak a magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából tartott előadásából.

TANULSÁGOS UTAZÁS A BALT-ORIENT EXPRESSZEN

MINDENKI UGRÁSRA KÉSZ. A forgalom, a műszaki kocsiszolgálat, a gőz alatt álló 424—247-es gép személyzete, a vám- és útlevélvizsgálat szervei felkészülten várják, hogy a Balt-Orient expressz befusson Szob állomásra s a szükséges tennivalók elvégzése után késedelem nélkül küldhessék tovább.

De a vonat *késik. Sturovo* 40 perc késést jelent, *52 lesz belőle*, mire 19,06 perc helyett 19,58-kor bejár az állomásra. A gépcsere 15 percen belül megtörténik, a fékpróbát is gyorsan lebonyolítják. ugyanekkor már folyik a kocsik külső műszaki vizsgálata. A belső vizsgálat is gyorsan halad a vám- és útlevélvizsgálat nyomában. *Hegedüs József* elvtárs, a vonatvezető, a szakma kiváló dolgozója, az okmányokat intézi, közben lelkesülten, de megfontoltan magyarázza:

— *Egy percet sem szabad veszítenünk!* Tudjuk mi van ránk bízva. A nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerű közlekedtetése legfőbb feladatunk, hiszen az egyre több külföldi utas arról ítéli meg országunkat, a magyar vasutat, milyen gyorsan jut el segítségünkkel útjának céljához.

A BESZÉLGETÉS ALATT egymásután sietnek be a forgalmi irodába a különböző szolgálati ágak brigádvezetői, hogy szinte versenyezve írják be a naplóba, mikorra készültek el munkájukkal. Elsőnek a gyorsátmenesztő végez. a külső-belső műszaki vizsgálat és a vámkezelés is megtörténik 23 perc alatt, tehát a 64 perces tartózkodási időn belül. Sajnos az útlevélvizsgálat *10 percet késik*, emiatt *62 percre növekszik a határon túlról származó 52 perces késés*, amikor a vonat elhagyja Szobot. *Sasvári Károly* mozdonyvezető azonban „jól hajt", két lassújel okozta késést is behoz öt perc „röviddel". a forgalom mindenütt biztosítja az áthaladást, így a 60 perces menetidő pontos betartásával 22,20 órakor érkezünk Budapest Nyugati-pályaudvarra.

Itt kétfelé sorozzák a vonatot, egyik része 910-es szám alatt Kelebiára, Belgrád felé veszi útját, a másik, az 510-es pedig Biharkeresztesen át tart Bukarestbe. Ennek útját kísérjük tovább figyelemmel.

Amíg gyors ütemben folyik az átsorozás, *Kaposi Ferenc* műszaki kocsimester hattagú brigádja, ezenkívül 12 tagú takarítóbrigád szállja meg a vonatot, amelyet különben már idáig is tisztára sepert a meglehetősen sok papír- és egyéb hulladéktól *Gyürü Erzsébet* utazó takarítónő. Harmincöt perc alatt tisztán. összezárva áll a vonat az induló vágányon, *Szász Sándor* mozdonyvezető 203—501-es gépével az élén és a tartózkodás 7 perces megrövidítésével 22,50 órakor már indítják is. Előzőleg, 22,40-kor menetrendszerint menesztették előttünk a 738. számú munkásvonatot. Kőbánya-alsóval történt megállapodás után, hogy ott majd a helytelen vágányra terelik s az expressz előzheti. Ez meg is történik, bár három perc hosszú menet árán. Monorig azonban hat perc „rövidded" javít a masiniszta. Szükség is van rá. mert *Cegléden nem áll a jelző.* Három perc ácsorgás után a helytelen vágányon megyünk tovább, mert két tehervonat döcög az előttes térközökben. Bizony, jobban kiszámíthatták volna a ceglédiek a tehervonatok menetét! De hát nagy baj még így sincs. A 424-es táltosként robog tovább. Abonnyál azonban egy tízkilométeres lassújel és a helytelenről való visszaállás hétperces hosszú menetbe kerül, Szolnokon pedig a kezelés alkalmával kiderül, hogy *a komlói-tatabányai akna-borsodi szénkeverék összesült s a gép 27 perccel túlkezel.* Összesen 37 perces álldogálás a következménye s a késés — sajnos — ezzel már 91 percre nő. Szolnok után orkánszerű oldalszél fogja a vonatot: újabb három perc hosszú menet. A kocsik közben kihűltek, az utasok kabátjukat felöltve szunyókálnak.

ÍGY ÉRKEZÜNK PÜSPÖKLADÁNYBA, ahol *gépcsere* következik. Meg is történik a 17 perces tartózkodási időn belül. Az áramvonalas 242—004-es gép fordított állásban, friss erővel vág neki az út utolsó szakaszának, de nehezen birkózik a 28 tengelyes terheléssel. Erőlködésében tüzet hány, a kéményéből kipattanó ezernyi apró szikra mintha üzné. hajtaná előre, mégis — 13 perc hosszabbat csinál mire prüszkölve lefékez Biharkeresztes állomás felvételi épülete előtt. *Az összes eddigi késés 107 perc.* Még szerencse. hogy itt már nincs vám- és útlevélvizsgálat, mert ezt újabban útközben, Ladány és Keresztes között végzik a hatósági közegek, hogy segítsenek a vasútnak.

Szemán Sándor elvtárs forgalmi szolgálattevőnek az a véleménye, hogy a 242-es gép nem alkalmas az 510-es továbbítására. Sebessége megfelelő ugyan, de kevés a tonnabírása. Legfeljebb 20 tengelyt tud vontatni menetidővel, ennél pedig lefelé-útban állandóan nagyobb a tengelyszám, visszaútban is gyakran több. Az ideális az lenne, ha Ladánytól 424-es húzná a vonatot, de ezt fordító hiányában nem lehet megvalósítani. Lenne még egy megoldás: 342-es mozdony, de *feltétlenül elsőrangú szénnel.* Ez a gép jó szénnel bírná a terhelést is, a sebességet is.

INDULÁS VISSZA az 509-essel, húsz tengellyel, 4,29 órakor menetrendszerint. Ladányba hétperces késéssel érkezünk. *(De itt örömhír is fogad: Szemán elvtárs küld telefonértesítést, hogy az 510-es 78 perc késéssel lépett ki a határon, tehát 29 percet „hozott" a 107 percből.)* A gépcserére engedélyezett 18 percből Szász elvtársék megtakarítanak valamit, aztán nagyon ráhajtanak és Szolnokig ledolgozzák a 7 percet, viszont itt 2 perc túlkezelés okoz ismét késést. Majd megkezdődik a szivós küzdelem a lassújelekkel, a kitérőkön való áthaladásokkal, hosszú- és rövidmenetek változtatásával. Derekas munkát végez a mozdonyszemélyzet, de hiába, mert Cegléd kitérőn bocsát át. Monor az előttünk haladó 559-est engedi egyenesbe. tehát ismét előznünk kell. A két kitérő összesen hét perc késést okoz, ebből már csak egy percet sikerül behozni s így 6 perc késéssel érkezünk meg Budapest Nyugati-pályaudvarra.

Az út a többi között azzal a tanulsággal szolgált: *az állomásoknak jobban kell kiszámítaniok a vonatok menetét, hogy ne kelljen a nemzetközi vonatokat kitérőben áthaladtatni.* Mert a lassújelekkel valahogy még csak megbirkózik a mozdonyvezető, de a kitérők — mint láthattuk — rendszerint késést okoznak. *Biztosítsunk tehát egyenesben való áthaladást minden nemzetközi gyorsvonatnak!* A másik tanulság, hogy ezeknek a vonatoknak *feltétlenül kifogástalan szenet kell juttatni*, hogy túlkezelések ne fordulhassanak elő. Az 510-es Körösladány és Biharkeresztes közötti továbbításának problémáját meg kell vizsgálni és olyan gépet kell adni a vonatra, amely a függelék szerinti terhelést és a sebességet is bírja. (sz. f.)

Átadták a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját a záhonyi vasutasoknak

A záhonyi vasutasok esztendők óta kitűnő munkát végeznek. Tudatában vannak annak, hogy népgazdaságunk milyen fontos őrhelyén végzik felelősségteljes munkájukat.



A zászló átadásának ünnepélyes pillanata (Németh Gyula felv.)

1955 második félévének teljesítményei alapján elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.

Március 16-án az őszi forgalom győztes csatáinak hőseit ünnepelték a záhonyi vasutasok kultúrtermében, mely szűknek bizonyult befogadni mindazokat, akik szolgálatvégzés után ide jöttek, hogy részesei legyenek a meleg felemelő ünnepségnek.

A Himnusz elhangzása után *Gáspár Sándor* elvtárs, a vasutasszakszervezet elnöke, a SZOT képviselője mondott beszédet.

Köszöntötte a záhonyi csomópont dolgozóit, akik a nehéz őszi forgalom idején vívták ki az elismerést jelentő zászlót. Rámutatott arra, hogy milyen szerepe volt a győzelemben a lelkes, áldozatkész munkának, a jó munkamódszerek alkalmazásának, az élenjáró dolgozók, a szakvezetők, valamint a párt- és szakszervezeti aktívák politikai munkájának, a díszesek lelkesedésének.

— *A feladatok megoldásából tevékenyen kivette a részét* — mondotta — *az üzemi bizottság is. Jól mozgósította a dolgozókat a feladatok sikeres megoldására. Többségükben jól dolgoztak a bizalmi elvtársak is, akik a felvilágosító és nevelőmunkával, valamint a felajánlások szervezésével és azok teljesítésével maguk is példamutatóan élenjártak és segítették a műszaki vezetőket.*

— *Az a tény, hogy ma az elvtársak ünneplik a termelésben elért eredményeket, annak is köszönhető, hogy Záhony csomópont szakmai, párt- és szakszervezeti vezetői megértették és megteremtették a helyes együttműködést, érvényre juttatták a kollektív munkát és bátran támaszkodtak a dolgozók véleményére, javaslataira.*

A továbbiakban ismertette a SZOT VIII. teljes ülésének határozatából adódó feladatokat, a technika fejlesztésének szükségességét, a XX. kongresszus iránymutatásait, végezetül pedig sok sikert kívánt a csomópont vasutasainak a soronlévő feladatok sikeres végrehajtásához.

A Minisztertanács képviseletében *Kamuti Jenő* elvtárs, a MÁV vezérigazgatóhelyettese mondott ünnepi beszédet. A többi között hangoztatta:

— *Néhány évvel ezelőtt szinte büntetésnek számított Záhonyban dolgozni. Ma nyugodtan elmondhatjuk, hogy megtiszteltetés Záhonyban teljesíteni szolgálatot. Ez nemcsak azért van így, mert fontos népgazdasági feladatot végeznek itt a vasutasok, hanem azért is, mert olyan munkakereket értek el, amire az ország vasutassága büszkeséggel tekint. Nem is lehet ez másként, hiszen a szoros együttműködés, ami a magyar és szovjet vasutasok között Záhonyban létrejött, növeli dolgozóink öntudatát, fejleszti szakmai tudását.*

A beszédek elhangzása után a szolnoki fűtőház küldöttsége ünnepélyesen átadta a zászlót a záhonyi vasutasoknak. *Szücs Sándor* elvtárs, Záhony állomásfőnöke, fogadalmat tett arra a dolgozók nevében, hogy április 4-ig elszállítják a visszamaradt árumennyiséget.

Ezután került sor a „Kiváló dolgozó" jelvények és a pénzjutalmak kiosztására.

A szép ünnepséget színvonalas kultúrműsor zárta be.

Az ifjúság között végzendő kulturális nevelőmunkáról

Sokat emlegetjük, sokat beszélünk arról, hogy meg kell javítani az ifjúság között a kulturális nevelőmunkát, de vajon megteszünk-e mindent a SZOT és a DISZ KV Intézőbizottsága 1955 júliusi határozatának végrehajtásáért?

Az igazság az, hogy történtek lépések az ifjúság körében a határozatok megvalósítására és ez a gyakorlati munkában látszik leginkább. Sajnos ezt a megállapítást általánosítani ma még nem lehet. A határozatot csak nagyobb szolgálati helyeken tárgyalták meg, a kisebbek bizony nemigen ismerik. Főként *Miskolc* területére vonatkozik ez a megállapítás. A kultúrotthonok vezetőinek egy része sem törődik a határozattal.

A DISZ-szervezetek és a szakszervezet főként anyagi természetű vitái néhol súrlódásokra vezettek és nem szolgálják a két szerv együttműködését. Ma már — különösen az ifjúsági nevelési tanácsok létrejötte óta — az együttműködés örvendetesen javult.

A határozat megjelenése tette lehetővé, hogy a nagykanizsai kultúrotthon vezetősége mellett *„Minta Ifjúsági Tanácsot"* hozzanak létre, melynek tapasztalatai alapján előkészítették a hét legnagyobb kultúrotthonban hasonló tanácsok létrehozását.

Haladás tapasztalható az ismeretterjesztő munkában.

Több kultúrotthonban megszervezték az idősebb és a fiatal dolgozók találkozóját.

Hiba azonban, hogy még nem szervezték meg az érdekelt szervek az ifjúság érdeklődési körének megfelelő ismeretterjesztő előadássorozatokat. Általános ismeretterjesztő jellegű előadások folynak ugyan, de ezeken a fiatalságnak csak kis része jelenik meg.

A szakmai továbbképzés érdekében tapasztalatcsere jellegű találkozókat, újító- és műszaki könyvkiállításokat rendeztek szerte az országban s ezeken a fiatalság már szép számmal vett részt. A SZOT VII. teljes ülése óta üzemi bizottságaink, kultúrotthonaink havonta kétszer is tartanak műszaki propagandajellegű rendezvényeket, azonban az ifjúság gyéren látogatja ezeket.

Igen örvendetes, hogy a kultúrotthonokban megnövekedett a fiatal látogatók száma. A DISZ-szervezetek és kultúrotthonaink együttműködésének gyümölcse az a 16 kirándulás, amelyet az elmúlt esztendőben rendeztek az *„Ismerd meg hazánkat"*-mozgalom keretében.

A *Landler Jenő Ifjúsági Seregszemle célja* az volna, hogy a vasutas fiatalságot fokozottabban bevonják az üzemi kultúréletbe, az öntevékeny művészi csoportok munkájába, hogy végső soron önképzésük és általános műveltségi színvonaluk emelkedéséhez vezessen. A kezdeti nehézségek után itt is javulás mutatkozik. A benevezések lezárásakor

159 szolgálati helyről 315 művészeti csoport 4747 részvevővel jelentkezett a seregszemlére.

Nem mind arany azonban, ami fénylik. Vannak hibák is a seregszemle szervezésénél. A legnagyobb hiányosság a *„József Attila olvasómozgalomban"* észlelhető. A DISZ-szervezetek és üzemi bizottságok nem törődnek eléggé például a szavalóverseny megszervezésével és a versenyre szóló nevezés is meeglehetősen kevés.

Nem lehetünk megelégedve az eredményekkel és főként nem a határozatból adódó feladatok végrehajtási ütemével. A szakszervezet kultúrnevelési osztályának, a területi bizottságoknak erőteljesebben kell kézbetartaniuk a DISZ-szervezetekkel karöltve az ifjúság körében végzendő kulturális nevelőmunka megjavítását. Helyes lenne a kultúrotthonok vezetőségei között tapasztalatcserét szervezni és a helyszínen megadni a további segítséget. Persze elengedhetetlen, hogy az igazgatóságokon működő ifjúsági tanácsok, — Debrecenhez és Szombathelyhez hasonlóan — adjanak több segítséget.

Sokat halljuk, de igaz, hogy minden határozat annyit ér, mint amennyit elvégeznek belőle. És ezt megszívlelhetnék mindazok a szervek, amelyek csigaléptekkel haladnak előre, mikor felnövő ifjúságunk neveléséről, jövőjéről van szó.

Levelezőink írják

Dicséretes munka

Március 11-én Zsigmond István Pesterzsébet rendelkező szolgálattevője utasítást kapott, hogy az árvíz által veszélyeztetett Csepel-sziget esetleges kiürítéséhez szükséges fedett kocsikat továbbítsa Budapest—Soroksári útról Rákeve—Szigetszentmiklós között fekvő állomásokra.

Felismerve a veszély nagyságát. azonnal elrendelte a kocsik továbbítását, amit a csapatok a legnagyobb megértéssel vettek tudomásul. Igy elérték, hogy 0 órától 5 óráig 93 fedett kocsit továbbítottak a személyforgalom megkésleltetése nélkül a kijelölt helyre.

Kiss Ferenc
ÜB-elnök
Pesterzsébet-felső.

Miért nincs védőruhám?

1955. május 25-én a szolnoki pályafenntartási főnökségtől áthelyeztek a Szolnoki Járóműjavítóba. A kék védőruhámat még mindig nem kaptam meg, mert a budapesti igazgatóság anyagosztályának 10 hónap kevés volt ahhoz. hogy megküldje ruhanyilvántartó-lapomat új szolgálati főnökségemnek.

Remélem. senki sem csodálkozik azon, hogy a közel egyéves várakozás után türelmem fogytán van. Jó lenne. ha az illetékesek sem nyugodnának bele az ilyen bürokratikus ügyintézésbe.

Hegedüs Menyhért
Szolnoki Járóműjavító

Jól van, Gabika!

A szendrőládi vasútállomáson történt. Március 15-én estefelé a vágányok között sétáltam Kovács Gábor intéző két fiával. Az iskoláról beszélgettünk. Egyszercsak elmaradt a hétéves Gabi és nagy izgalommal kiabálni kezdett. *„Laci bácsi, ez az, Laci bácsi, nagy baj, itt van ni."* A gyerek óriási izgalomban volt. Megállunk. A gyerek szinte nem is tudja kimondani, hogy mit akar, csak egyre ismétli, hogy *„nagy baj, itt van"*. Visszaléptem hármatnégyet s látom, hogy két talpfa között törött a sín. A szükséges intézkedést azonnal megtettük. Harminc perc múlva a 9873/II. már lépésben haladt át az alátámasztott veszélyeztetett részen. A kis Kovács Gabi még este is nagyon izgatott volt és abban a boldog tudatban aludt el, hogy kötelességét teljesítette, mert hisz ő úttörő lesz és ő is csak a vasutas pályát fogja választani, mint édesapja.

Chemez László
áll. vezető. Szendrőlád

Elsüllyedt kocsirakományú küldemények

Murakeresztúr—Budapest—Ferencváros rendeltetésű ÖBB 140.861. sz. kocsi foszfát-küldemény 1955. július 11-én az 1277 1259. sz. vonattal, a *Szob—Kalocsa* rendeltetésű 408.525. sz. kocsi zúzottkő-küldemény 1955. június 26-án a 3263. sz. vonattal érkezett Budapest—Ferencvárosba.

A vonatátvevő raktárnokok a megérkezett küldemények átvételét és kiszolgáltatását nem tudják a visszkeresetnek igazolni, ezért a küldemények a mai napig az állomáson hiányt képeznek. Türhetetlen, hogy nagy értéket jelentő rakományok sorsáról nem tudnak számot adni. Legfőbb ideje, hogy az állomás- és kereskedelmi főnök elvtársak megfelelő oktatással és ellenőrzéssel megszüntessék ezeket — az állomásra jellemző — hibákat.

Szilágyi Sándor
BVKH.

Vállalásukat túlteljesítették, de a lemaradást még nem pótolták

A februári nagy hidegben rosszul ment a kocsimozgatás *Pécs-állomáson*. A brigádok mindent elkövetnek, hogy megjavítsák a munkát. Márciusban javult is az eredmény, elsősorban *Petkó Imre* kocsimester Kossuth-brigádjának jóvoltából. A Kossuth-brigád a februári 81 százalékos teljesítményről február első harmadában 111 százalékra emelte százalékát. A brigád a tolatási idő gazdaságos kihasználásával, a kényszerszünetek állandó figyelemmel való kísérésével úgy oldja meg a gyors kocsimozgatást, hogy a már előre elkészített és későbbi időpontra hagyott kocsikat a ki- és bejáratok miatt beállítja a kezelési helyre, így a kényszerű állások alatt is a távolabbi helyeken folytathatja a tolatást. Április 4-re tett 105 százalékos vállalását a brigád már magasan túlteljesítette. Jó eredményt ért el terhelésnél is. Itt tervteljesítésük 127 százalékos. Ezt úgy érték el, hogy figyelemmel kísérik a szárnyvonalakról érkező elegyek futását és számolva az érkezési idővel, a vonatokat úgy állítják össze, hogy az érkező egyszeri rátolással már kész vonatban nyer továbbítást. A Ságvári DISZ-brigád is hasonló módon dolgozik. A pécsieknek azonban nem szabad elfeledkezniök arról, hogy a téli szállítási lemaradás rájuk eső részét még nem pótolták. *(Leiti Ferenc leveléből.)*

A gördülő újítókiállítás menetrendje

Amint már beszámoltunk róla, március 14-én elindult országjáró útjára a vasutasszakszervezet és a vasúti főosztály 1. szakosztálya által közösen rendezett gördülő újítókiállítás. Olvasóink kérésére közöljük a vándorkiállítás útitervének menetrendjét.

Márciusban: 27. Debrecen, 28. Püspökladány, 29—30. Békéscsaba, 31. Orosháza;

Áprilisban: 1. Hódmezővásárhely, 2—3. Szeged, 4. Kiskunfélegyháza, 5—6. Kecskemét, 7. Cegléd, 8. Szolnok, 9. Komárom, 10. Győr, 13. Sopron, 16. Szombathely, 18. Pápa, 19. Celldömölk, 21. Székesfehérvár, 23. Siófok, 26. Nagykanizsa, 28. Kaposvár, 30. Dombóvár;

Májusban: 1. Pécs, 4. Baja, 5. Sztálinváros, 8. Pusztaszabolcs és 9-én Budapest—Déli-pályaudvar.

Ifjúsági élet

Fiatalok műszaki tanácsa alakul a budapesti igazgatóságon

A múlt év novemberében jelent meg az MDP Központi Vezetőségének nagyfontosságú határozata a műszaki színvonal emeléséről, a technika fejlesztéséről. A budapesti politikai osztály ifjúsági alosztálya most DISZ aktívaértekezleten beszélte meg a fiatalokkal: hogyan veszik ki részüket az új technika fejlesztéséből, mi akadályozza a nagyobb eredmények elérését, és milyen segítségre van szükségük.

Váljanak a fiatalok a technika élenjáró harcosaivá

A beszámolót *Arató Károly* elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője tartotta. Rámutatott arra, hogy a második ötéves terv beruházásai gyors ütemben fejlesztik a vasúti technikát, de *ezek felszereléséhez, és kezeléséhez magasképzettségű, széles látókörű szakemberek szükségesek.* A vasút elsősorban a fiataloktól várja, hogy mire megérkeznek a korszerű felszerelések, addigra elsajátítsák azok kezelését.

A DISZ megtisztelő pártmegbízatása, hogy a fiatalokat a technika élenjáró harcosaivá nevelje. Ezt kívánjuk elősegíteni — mondotta —, amikor *az igazgatóságon belül létrehozzuk a fiatalok műszaki tanácsát.* A műszaki tanács feladata lesz a fiatalok bevonásával a *különböző műszaki problémák megoldása, gyakorlati eredményeket hozó munkaértekezletek, szakmai bemutatók, tapasztalatcserék rendezése, szaktanfolyamok szervezése, az új módszerek terjesztése.* Az üzemekben technikai köröket hozunk létre, ahol a fiatalok kísérletezhetnek, újítások tervezését és kivitelezését valósíthatják meg, technikai vitákat, ankétokat rendezhetnek.

Arató elvtárs a továbbiakban foglalkozott a fiatalok sikereivel, meghatározta a soronlévő újítási feladatokat, rámutatott a DISZ-őrjáratok eredményeire és további teendőikre.

A vitában felszólaló diszesek számos problémát vetettek fel. *Kurucz János* és *Tóth* elvtárs (Landler J. j.) a tapasztalatcserék szervezéséhez kért segítséget. A *Hámán Kató Fűtőház* küldötte az anyagellátás megjavítását kérte, és az újítások elbírálását kifogásolta. *Borsi István* (Bp. Keleti áll.) a munkavédelmi felszerelések hiányosságáról beszélt, *Dorogi* elvtárs (Ferencváros fth.) segítséget kért a műszaki kör vezetéséhez. *Nagy Zoltán* (Vasanyagjavító) elmondotta, hogy az új gépek alkalmazását huzavona akadályozza. Kaptak egy új fúrógépet, de termelésbeállítása három és fél hónapig tartott.

Jobban használjuk ki a berendezéseket

Több felszólaló hangsúlyozta, hogy az ifjúsági alosztály instruktoraitól nagyobb segítséget várnak a helyi problémák elintézéséhez. *Novák Rudolf (Szolnok) ifibrigádja nevében május 1 tiszteletére, versenyre hívta az igazgatóság mozdonyjavító DISZ-brigádjait. Jakab Gyula (Ferencváros) az ifi mozdonybrigádokat hívta versenyre.* Vállalta, hogy április 4-ig hat túlsúlyos vonatot továbbít brigádjával, s az így megtakarított szénnel május 1-ig újabb két túlsúlyos vonatot visz rendeltetési helyére.

Örömmel fogadták a fiatalok *Gróf József* elvtársnak, a szakszervezet budapesti területi bizottsága elnökének felszólalását. Gróf elvtárs rámutatott arra, hogy *a technika fejlesztése nemcsak az új gépek beállítását jelenti, hanem a meglévő berendezések jobb kihasználását is. Ehhez fokozott segítséget nyújt a területi bizottság. A vasutas művelődési otthonokban segíteni fogják a technikai köröket, több műszaki előadást rendeznek, az üzemekben fokozottabban bevonják a fiatalokat az újítási bizottságokba. Gróf elvtárs megígérte, hogy segítséget nyújtanak az ifibrigádok tapasztalatcseréjéhez, elősegítik az üzemlátogatásokat, az ifibrigád-versenytársak találkozásait.*

A felszólalásokra *Arató* elvtárs válaszolt, majd könyv- és pénzjutalmat osztott ki a technika fejlesztésében kitűnt fiatalok között. A tanácskozást *Pál Zoltán* elvtárs, az ifjúsági alosztály vezetője zárta be.

Bonyodalmak egy lyukas lábas körül

— avagy nem lehetne egyszerűbben?

ad. 1) Balatonszentgyörgy állomáson 1956. január 27-én a ruhatárba betettek egy lyukas lábast, melyet a 6227-es számú letétjeggyel számoltak el.

ad. 2) A lábast még február 10-én sem váltották ki, ezért a pénztáros a pécsi igazgatóság VI. osztályának 273/1956. szám alatt bejelentette a tényállást, azzal, hogy a lábas két forintot sem ér.

ad. 3) A pécsi igazgatóság VI. osztálya Gy. 613—179/1956. —VI. szám alatt azt a választ küldte, hogy a személydíjszabás 45. cikk. 6. §. IX. 1. f. alpontja értelmében nem lett volna szabad átvenni megőrzésre. De kísérelje meg az árverést, a vétkes dolgozót pedig jegyzőkönyvileg hallgassa ki.

ad. 4) Fenti rendeletre jegyzőkönyv felvéve Balatonszentgyörgy állomáson, melyben a kihallgatott Horváth Lajos málházó előadja, hogy amikor a fél a lábast behozta, az elegánsan papírba volt csomagolva és azzal hagyta ott, hogy kényes áru, nagyon vigyázzanak rá, és egy pár nap múlva bejön érte. Az árut különös gonddal kezeltem — vallja a kihallgatott —, nem érzem magam bűnösnek. A csomag el nem viteléről a pénztárosnak 10—12 nap múlva szóltam, és akkor bontottuk fel.

ad. 5) A pécsi igazgatóság VI. osztálya 1955. február 27-én elrendeli az árverést.

ad. 6) Jelentés az igazgatóságnak, hogy az árverést megkíséreltük, de legtöbbet ígérő vevő nem akadt, ugyanis senki sem jelentkezett vevőnek.

ad. 7) Elrendeli az igazgatóság, hogy a lábast adjuk át a helybeli MÉH-nek, a ruhatári letétjegy másolatát pedig terjesszük fel.

ad. 8) Átvételi elismervény a MÉH helybeli telepéről, melyben a telepvezető a lyukas lábas átvételét elismeri.

ad. 9) Megérkezik a MÉH-től az 54 171 számú felvásárlási jegy egy darab ócska lábasról, melyen a Magyar Államvasutak, mint eladó szerepel. Az ócskavasnak három fillér kilója, a lábas egy kilogramm volt, ennek ellenére a MÉH tíz fillért adott érte. A tíz fillérért hárompéldányos számlát állított ki. Ezzel a lábas sorsa a mai napig elintézettnek mondható.

ÁMDE VÁRHATJUK

a kaposvári MÉH felszólítását, hogy a 7 fillér túlfizetést a MÁV mint eladó, a kaposvári MÉH címére haladéktalanul fizesse be, mert ellenkező esetben kénytelen lesz peres eljáráshoz folyamodni.



Valószínűnek tartjuk, hogy a túlfizetést esetleg a helybeli MÉH-megbízottnak kell megfizetni. De szeretnénk tudni, hogy mi lesz a 27,50 forint ruhatári fekbérrel, ami a lábas tetőalatti tartózkodásáért jár? Mi lesz a 10 fillérrel, ami mint eladási vételár befolyt? És végül mi lesz akkor, ha a tulajdonos jelentkezik és követeli a lábast, mint családi ereklyét?

HORVÁTH LÁSZLÓ

Egy régi és mégis új DISZ-szervezet...

Hogyan lehet egy DISZ-szervezet régi és mégis új? Nem is olyan bonyolult a válasz, mint gondolni lehetne. Állomásunkon, *Berente* szénpályaudvaron papíron már a múlt évben is volt DISZ-szervezet, így tehát régi, de miután csak ez év januárja óta dolgozik, mégis csak új. Az új DISZ-tagsági könyvek kiosztása jelentette a fordulatot, mert fellelkesített bennünket, s az újonnan választott DISZ-vezetőséget. Megindult a munka, melyhez nagy segítséget nyújtott az állomás pártszervezete, szakvezetősége, s az ifjúsági nevelési tanács.

A régi árupénztári helyiséget átadták az ifjúságnak, s mi szép DISZ-helyiséggé varázsoltuk. Van már rádiónk, saját lemezjátszónk, még könyvtárunk is. Igaz, a könyvek száma még kevés. de rövidesen 200 kötettel bővítjük, hogy tevékenyen részt vehessünk a *József Attila olvasómozgalomban.* Rövidesen lesz asztalitenisz és egyéb sportfelszerelésünk is.

A *Landler Jenő seregszemlére* is készülünk. Megalakult a kultúr- és tánccsoportunk, melyeket *Varga* Margit és *Szabó* Edéné vezetnek lelkesen, ügyesen. Uj DISZ-szervezetünk most már sikereknek néz elébe és bízunk abban, hogy ezek a sikerek nem is maradnak el sem a munkában, sem a tanulásban.

Behán Rózsa
Berente szénpályaudvar

Felváltják-e az ígéretet a tettek?

A Váci Törekvés is új sikerekkel szeretné gazdagítani eredményeit. A szervezés azonban akadályokba ütközik, mert a helybeli fűtőház, élén a fűtőház főnökével, nagyon mostohán tekint a sportkörre. A főnök nem tagja a sportkörnek, de az elmúlt évben, ha jegyet kaptunk válogatott mérkőzésre, ő követelte leghangosabban. Nem tudjuk elérni azt sem, hogy az ott dolgozó két aktív sportoló eljárjon az edzésekre.

Pedig lenne követendő példa mind az állomásfőnök, mind a pályafenntartási főnök személyében, akik lelkesen támogatják a Törekvés munkáját. Ugyanitt a párt- és a szakszervezet vezetősége is támogat bennünket, ellentétben a fűtőház párt- és szakszervezeti vezetőségével, akiktől az ígéreteken kívül idáig nem sokat kaptunk. Szeretnénk, ha végre a fűtőház vezetői is megértenék: a sport elősegíti a munka jobb végzését is.

Bízunk abban, hogy végre megértik ezt a fűtőház vezetői és ebben az évben már segítik munkánkat. A segítés jobb eredmények elérését teszi lehetővé, amelyre majd ők is joggal lehetnek büszkék.

Horváth Pál
sportkör-elnök

KÖNYVISMERTETÉS

Marx—Engels: A SZAKSZERVEZETEKRŐL

Ez a kötet olyan írásoknak, beszédeknek, dokumentumoknak a gyűjteménye, amelyekben Marx és Engels a szakszervezeti mozgalommal és az ezzel kapcsolatos problémákkal foglalkoznak. Az anyag tanulmányozása jelentősen hozzájárul a szakszervezetek szerepének és jelentőségének megértéséhez, a szakszervezetek kialakulásának, a szakszervezeti mozgalom történetének megismeréséhez. Emellett Marxnak és Engelsnek e könyvben közzétett írásai a munkásmozgalom története szempontjából is nagyfontosságú dokumentumok.

Ez a gyűjtemény a gyakorlati szakszervezeti munkához is értékes segítséget nyújt. A kötetben található név- és tárgymutató megkönnyíti a tájékozódást.

A Szikra kiadásában megjelent mű kapható az ország összes könyvesboltjaiban, megrendelhető az Állami Könyvterjesztő Vállalat központjában (Bp., V., Deák Ferenc út 15.)

A 240 oldalas könyv ára kötve 20,—Ft.

Lakáscsere

Elcserélném kétszoba összkomfortos olcsóbérű szolgálati lakásomat hasonlóért Budapest-Kelenföld, Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati, vagy Rákospalota (67-es vágállomás) környékén levővel. Cím: Király János, Budapest, IX. kerület, Beöthy út 1. Telefon: 39—54, 256—455.

Kispesti kertes, főbérleti, nagyméretű szoba-konyhás, nyárikonyhás, pincés lakásomat elcserélném belterületen lévő kétszobás szolgálati, vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet. 24—01, 124—834 telefonszámokon fél 9-től 5-ig.

Elcserélném nagyméretű egyszoba komfortos, erkélyes modern lakásomat kétszoba összkomfortos, vagy háromszobás lakásra. Kertes ház előnyben. lehet szolgálati lakás is. Cím: Budapest. XIII. kerület. Gömb utca 41/C. I. em. 4. vagy 112—270, 22—88 telefonon.

Első emeleti egyszoba komfortos utcai intézeti lakásomat elcserélném hasonlóra, lehetőleg Budapest belterületén levő intézeti, vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet: Budapest, VI. kerület. Rózsa Ferenc utca 54. I. 19. szám alatt.

HÍREK

Vállap teszi az embert?

Március 8-án késő este vállap nélküli bundában Nyíregyházára érkezett Budai Ferenc főfelügyelő, a vasúti főosztály dolgozója. Fáradt volt és álmos. Előadta kérését a forgalmi szolgálattevőnek és az ügyeletes főintézőnek: — Fekvőhely kellene elvtársak...

— Nincs — hangzott a rövidségében tömör, zord felelet.

— Ezt írásban is adják az elvtársak? Mert igazolnom kell, miért voltam szállodában... — mondta szerényen.

És a forgalmi irodában igazolták, a papírra rányomták a pecsétet, mellébiggyesztették az aláírást. Papír már volt, ágy azonban a szállodában sem. Így hát a mit sem sejtő Budai elvtárs, aki „elhallgatta" rendfokozatát és beosztását, búsan üldögélt még éjfélkor is a váróteremben. De valamilyen titokzatos gondolat nem hagyta üldögélni, átsétált a laktanyába, beszédbe elegyedett a laktanyással. Az meg egyszercsak megszólalt:

— Hát az elvtárs miért nem fekszik le?

— Lefeküdni? Hová?

— Választhat 24 üres ágy, no meg a két vendégszoba négy üres ágya között! — mondta a tréfáskedvű derék laktanyás.

De Budai elvtárs nem tudott mosolyogni a tréfán. Sőt, még ma is az jár a fejében, hogy kialudta volna magát, ha időben, még a forgalmi irodán, „felfedi kilétét", mert Nyíregyházán úgy látszik, a vállap teszi az embert!

— **Belgrádban megnyílt** Jugoszlávia, Magyarország, a Szovjetunió, Csehszlovákia, Lengyelország, a Német Demokratikus Köztársaság, Románia és Bulgária vasúti képviselőinek értekezlete.

— **Uj üzemi konyha** építését kezdik meg április 15-én Pécsett.

— **Nagysikerű magyarnótaestet** rendezett március 17-én a ceglédi Törekvés Sportkör.

— **Dícsérő elismerésben** és 1800 forint pénzjutalomban részesült Valencsik Árpád mozdonyvezető (Jászapáti fűtőház), mert Vámosgyörk állomás Gyöngyös felőli oldalán levő védőjelzőnél súlyossá válható balesetet hárított el.

— **A XX. kongresszusról** tartanak pártnapot március 30-a és április 15-e között a vasutas pártszervezetek.

— **8 millió forint költséggel** megkezdték a Közlekedési Múzeum helyreállítását, illetve átalakítását. A tervek szerint 1957-ben a vasutasnapon adják át rendeltetésének.

— **Síntörést fedezett** fel március 7-én Dér Mihály vágánygondozó a nagyszénási pályamesteri szakaszon. Azonnal intézkedett és a pályamester, valamint a dolgozók nagyszerű munkájának eredményeként 25 perc alatt kicserélték a sínt.

— **A „János vitéz" című daljátékot** mutatja be április 7-én és 8-án a dombóvári vasutas művelődési otthon színjátszó csoportja.

— **A magyar—szovjet barátsági hónap keretében** a kiskőrösi vasutas zenekar hangversenyt ad március 31-én, a helyőrségi tiszti klubban.

— **Nagy erővel folyik** Martonvásár és Tárnok között a második vágány építése. Az egyik bevágás kiszélesítésénél 10 ezer köbméter földmunkát kell elvégezni. A második vágány előreláthatólag június 1-én elkészül s ezzel nagymértékben javulni fog a Kelenföld—Székesfehérvár közötti forgalom.

— **„Idegen kocsik kezelésével kapcsolatos önköltségcsökkentés"**-ről ankétot rendezett a szakszervezet elnöksége a vasúti főosztállyal karöltve Ferencvárosban.

— **Várpalota állomáson** Remport Mihály tolatásvezető ifibrigádja a felszabadulási verseny során a tehervonatok átlagos terhelési tervét 113 százalékra teljesítette.

— **Egymillió forintot költenek** ebben az esztendőben a dombóvári pályafenntartási gépállomás bővítésére.

— **A kocsifelírói szolgálat** ellátására vonatkozó F. 55. számú Utasítás kiadásra kerül és [illegible] hó 1-én életbelép.

— [illegible] **befejezéséhez közeledik** a vasutasok első éjjeli szanatóriumának építése a Jávor utcában.

— **Dicsérő elismerésben** és 1500, illetve 800 forint jutalomban részesültek Soós Mimihály mozdonyvezető és Urbán István fűtő (Sátoraljaújhely fűtőház) mert Sárospatak és Sátoraljaújhely állomások között balesetet hárítottak el.

— **Három újfajta laktanyakocsi** épül a pályafenntartási dolgozók részére. A kocsik különböző kivitelben készülnek, s annak a sorozatgyártását fogják megkezdeni, amely legjobban megtetszik a pályamunkásokból álló bírálóbizottságnak.

VII. KERESZTREJTVÉNY

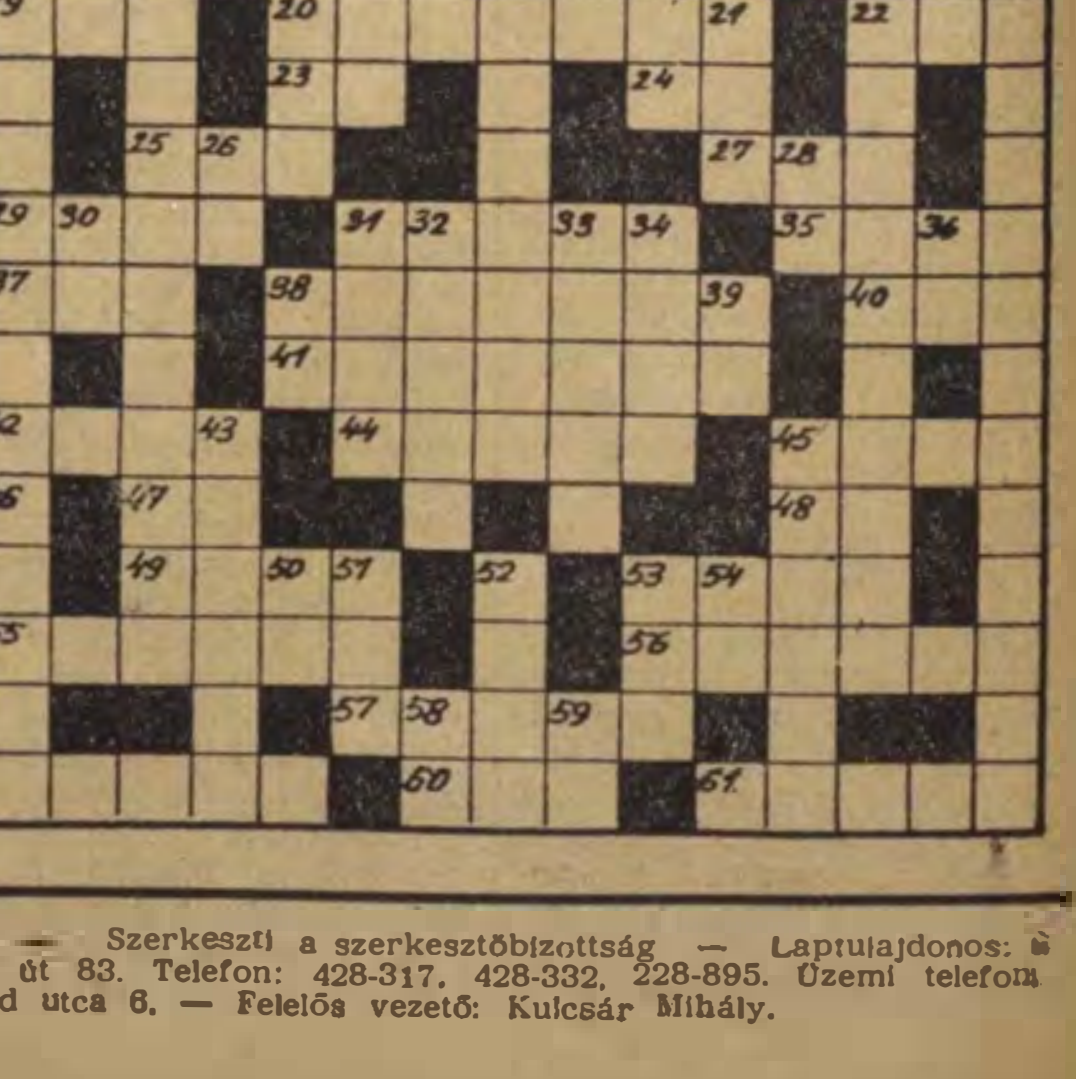
Vízszintes: 1. Névelő. 2. Szülő. 6. Sajog. 9. Erdőben van. **11. A függ. 1. folytatása.** 14. Európai nemzet. 16. Fed. 17. Angliai város. 19. Pálca. 20. Az árvíz ellen építik. 22. Becézett női név. 23. Friss. 24. Gyermeksírás. 25. Néz. 27. Kis csapategység. 29. Kíván. 31. Balatoni fürdőhely. 35. Svájci szabadsághős. 37. Szarvasfajta. 38. Valódi 40. Képző. 41. Sivatagi menet. 42. Kötőszó. 44. Benéz. 45. Vissza: figyelmeztető. 47. Helyhatározó rag. 48. Kimondott betű. 49. Értelmes. 53. Tartozik. 55. Szlovákiai város. 56. Be, németül. 57. Elárult valamit. 60. Ételnek van. 61. Iró folyadék.

Függőleges: 1. A közeli hetek legfontosabb teendője. (Folytatása a vízszintes 11-ben.) 2. Mutatószó. 3. Gyermekköszönés. 4. Szibériai hegység. 5. Spanyol nemzeti szórakozás. 6. Egyiptomi uralkodó volt. 7. Kerti munkát végez. 8. Idegen férfinév. 10. A tokodi szénmedence egyik bányája. 11. Első ötéves tervünk büszkesége. 12. Régi súlymérték. 13. Tik párja. 15. Ásvány. 18. Bot vége. 20. Jó németül. 21. Nyit. 26. Keresztül. 28. Műveltető képző. 30. Durva megszólítás. 31. Keleti nép. 32. Egész. 33. Lenyes. 34. Inni ad. 36. Szirup. 38. Élek Károly. 39. Izomkötő. 43. Csúcseredmény. 45. Ilyen tea is van! 50. Fém. 51. Vissza: mesterség. 52. Nemzetiség a Szovjetunióban. 53. A csapadék. 54. Ellentétes kötőszó. 58. Sír. 59. Igekötő.

Beküldendő: függőleges 1. és folytatásaként a vízszintes 11. Beküldési határidő: április 5. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A VI-os számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Kocsi- és mozdonyjavítás. Tavaszi pályamunka. Március tizenöt. Árvíz elleni védekezés.

Könyvet nyertek: Demeter Izabella, raktárnok. Golop, Dózsa út 1. Lengyel György ír. kezelő, Sátoraljaújhely, VII. pm. szakasz. Novák Károly v. főellenőr, Budapest, XIV., Ilosvai u. 70. Kiss János MÁV ny. főrakt. Bp., IX., Bokréta u 29. II. 19.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Rudas László? Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. ÁPRILIS 2.

FELSZABADULÁSUNK ÜNNEPÉRE

Április, te rügyfakasztó, rétek sok színét hozó hónap, talán sosem vártunk még oly nehezen, mint az idei hosszú tél után. Kedves hónap, április, *„évek éke“, „fák reménye“* — ahogyan a hajdani költő nevez, bízunk, hogy nem csalódunk benned, hiszen különösen „ékes“ hónap vagy te nekünk, magyar dolgozóknak. Te hoztad el azon a tizenegy év előtti tavaszon hazánk, népünk új életre ébredését, évszázados téli dermedtségéből, elnyomottságából, rabságából. Te hoztad április 4-ét, a felszabadulást!

Április 4. ünnepének ez az évről évre megújuló varázsa az idén különös örömmel tölt el bennünket. Tizenegy év telt el az első április 4-e óta. Szabad hazánk második évtizedének első esztendeje egybeesik szocializmust építő országunk új korszakával, második ötéves tervünk megkezdésével. És bármily kegyetlen, hosszú volt is a tél, bármenynyire megnehezítette is a munkát, nem csüggedünk, hanem megsokszorozott erővel szállunk harcba pótolni az elmaradást.

A felszabadulás utáni új életünk szimbólumává, sikereink zálogává vált április 4-e. Tizenegy esztendeje kezdődött Magyarország új történelme. Olyan tizenegy esztendő volt ez, amely új életet hozott minden egyes magyar falu és város, minden magyar dolgozó számára. Hogy a saját területünkön, a vasútnál maradjunk: a megváltozott, emberséges munkakörülmények, a mind több gondoskodás a munka megkönnyítésére, a műveltség, a tudás elsajátításának lehetősége olyan gazdaggá és sokrétűvé teszi életünket, amiről a múltban nem is álmodhattak az egyszerű vasutasok.

Tudják is ezt valamennyien és hálásak érte. Nem véletlen, hogy a felszabadulás ünnepe előtt ismét magasba szökött a munkaverseny lendülete és dolgozóink megfogadták: április 4-re csökkentik a nagy szállítási lemaradást, amit a kemény tél okozott és úgy fejezik be az első negyedévet, hogy az jó rajtot jelentsen a második ötéves terv első esztendejének sikeres befejezéséhez. Teszik ezt a párt útmutatása szerint azzal a hűséggel és bizalommal, amelyért már annyiszor a dolgozó nép, a párt, a kormány megbecsülése kísérte dolgozóink munkáját.

Dolgozó népünk tizenegy szabad esztendő alatt nagyot alkotott. Azért tudott nagyot alkotni, mert a jövőbe vetett hite, akaratereje mellett az első pillanattól kezdve állandóan segítette, erősítette, védte a szabadság szülőhazájának, a *Szovjetunió népe*. A Szovjetunió nélkül nem lennének új szocialista városaink, nem lenne reményteljesen fejlődő iparunk, a kollektív gazdálkodás útjára térő, mind eredményesebben termelő mezőgazdaságunk, tudományunk. A Szovjetunió nélkül nem lenne békés életünk. Hiszen a Szovjetunió békeakarata szabott gátat az imperialisták agresszív terveinek s ennek a kitartó, áldozatos, de erejében rendíthetetlenül bízó akaratnak köszönheti ma az egész világ, hogy enyhülés következett be a nemzetközi helyzetben, a népek közelebb kerültek egymáshoz s egyre élesebben feltünedeznek a békés egymásmellett élés perspektívái.

A vasút nem ér véget az országhatárokkal. Hazánk szoros gazdasági és baráti kapcsolatban van a Szovjetunióval, a népi demokratikus országokkal és egyre bővül a kapcsolata a kapitalista országokkal is. El sem képzelhető az ország belsejében sem a vasúti munka eredményességének emelése, ha elsősorban a baráti országok vasutasaival együttműködve nem dolgozunk, ha nem harcolunk a közös célért megfelelő energiával és lelkesedéssel. A szomszédos népi demokráciákkal egyre erősödő kapcsolatunk mentes mindenféle sovinizmustól. A komplexbrigád-értékelések nem egymás hibáinak felnagyítását, a saját eredmények fitogtatását jelentik, hanem a kölcsönös bizalom és barátság jegyében folyó megbeszélések, tapasztalatátadások a még eredményesebb munka érdekében.

Most, amikor hazánk felszabadulásának ünnepére készülünk, és új ötéves terv végrehajtásával építjük tovább felszabadult országunkat, a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának óriási horderejű, világtörténelmi jelentőségű eseménye ad ehhez újabb erőt, tanítást. A sok kérdés közül, amelyet a kongresszus felvetett, elsősorban a *termelés ügye* az, amelyre leginkább ráirányította a figyelmet. Ettől függ a békés gazdasági versengés győzelme, az anyagi jólét és a kultúra további felvirágzása. A termelésnek a technika tökéletesítése, a verseny fokozása útján való fejlesztése legyen az az eszköz, amellyel elérjük, hogy békében, egyre erősebben, gazdagabban, egyre nagyobb jólétben ünnepelhetjük felszabadulásunk következő évtizedeit. Vessék ezt emlékezetükbe jól a vasutas dolgozók és továbbra is olyan lendülettel dolgozzanak, amint azt április 4-i vállalásaik teljesítése érdekében a felszabadulási műszak alatt tették.

A diadalmas eredmények mögött, amelyekről a XX. kongresszus beszámolt, a szocializmus országának hatalmas alkotó ereje húzódik meg. A mi szabad népünk is a szocializmus útját járja. Ez az út idáig is a békés termelőmunka nagy győzelmeit hozta s ha a párt vezetésével még szélesebben kibontakoznak dolgozó népünk alkotó erői, akkor megbirkózunk minden nehézséggel, új lendületet adunk az anyagi és kulturális felemelkedéshez, a szocializmus építéséhez, a szocializmus megvalósításához.



(Magyar Fotó — Járai felv.)

A SZABADSÁGSZOBORNÁL

Fehőt zavar az áprilisi szél,
vattajátyolát tépdesi a Nap;
a sziklahátról okos gyík figyel,
zöldülő gyepen lányok játszanak.

Fejük fölött a bronzba-öntött asszony
óriás alakja mint új csoda; —
alatta a sárkányt megölő hős:
a zászlót tartó szovjet katona.

Így állnak ketten őrséget ők
örök intelmül a város felett.
A szabadság s Béke ércbe öntve,
hogy emlékezzék, ki megfeledkezett . . .!

Emlékezzék, hogy évtizede még
romok között botladozva jártunk
s aggódva lestük, jut-e majd kenyér
amikor naphosszat sorban álltunk.

Emlékezzék, hogy vártuk szorongva
szeretteinktől jöjjön már levél;
hányunkat őrzött láger, szögesdrót,
félelmet rejtő idegen fedél.

Emlékezzék, honnan indult e nép
s hová jutott el néhány év alatt.
A mélybe most a kéklő Duna zúg;
Ő nem változott, Ő régi maradt.

De fölötte új hidak feszülnek,
partjain minden forr, alakul
s az ősök földjén hazát lelt nemzet
boldogabb szívvel már élni tanul . . .

Irtó Gyula

A felszabadulási műszak lendületével az éves tervek teljesítéséért

Mire ezek a sorok megjelennek, véget ér az első negyedév, a felszabadulási műszak is végefelé jár, a dolgozók április 4-re tett vállalásaik teljesítésére felteszik a pontot. Sajnos, az idén a tél okozta nagy hátrány miatt nem sok szolgálati hely dicsekedhet határidő előtti tervteljesítéssel. Március 31-ig csak 125 000 tonna árut juttattak rendeltetési helyére dolgozóink a másfélmillióból. Fennmaradt tehát az adósságnak még igen nagy része.

A szakszervezet elnökségének felhívása után a vállalások teljesítésére való mozgósításban az üzemi bizottságok általában kielégítő munkát végeztek. További feladatuk az, hogy a szolgálati főnökökkel együttműködve gondoskodjanak arról, hogy a verseny a negyedév végeztével se lanyhuljon, és a téli adósság rövidesen megszűnjön, hogy a második negyedévet „tiszta lappal“ végezhessük.

A szegedi fűtőház teljesítette negyedévi tervét

Amikor a szegedi fűtőház dolgozói látták, hogy a zord tél miatt eléggé lemaradtak a tervteljesítésben, újabb vállalásokat tettek a lemaradás pótlására. A pótvállalások teljesítése segítségével elérték, hogy március 20-án globálisan teljesítették első negyedévi tervüket. A tervteljesítésben élen járt a mozdonyjavító műhely, amely március 20-a óta már több terven felüli munkát is elvégzett.

A kocsijavító műhely dolgozói, akik a télen a legmostohább körülmények között szabad ég alatt dolgoztak, negyedévi tervüket 23-án, 15 órára 100 százalékra teljesítették. A világítási műhely dolgozói március 21-én fejezték be negyedévi fenntartási tervüket.

A mozdonybrigádok közül Balogh István brigádja, valamint a Harmati brigád járt élen a terv teljesítésében. *(Sziládi Sándor leveléből.)*

Jó eredményeket hozott Debrecenben a felszabadulási műszak

Debrecen állomáson kiváló eredmények születtek a felszabadulási műszak alatt. Ezt elsősorban a tolatások jó megszervezésének köszönhetik. *Zsíros János* síktoló brigádja a megállásnélküli lökéssorozatos tolatással 103 százalékos eredményt ért el a kocsimozgatásban, a kocsitartózkodásnál 104, a menetrendszerinti indításnál pedig 103 százalékot.

A Kereskedelmi dolgozók közül *Szerepi János* iparvágánykezelő raktárnok a leadási rakodási időt 107, a feladást 169, a kocsikihasználási tervet 170 százalékra teljesítette. *Illyés Sándor* gyorsraktári ifibrigádja a műszak alatt 121 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozott. *(Czeglédi Sándor leveléből.)*

Határidő előtt teljesítették márciusi javítási tervüket

Rákos fűtőház dolgozói vállalták márciusra tervezett időszakos javítási tervük határidő előtti befejezését. Vállalásuknak derekasan eleget is tettek: a tervet március 26-án teljesítették. Vállalták továbbá a 411 244 számú mozdony részlegvizsgáját a havi terven felül. Március 31-én a mozdonyt átadták a forgalomnak. A februárról elmaradt 411—085 számú gép hathavi javítására tett vállalásukat március 23-ra végezték el. A március 21-én megkezdett felszabadulási műszakban mindezeken felül elvégezték még a 326 167 számú gép hathavi vizsgálatát.

Versenyhírek egy mondatban

Budapest—Józsefváros pályafenntartási főnökség dolgozói közül *Zavarkó Balázs* csapatvezető előmunkás és brigádja 134 százalékos teljesítményt ért el a felszabadulási műszakban.

Tatabánya-Felső állomáson Nagy Lajos tervhivatalnok március 21-ig 15 258 tonnával teljesítette túl irányvonati tonnatervét és ezzel nagy mértékben hozzájárult a téli elmaradás pótlásához.

A soproni fűtőháznál Kirnbauer István mozdonyvezető és brigádja a 161 számú vonattal Csornától Győrig 523 tonna túlsúlyt továbbított 6 százalékos szénmegtakarítás mellett. *(Szandi László leveléből.)*

Bádonyi István alvázlakatos brigádja járt élen a munkában a Szolnoki Járműjavítóban a március 20-i értékelés szerint *(Csomor János leveléből.)*

A *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél 586* dolgozó vett részt a felszabadulási versenyben. *(Szentgáli István leveléből.)*

A *pécsi szertár* dolgozói közül *Balogh Farkas* a szakma kétszeres kiváló dolgozója 205 százalékos vállalását 235 százalékra teljesítette szénkirakásnál a felszabadulási műszak alatt. *(Várnai László leveléből.)*

Kétszobás családi házat építünk fel

A hazánkban pusztító árvíz sok dolgozót tett hajléktalanná. A pusztítás okozta károk mielőbbi helyreállítása valamennyiünk becsületbeli ügye. A hazafias kötelesség teljesítésében a diszistákra fokozottabban áll, hogy az első sorokban küzdjenek.

Éppen ezért elhatároztuk, hogy a szegedi igazgatóság területén DISZ-tagokból tervező és építő kollektívát szervezünk. Felajánljuk, hogy ez a kollektíva az árvízsújtotta vidéken az alábbi munkákat fogja elvégezni:

1. Egy kétszobás családi ház tervének elkészítése és teljes felépítése. A kivitelezésnél napi 12 órai munkát vállalunk.

2. Tíz családi ház építési tervének elkészítése.

Felhívjuk valamennyi DISZ-tagot, hogy a helyreállítási és az építési munkában a tőle telhető legjobban vegye ki a részét és csatlakozzon hasonló felajánlásokkal mozgalmunkhoz.

E felajánlásunkat a Minisztertanács Titkárságához küldtük meg.

Horváth Ferenc
a Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács tagja
Koszorus Ferenc,
DISZ-titkár
Farkas József
kőműves

Minden áldozatot a bányákért

A várpalotai szénbányák rakodóin egymásután telnek meg a vasúti kocsik és a diszpécserek újabb meg újabb üres kocsikat sürgetnek. Ezzel egyidőben az inotai November 7. erőmű sürgősen szenet kér.

A minap egyik sürgetés a másik után érkezett az állomásra, de öt mozdony közül csak kettő volt üzemképes, így a kiszolgálás nehezen ment. A 324 684. számú celldömölki gép vezetője *Nagy István* és fűtője, *Kovács Sándor* kommunistákhoz illően vállalták a legnagyobb erőfeszítést kívánó feladat végrehajtását. Ellátták üres kocsikkal a cseri bányát. *Éppen a legjobbkor érkeztek, amikor a bánya már éppen leállt kocsihiány miatt.* A feladat nehezebb része ezután következett. Huszonhárom kocsi szenet kellett eljuttatni Inotára az erős emelkedőben, rövid idő alatt, mert már ott is éppen leállóban volt az üzem, szén hiányában. Nagy elvtársék lelkesedtek az emelkedőt és idejében megérkeztek a szénvonattal Inotára. Megérkezésük után kijelentették, hogy ezután is hajlandók minden áldozatot meghozni a bányák és az erőmű kiszolgálásáért. *(Varga József leveléből.)*

Éljen április 4, felszabadulásunk ünnepe!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

Állandó és szívós politikai munka szükséges a személyi kultusz leküzdéséhez

Ezekben a napokban a vasutas pártszervezetekben is sok szó esik az SZKP XX. kongresszusáról, számosan vitatjak a kollektív vezetés, a személyi kultusz problémáját. Nem véletlen ez a nagyfokú érdeklődés, amellyel a kommunisták a személyi kultusz elleni harc feladatait vitatják.

Az SZKP XX. kongresszusa bátran tárta fel a marxizmus—leninizmus szellemétől idegen személyi kultusz elleni harcot és hangsúlyozta a pártvezette néptömegek döntő szerepét a szocializmus építésében, a történelem formálásában. A kommunista világnézettel sehogy sem összeegyeztethető az egyes személyek mértéktelen, elvtelen dicsőítése. *„A munkásosztálynak, amely világszerte nehéz és szívós harcot folytat a teljes szabadságáért, szüksége van tekintélyekre* — tanította Lenin, szembeszállva a kispolgári, anarchista, radikális nézetekkel —, *de természetesen csak olyan értelemben, amilyen értelemben a fiatal munkásoknak szükségük van az elnyomás és a kizsákmányolás ellen küzdő öreg harcosok tapasztalataira, azoknak a tapasztalataira, akik sok sztrájkot hajtottak végre, akik több forradalomban vettek részt, és akiket bölcsekké tesznek a forradalmi hagyományok és széles politikai látókörük.“*

Mi természetesen nem tagadjuk azt, hogy kiváló emberek nagy szerepet játszhatnak a történelem formálásában. A mi korunkban is voltak és vannak kiváló vezetők, akik a kommunista pártok élén harcra tudták és harcra tudják szervezni és lelkesíteni a néptömegeket. Ezeket a vezetőket tisztelet övezi, de mégsem ők, hanem a tömegek döntik el a történelem alakulását.

A XX. kongresszus rámutatott arra, hogy Sztálin is kétségtelenül kiváló képességekkel rendelkezett, s mint a központi bizottság titkára, nagy érdemeket szerzett a szocializmus felépítésében, a trockisták, bucharinisták, burzsoá nacionalisták elleni harcban. De nem lehet az ő személyes érdemének tulajdonítani a szovjet nép, a kommunista párt sikereit. Sztálin a 30-as évektől kezdve kivonta magát a pártélet lenini szabályai alól, nem hallgatott a vezető kollektíva és a széles párttagság véleményére, saját akaratát, egyéni döntését kényszerítette a pártra és ezzel jelentős károkat okozott a Szovjetunió Kommunista Pártjának és a szovjet államnak.

A párt határozott harcot indított a személyi kultusz és következményei ellen. Miért szükséges ez? Mert

a személyi kultusz, amikor egyes embereket felmagasztal, természetfeletti tulajdonságokkal ruház fel, ugyanakkor megteremti az alázatos hajbókolást is.

a vasfegyelem helyett a vakfegyelmet, a vezetők iránti bizalom helyett a vezetők kritikátlan dicsőítését.

A marxizmus—leninizmus megalkotói, *Marx, Engels, Lenin* mindig elvetették a személyi kultusz minden megnyilvánulását. V. I. Lenin a moszkvai pártbizottság rendezte ünnepségen, melyet 50. születésnapja alkalmából hívtak egybe, kéréssel fordult a részt vevőkhöz. Kérte, mentsék fel az ünnepi beszédek meghallgatása alól és hangsúlyozta, reméli, hogy *„a jövőben általában megkímélnek minket az effajta jubileumi ünnességektől“.*

A személyi kultusz rendkívül veszélyes, meggátolja a bajok időben való felfedését, elősegíti a bajok elhalmozódását. A személyi kultusz hatalmi eszközökkel, ártalmas légkörével, amely nem bírja a bírálatot, az ellenvéleményt, elfojtja a tömegek tapasztalatait, észrevételeit. Éppen ebben van rendkívüli veszélyessége, hiszen a bírálat elfojtásával megfertőzi az egész pártmunkát, a pártéletet, rombolja a pártvezetés alapjait.

Ahol elharapódzik a személyi kultusz, ott a párttagok mindinkább visszahúzódnak, nem mernek véleményt nyilvánítani,

nem mernek önállóan gondolkodni, cselekedni. Magától értetődő, hogy ilyen helyzetben az olyan embereknek van nagy becsületük, akik „udvarolnak“, akik a vezetők „kedvében járnak“. Így alakul ki a pártmunkásoknak egy olyan típusa, akik mindig, minden helyzetben egyetértenek a vezetővel. És így történik meg az, hogy az igazi kommunistáknak, az olyanoknak, akik mernek a saját fejükkel gondolkozni — nincs maradásuk. Ebben van a személyi kultusz legnagyobb veszélye.

A pártnak nem a vakon bízók fegyelmére, nem a fejbólogatók egységére van szüksége. A pártegységet, a pártfegyelmet az erősíti, ha a párttagok bátran bírálnak, nyíltan elmondják problémáikat és esetleges kétségeiket is. Az egész kollektív vezetés feltétele, hogy egyes kérdésekben különböző emberekben különböző nézeteik lehetnek, s a helyes álláspontot nyílt, elvtársi vitában alakítják ki.

A személyi kultusz körül folyó vita pártszervezeteinknél helyesen tárja fel azokat a problémákat, melyekre a Központi Vezetőség 1953. júniusi, majd az MDP III. kongresszusának határozatai is rámutattak. Azóta komoly eredmények születtek a személyi kultusz leküzdésében, a kollektív vezetésért, a pártdemokráciáért folyó harcban. De még korántsem mondhatjuk, hogy ezen a területen nincsenek nehéz feladataink. Helytelen volna azt hinni, hogy elegendő ezekről a problémákról beszélgetni, s bizonyos adminisztratív intézkedéseket foganatosítani.

A személyi kultusz csökevényeinek leküzdése megköveteli a propaganda- és az agitáció, egész ideológiai és elméleti munkánk széleskörű megjavítását.

Állandó és szívós politikai munka szükséges, amelynek során megvívjuk magunkkal és másokkal szemben is a harcot a kritikátlanság, a merevség, a dogmatizmus, a szellemi restség ellen. Erre is tanít bennünket az SZKP XX. kongresszusa, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének határozata.

A világ asszonyai készülnek a dolgozó nők első világkonferenciájára

Igen nagy jelentőségű lesz az a konferencia, amelyen június 14 és 17-e között találkoznak a kapitalista elnyomás alatt sínylődő nők küldöttei a felszabadult országok dolgozó nőivel, köztük a magyar dolgozó nők képviselőivel is. S ez a találkozás igen gyümölcsöző lesz mindkét részvevő fél számára: a kapitalista, gyarmati országokban élő asszonyok új erőt, megújuló akaratot merítenek küzdelmükhöz a szocializmust építő országok asszonyainak életéből, a szocialista tábor asszonyai pedig még jobban tudatára ébrednek békeharcuk, összefogásuk hatalmas erejének, ha még közelebbről, az élő szó közvetlenségével ismerik meg távolban élő asszonytársaik sorsát.

Növekvő erővel, megszilárduló egységben

Bizonyára elmondják majd a konferencia küldöttei, milyen harcot vívnak Japán asszonyai azért, hogy legalább a felét kapják a férfiak munkabérének. A múlt évben egy hónap alatt háromszor lépett sztrájkba Japán tíz legnagyobb gyapotfeldolgozó üzemének 140 000 dolgozója, s a sztrájkolók 80 százaléka nő volt.

És bizonyára elmondják, hogy Dánia dolgozó női milyen tiltakozó hadjáratot folytatnak a közszükségleti cikkek árának emelkedése ellen és azért, hogy ugyanannyi drágasági pótlékot kapjanak, mint a férfiak.

Megismerkedhetnek a konferencia részvevői a közel- és közép-keleti országok dolgozó nőinek sorsával, ahol a női munkaerők bére csak felét teszi ki a férfiak amúgyis nyomorúságos bérének.

Sok száz példáját lehetne még felsorolni annak, milyen körülmények között élnek és milyen kemény küzdelmet folytatnak jogaik érvényesítéséért a kapitalista és gyarmati országokban élő nők. Ehhez a küzdelemhez jelent majd óriási segítséget a dolgozó nők világkonferenciája.

A világkonferencia hírét valamennyi országban lelkesedéssel fogadták a dolgozó nők, mert a konferencia napirendje híven tükrözi azokat a követeléseket és célkitűzéseket, amelyekért növekvő erővel és mindjobban megszilárduló egységben küzdenek a gyarmati és a kapitalista országokban.

A dolgozó nők és szakszervezeteik több mint húsz országban tevékenyen készítik elő első konferenciájukat. Különösen aktív az előkészítő munka *Franciaországban, Olaszországban, Ausztriában, Indiában, Japánban, Ciprusban, Argentinában, Chilében, Braziliában, Ausztráliában, Libanonban, Indonéziában.* A népi demokratikus országok asszonyai szintén széleskörű ismertető munkával kívánnak hozzájárulni a világkonferencia sikeréhez.

Magyar asszonyok a világkonferencia sikeréért

A magyar szakszervezetekre és az MNDSZ-szervezetekre is igen fontos feladat vár: *a világkonferenciát előkészítő bizottság felhívását el kell juttatni minden üzembe, minden dolgozó nőhöz.* A világkonferencia előkészítése során a szakszervezeteknek sokkal behatóbban kell foglalkozniuk a dolgozó nők politikai és szakmai továbbképzésével, meg kell ismertetni a dolgozó nőkkel a kapitalista és gyarmati országokban élő nők nehéz helyzetét. Fel kell használni ezt az alkalmat arra, hogy *a dolgozó nők legjobbjait vonják be a szakszervezeti munkába* és a különböző szakszervezeti szervek vezetésébe.

A magyar dolgozó nők úgy készülnek legméltóbban a világkonferenciára, ha teljes erejükkel harcolnak második ötéves tervünk feladatainak megvalósításáért, követve a szovjet asszonyok és a népi demokráciák dolgozó nőinek példáját és helytállását a világbéke megóvásában.

Fiatalok a közlekedés fejlesztéséért

A DISZ Petőfi Kör Közlekedési Szakosztálya a Kossuth Klubban március 21-én jól sikerült vitaestet rendezett. A vitaindító előadást: *„A közlekedés komplex fejlesztése a második ötéves tervben“* címmel *dr. Sztankóczy Zoltán*, egyetemi docens, az Országos Tervhivatal közlekedési és postaügyi főosztályának vezetője tartotta.

Az előadás foglalkozott a közlekedésre háruló várható feladatokkal. Megállapította, hogy a fő súly továbbra is a vasúti közlekedésre hárul, ugyanakkor erőteljesen fejlődik a gépkocsiforgalom, amelynek feladata olyan szállítások ellátása, amelyeket a vasút gazdaságosan és gyorsan, jellegénél fogva megoldani nem tud.

A vasúti közlekedésnél a fejlesztés fő irányai: a nagyobb tengelynyomású pályák hosszának növelése, az állomások fejlesztése, második vágányok építése, a járművek fejlesztése, villamosítás, dieselesítés. Nagyon fontos már a tervezésnél, hogy

a beruházási összegeket olyan célokra használják fel, amelyek a leghatékonyabban és a leggyorsabban szolgálják a vasút és a közlekedés teljesítményeinek növelését.

Figyelembe kell venni továbbá iparunk felkészültségét, amely a villamosítás és dieselesítés lehetséges ütemét megszabja. Enélkül terveink nem lennének reálisak.

Fontos az új technika alkalmazásának kiterjesztése, elsősorban az átbocsátóképesség növelése céljából, nagyforgalmú vonalakon. Ez az állomási és vonali korszerű biztosítóberendezések fejlesztése, a pályák jobb fenntartása, a gépesítés kiterjesztése útján lehetséges. A vasúthálózat jelentős mértékű továbbfejlesztése, új vonalak építése csak kis mértékben szükséges. Jelenlegi hálózatunk a legfontosabb követelményt, a nagy ipari gócpontok és a főváros közötti kapcsolatot elég jól kielégíti.

A legerőteljesebben fejlődő közlekedési ág az autóközlekedés. Ez világszerte így van és sok helyütt már jelentősen visszaszorította a vasúti közlekedést. Arra kell törekedni, hogy nálunk is ott, ahol gazdaságosabb, minél több utast és árut szállítsunk gépkocsin.

A nagy tetszéssel fogadott előadás után élénk vita következett, amely megmutatta, hogy a jelenlevő, túlnyomórészt fiatal közlekedési szakemberek alapos ismerői területüknek és rendkívül érdeklődnek a közlekedésfejlesztés kérdései iránt. A DISZ Petőfi Kör Közlekedési Szakosztálya összefogja a közlekedés fiataljait, különböző tagozataiban a fiatalok érdeklődési körének megfelelő kérdéseket vitat meg és arra törekszik, hogy a közlekedés komoly feladatainak megoldásában az eddiginél tevékenyebben, jobban vegyék ki részüket.

Ez a színvonalas, jól sikerült vitaest is bizonyítja, hogy

helyes volt a DISZ Budapesti Bizottságának a kezdeményezése.

A közlekedés fiataljai élni tudnak azokkal a lehetőségekkel, amelyeket a Petőfi Kör számukra biztosít. Ez a munka a fiatalok aktivitásának növelését eredményezi és hozzá fog járulni az előttünk álló feladatok sikeres megoldásához.

K. J. — N. J.

Nemzetközi ÉLET

Krasznüj Liman állomás dolgozói — példaképek

Megtisztelő és büszke címet érdemeltek ki *Krasznüj Liman* állomás dolgozói: *a szovjet vasutasok példaképei lettek.* A kitüntető meghatározást olyan eredmények révén érték el, amelyeket egyetlen állomás sem tud felmutatni. Néhány adat a sok megszívlelendő példa közül: az elmúlt esztendőben több mint 400 dolgozójuk szerzett magasabb vasúti képesítést. A munka termelékenysége az állomáson 28,4, a fűtőházban pedig 19,8 százalékkal nőtt. 200 vasutas az ötödik ötéves terv ideje alatt 7—10 évi normát teljesített.

Az állomáson négy technikai kabinet, több technikai könyvtár és technikusház működik, ahol az elmúlt évben 273 előadást tartottak a vasúti közlekedés legfontosabb kérdéseiről. Az előadáson 17 000 dolgozó jelent meg. A szakmunkás-képzés elősegítésére egy esztendő alatt 138, úgynevezett *„élenjáró módszerek iskoláját“* szervezték, ahol lelkesen tanulnak az állomás dolgozói.

Hírek a világ minden részéből

A Kínai Népköztársaságban megkezdték egy új tehervonati mozdony építését. Az új gép önműködő tüzelési rendszerrel működik, s kétötöddel kevesebb szenet igényel, mint elődje.

★

400 000 japán vasutast hívtak fel újabb sztrájkra a szakszervezetek, az egyre növekvő megélhetési nehézségek miatt.

★

Február 25-től valamennyi amerikai vasúttársaság hét százalékkal emelte a teherárú díjszabást.

★

Az argentínai vasútaknál a mozdonyhiány és a vasútvonalak rossz állapota miatt az elkövetkezendő években 100—100 millió dollár értékű beruházást fognak eszközölni.

Ausztriában a villamos és autóbusz menetdíjak közelmúltban történt felemelését most egymás után 250 különböző tömeghasználati cikk árának felemelése követte. A megélhetési indexszám 6,68-ról 7,12-re emelkedett.

Az osztrák vasutasok lapja keserűen ír erről és megállapítja, hogy a február 1-én életbelépett havi 70 schillinges fizetés-rendezés ezzel füstté vált, hiszen az árak már messze túlszárnyalták az emelés mértékét.

★

Skóciában igen nagy sikere van a nyaralás céljaira átalakított vasúti kocsiknak. Bár a kocsiparkot ilyen célra állandóan bővítik, nem tudnak lépést tartani a kocsiigénylések egyre növekvő számával. A nyaralókocsikat húsvéttól október végéig adják bérbe.



A második ötéves tervben a szovjet közlekedési gépgyártás jelentős számban készít klímaberendezéssel ellátott személykocsikat. A Jegorov-vagongyár teljesen fémből készült személykocsijának egy fülkéjét mutatjuk be olvasóinknak. A kocsik kényelmes, kétszemélyes fülkéit rádiókészülékkel, szellőztető berendezéssel, csengővel látták el. A folyosón telefon van, amely bármelyik állomás hálózatába bekapcsolható. Minden kocsiban zuhanyozó áll az utasok rendelkezésére.

(Foto N. Kuljesova felv.)

Ipari tanulók és szakmunkások találkozója

Kedves találkozó színhelye volt a közelmúltban a vasutasszakszervezet székházának tanácsterme: a tanulásban élenjáró ipari tanulók baráti beszélgetésre jöttek össze régi szakmunkásokkal.

A szakszervezet kezdeményezésére létrejött találkozón alig hangzott el a rövid üdvözlőbeszéd, máris csoportokba verődtek a jelenlévők. Régi, tapasztalt szakmunkások körül szinte rajzottak az ifik, a jövő szakmunkásai. A fiatalok a szakmai fogások magyarázatánál még csak hallgatók voltak, de amikor mai életükre, problémáikra került a sor, ugyancsak megeredt a szavuk. Nehéz volna felsorolni azokat a múlthoz viszonyított megkülönböztető bánásmódról elmondottakat, ami fiatalságunk művelt szakmunkássá képzésének, életük még szebbé tételének útját kíséri. Elmondották, hogy milyen művelődési, szórakozási lehetőséget biztosítanak számukra, büszkén sorolták a tanulásban és sportban elért eredményeiket, a május elsejei szakmai kiállításra való készülődésüket. Mindamellett elmondották azonban azt is, ami a még nyugodtabb munkalehetőségek biztosításának előfeltétele és visszásságot kelt az egy intézetben tanuló, de a gyakorlati munkában más munkahelyen résztvevő fiatalok között.

A Landlerban dolgozók például elmondották, hogy az egy műszakban dolgozó 80 ifi részére nincs megfelelő mosdó és öltöző. A ruhákat fregolin tartják. Azzal azonban eldicsekedtek, hogy állandóan tiszta munkaruhában dolgoznak, mert az üzemben elvégzik a ruhák mosását.

Az Északi Járóműjavítóban fordított a helyzet. Az ott dolgozó fiatalok büszkén emlegették a szép, tiszta öltözőjüket, viszont szóvátették, hogy az üzemben nem mossák ki a munkaruhájukat, odahaza az olajos ruhát nem tudják megfelelően tisztítani. *(Nem lehetne a két üzemben egyforma elbánásban részesíteni a fiatalokat a visszásságok megszüntetésével? — Szerk.)*

Mindent egybevetve a fiatalok azzal távoztak az összejövetelről, hogy minél többször szeretnének hasonló körülmények között találkozni idősebb szakmunkásokkal, és mindenekelőtt kérik a még meglévő hiányosságok felszámolását.

Szabad ország szabad fiai — megváltozott életükről

„A felszabadulás tavaszán kezdtem a vasutat"

— Éppen 11. éve, hogy a vasútnál vagyok.

Középtermetű, vékonyarcú fiatalember áll velem szemben, vattamellénye kigombolva, szőke haja tövében apró verejtékcsöppek gyöngyöznek.

— Akkor még jobban, még sóvárabban vártuk a tavaszt, mint az idén — folytatja és csákánya hegyéről, amelyről eddig alig vette le a szemét, fölnéz a szétterülő fénybe. — Akkor vettem először kezembe a krampácsot. Hű, de nehéz volt, pedig hát eleinte nem is építeni, hanem rombolni kellett vele. De talán épp ezért éreztem mázsányinak. Azt is le kellett rombolni, amit a háború meghagyott. Csak így lehetett egészen újat építeni.

Tudom, úgy érti szavait, ahogy mondja: fel kellett feszegetni a bombatépte síneket, a kátrányt vérző talpfákat, bontani a csonka épületeket — ő így érti, de én valami önkénteles szimbólumot érzek kicsendülni szavaiból. *„Lerombol tuk a régit, hogy felépíthessük az újat..."*

— Tizenhat éves voltam akkor, szabolcsi parasztgyerek, hét testvérem volt és nem emlékeztem, mikor laktam jól utoljára. És a csákány törte a kezem, esténkint faggyúval kentem. Az apám ott dolgozott mellettem, ő már régi pályamunkás volt, észrevette a kínlódásomat, de csak annyit mondott: *majd könnyebb lesz, meglásd.*

— És könnyebb is lett. Egyik napról a másikra hirtelen pehelykönnyűnek éreztem a csákányomat. Tudja, elvtárs, mikor volt ez a nap? Amikor átadták az új nyíregyházi állomást. *„A te munkád is benne van..."* — egyre csak ezt ismételgettem magamban, amikor az új vágányokra, az új épületre néztem.

— Persze ezután sokszáz vagy talán sok ezer kilométer vágányon muzsikált a csákányom, amíg Nyíregyházáról ide értem Szekszárdra. Nem, nem repült el nyomtalanul a 11 év. Sok szép nap színesítette. Élüzemünnepségek, jutalmazások, sztahanovista oklevél és jelvény, jólsikerült DISZ-ünnepségek, klubestek.

— És tavalyelőtt házat tudtunk venni. Nem nagy, kétszobás, de 600 négyszögöl gyümölcsös tartozik hozzá. Itt van nem messze, Decsen. Mennyire aggódtunk, amikor kiürítették a falut, mert jött az árvíz. Ezer és ezer katona, ezer és ezer vasutas védte a mi kis házunkat, két hétig nem került le lábukról a bakancs, annyi idejük sem volt két hétig, hogy megírják a családjuknak, hol vannak. Találkoztam a nyíregyházi, debreceni komákkal és könnyes lett a szemük, megöleltek. *Ne félj Jani, nem engedjük, ne féljen Gellér bácsi, nem engedjük* — csak ennyit mondtak nekem, meg az apámnak.

— Tegnap felástuk a kertet, bemeszeltük a gyümölcsfákat, hadd teremjenek minél többet. A rádiót kitettük az ablakba — akkor cseréltük ki a régi öreg jószágot, amikor a tavalyi kisbrigádos fenntartási munkáért minőségi jutalmat kaptunk — úgy hallgattuk, hogy már majdnem 23 millió forint gyűlt össze az árvízkárosultak számára és hogy megindult az újjáépítés az árvízsújtotta községekben. Milyen jó, hogy nekünk megvan a házunk, rügyeznek a gyümölcsfáink.

— Nem tudom, érdekli-e az elvtársat, hogy legközelebb előmunkás tanfolyamra megyek és hogy már negyedik hónapja tartom a kiváló dolgozó szintet.

Ismét csákánya hegyét nézi ifjú Gellér János és csendesen mondja:

— Egyszerű a mi életünk, de nyugodt, békés. A hugomnak biztosan több mondanivalója lenne, mert ő jövőre gimnáziumba megy és orvosnő akar lenni. Nálam talán az az érdekes, hogy éppen 11 éve vagyok vasutas. Csodálatos, de eddig nem is igen gondoltam rá, hogy éppen a felszabadulás tavaszán kezdtem a vasutat...

Mindnyájan akkor kezdtük, Gellér elvtárs... az életet...

B. K.

MŰVELT NÉP FIA

A hangverseny végéhez közeledik. A finálé lassú, borús hangulatú bevezetése után a zenekarból mindent elsöprő erővel tör fel a győzelmi orom. Az élet diadalának ezzel az ujjongásával zárul a hatalmas Brahms-szimfónia. A közönség szűnni nem akaró tapssal jutalmazza a *MÁV Szimfonikusok* együttesét, amelynek ezúttal különösen kürtszólama remekelt a végakkordok erőteljes megszólaltatásával.

A szimfónia sötét színei

Haraszti Gyula elvtárs, mélykürtös, az iménti siker egyik részese, nehezen birható szóra, pedig erősen faggatjuk, hogyan lett az Északi főműhely egykori rezesbandájának működvelő muzsikusából az elmúlt 11 év alatt az új közönség új művésze? Amikor megoldódik a nyelve, a kulturális forradalom egyszerű mindennapiságában is lelkesítő „karrier története" kerekedik ki elbeszéléséből.

Ez a „szimfónia" is sötét színekkel indul:

Ötgyerekes kispesti munkáscsalád. Az apa esztergályos a MÁVAG-ban. Keresete csak annyi, hogy éppen be tudja tömni belőle az öt éhes szájat. De nemsokára ennyit sem tud juttatni: gép kapja el a lábát, amputálni kell, rokkant munkásra pedig nincs szüksége a tőkésnek. Kiteszik, nyugdíjat persze nem adnak neki, csak itt-ott valamicske segélyt, amiből legfeljebb nyomorogni lehet. Ezt is azután, hogy Landler Jenő útján pert indít a gyár ellen.

A kis Gyulát hat elemi után kiveszik az iskolából, mert kenyeret kell keresnie. Kifutófiú, rikkancs, majd esztergályos tanonc a Hoffer és Schrantz-gyárban. Itt kerül kapcsolatba az ifjúmunkás mozgalommal, a vasas otthonba is elviszi a kizsákmányoltak szervezkedési ösztöne és a művelődéshez, a tanuláshoz való kedve. Az öntudatos, fiatal munkás 1924-ben (ekkor már kezében van segédlevele) részt vesz abban a sztrájkban, amelyet azért szerveznek, mert a gyár meg akarja szüntetni a második műszakot. A sztrájkot letörik, a műszakot megszüntetik s ő többszázadmagával az utcára kerül. Alighogy szakmunkás lett, máris munkanélküli. Eltelik egy év, amíg ismét munkához jut a MÁVAG-ban.

Itt kezdi megszépíteni küzdelmes munkáséletét a zene. Kürtös kell a gyári fúvószenekarba s örömmel vállalja, hogy megtanul bánni az öblös zeneszerszámmal, hiszen mindig vonzotta a zene. Már egészen jól kezeli a billentyűket, amikor 1938-ban az Északiba kerül. Itt *Pécsi József* karnagy, *Pécsi Istvánnak*, a MÁV Szimfonikusok karnagyának apja tanítgatja tovább, ébresztgeti benne az érdeklődést a magasabb zenekultúra iránt. Sikerül is felébresztenie: Haraszti Gyula szeretne magasabb fokon tovább tanulni, hangversenyre, operába járni, de a szűk körből nincs mód kitörnie a Horthy-idők vasúti munkásának.

Új közönség új művésze

Az interjú a végéhez közeledik. A beszélgetés lassú, borús hangulatú bevezetése után Haraszti elvtárs csöndes, szerény szavából diadalmas erővel tör fel a „Zárótétel" ujjongó finálé ja és zengi új életünk szimfóniáját:

A felszabadulás meghozza álmai teljesedését, tanulhat, fejlődhet, feljebb juthat. Első dolga, hogy beiratkozik középiskolába és a Nemzeti Zenedébe. Régi zenésztársaival, *Sulyok Józseffel, Pusztai Ferenccel, Honti Jánossal, Henger Mihállyal* és a többiekkel együtt elsők között veszi kezébe ismét kedves hangszerét. Amikor megalakul a MÁV Szimfonikusok zenekara, egyre gyarapodó tudása érdemessé teszi arra, hogy tagja legyen ennek a hivatásos zenészekből álló együttesnek.

Záróakkord

Haraszti Gyula végtelenül hálás ezért s boldog, hogy ma már négy középiskolai végzettséggel fogadhatja magába a tudást, műveltséget, a vadászkürt művészetét akadémiai fokon tanulhatja, muzsikálhat, olvashat, hangversenyre, operába járhat. Am gyakran még kétségei támadnak, leróhatja-e háláját megfelelően mindezért a szépért, jóért, képes lesz-e pótolni mindazt, amitől a kegyetlen proletársors, a sötétemlékű ifjú kor megfosztotta. De minél többször gondol erre, annál erősebb akarattal fog ismét munkához, hogy még többet, még jobbat adhasson művelt népének, amely őt soraiba emelte, művelt fia lehessen és hűséggel szolgálja a kulturális forradalmat.

Uj életünk diadalának ezzel az ujjongó akkordjával zárul a szimfónia.

(sz. f.)



A dolgozó nép parlamentje, a felszabadulás utáni első hídunkkal, a Kossuth-híddal.
(Magyar Foto felv.)

Ének egy vasúti kapusról

Már harminc éve harsant bele hangja
ezerszólamú várótermi zajba,
sürgés-forgásba — mily érdekes látvány! —
„Beszállni kérem! balra első vágány..."
Sántított szegény, biccentősen lépve,
de mi, utasok, nem is vettük észre.
Rozzant bútor volt, deres, kókadt fejjel
nem is gondoltunk rá, hogy ő is ember.
Pedig dolgozott. Ő irányította
a kevert népet hol balra, hol jobbra,
szavára kaptak böröndhöz zsibongók:
— Mernye, Mocsolád, Karád, Tab, Siófok...

Már harminc éve reggel, délben, este,
éjszaka is tán, felhangzott a verse
s indult a vonat, robogva a pályán
és ő ott maradt a peronon árván.
Nem ment ő soha messzi városokba,
melyeknek nevét oly szépen sorolta,
pedig szeretett volna tán utazni,
világot látni, valahol nyaralni.
Biztosan fájt a térde reggelente,
dereka táját köszvény görbítette,
— de hát üdültek helyette a grófok! —
Mernye, Mocsolád, Karád, Tab, Siófok...

Most, a múlt nyáron (már erre is tellett)
sokat járkáltam a Balaton mellett
s mikor Tihanyba indultam a busszal,
összeakadtam az öreg kapussal.
Megszólítottam. Buzgón elmesélte,
hogy beutalták... ide... üdülésre.
Napozik, fürdik, ő nem ünneprontó —
mondta nevetve — a kvártély, a koszt jó.
De mi lesz — mondta már inkább magának —
ha az utasok rossz vonatba szállnak?
— És nem értette, hogy miért mosolygok —
Mernye, Mocsolád, Karád, Tab, Siófok...

Regős Sándor

BÍZNAK A JÖVŐBEN

Fiatal asszony nyit ajtót a Mautner Sándor úti vasutas lakótelep egyik új házában. Tiszta, kékvirágos pongyolája, az előszobában pihenő motorkerékpár, a világvevő superrádió, az asszony ízes, derűs beszéde, azt a benyomást ébreszti a látogatóban, hogy megelégedett emberek között járunk, akik szeretik az életet és bíznak a jövőben.

Hankisz Károlynénak hívják, a MÁV Hídépítő Főnökség élenjáró dolgozójának a felesége. Férjére a csongrádi hídépítésnél figyeltek fel, azóta esztergályosból műszaki intézővé lett. Három gyermek vidám kacaja veri fel a barátságos otthont: a 10 éves Ilonka, a 12 éves Karcsi, az éltanuló 14 éves Esztike.

— A felszabadulás előtt még lakásunk sem volt — emlékezik *Hankisz Károlyné*. — Utána változott meg a mi helyzetünk is. Még nem értünk el mindent, vannak kisebb gondjaink, de takarékosan élünk és néha-napján nagyobb befektetésre is jut. A férjemnek például Zorkij fényképezőgépe van, előtétlencsével. Lelkes amatőr. Nemrégen mosógéppel lepett meg Károly. Most újabb bútorokat szeretnénk venni. És itt vannak a gyermekeink. Mi, családanyák, jól tudjuk, mit jelent őket rendesen ellátni, öltöztetni. Értük dolgozunk.

Majd hozzáteszi: — Haragszom a háborúra, még az emlékére is. Örülünk minden eseménynek, amely rögzíti a békés életet. A harcok idején három napos volt a kisfiam, jól emlékszem a szörnyű bombázásra.

Mindezt mesterkéletlenül mondja, az anya szavával, aki örül új életének és kész küzdeni családja békéjéért, holnapjáért.

(Újsághír: özv. Juhász Károlynét, Budapest-Józsefváros pályafenntartási főnökség takarítónőjét a nemzetközi nőnap alkalmából, Munkaérdemrenddel tüntette ki az Elnöki Tanács).

A KITÜNTETÉS

Karcsi sokáig nem jött, de egy napon mégis hazakerült.

— De régóta várunk...

— Mit tegyek?! Ilyen a háború! Néhány nap múlva menni kellett Boszniába, mert Ferenc József, az apostoli király minden katonáját számontartotta. De csak addig, ameddig a katona élt. Mert amikor Juhász Károly közkatona elesett, hónapokig nem értesítették a feleségét.

Aztán mégis küldtek egy lapot, amin közölték, hogy Juhász Károly hősi halált halt a királyért.

De a király hamar feledtett és nem törődött többé, hogy miből él meg özvegy Juhász Károlyné, hogyan nő fel a kisfiú és a kislány.

*

Befejeződött a háború. Szép beszédeket mondtak a parlamentben a hadiözvegyekről való gondoskodásról, de még a segélyt is megvonták. Juhászné ehelyett egy hold földet kapott.

Sokan mondták neki, hogy fiatal, jó háziasszony, kap férjet. Őt azonban nem érdekelte senki. Pedig eleget hallotta.

— De buta vagy! Addig keress magadnak valakit, ameddig nem öregszel meg. Háború után nagyon kapósak a férfiak!

Juhászné azonban inkább munkát keresett. 1921-ben feljött Pestre szerencsét próbálni. Egy ismerőse a Keletibe küldte.

— Nem tudok írni-olvasni, de takarítást vállalnék. Higyjék el, meg lesznek velem elégedve. Két gyermekem várja a betevő falatot.

— Felvettem és holnap már dolgozhat is.

Egy kis faluban laktak, Adácson. Innen nem lehetett mindennap bejárni. Most mi lesz? Egy takarítónő fizetése nem elég ahhoz, hogy Pesten lakást váltson. És Adácson mégis könnyebb a megélhetés, olcsóbb a lakás, a föld terem egy kis zöldséget.

Belköltözött a laktanyába, és csak szombaton utazott haza.

*

Sok huzavona után, 1926. március 16-án idehelyezték a X-es pályamesteri szakaszra. Pontosan emlékszik a dátumra, mert azóta sem változtatta munkahelyét. A napokban ünnepelte a szakasz 30. éves jubileumát. Úgy hozzánőtt a szakaszhoz, hogy el se lehetne vinni. Itt élte le életét, bánatát és itt kapott egy kis örömet is. Felszabadulás után megbecsült asszony lett és ő, a negyvenötös párttag még nagyobb szeretettel törölgette azokat az asztalokat, amelyek mellett ma már egyszerű pályamunkások ülnek.

*

Nehéz lenne elmondani harminc év történetét. Mennyi gondban őszült meg a haja, ráncosodott meg az arca, mindezt le sem lehet talán írni. Mi volt az öröme? Mi a bánata?

— A lányom meghalt. A fiam vasútépítő lett.

Fiával együtt még mindig Adácson lakik az Újsoron, és most is laktanyában tölti a hetet. Szombaton azután összeverődik a család, hazajön Karcsi és az unokák. Hétközben a laktanyában kötöget, hallgatja a rádiót. Így telik lassan az idő, teli gonddal, munkával és egyre több örömmel.

Amikor a kitüntetésről kérdezik, elszorul a szíve, sírvafakad. Az asszonyok most szerették meg igazán, mert látják: milyen jólesik Juhász néninek a megbecsülés, amelyre mindig vágyott.

Vigasztalják, de újra elsírja magát. Hát milyen világ ez, amikor a takarítónőt a parlamentbe viszik és c ország első emberei kezetfognak vele?! Aztán asztalhoz ültetik, megvendégelik és megkérdezik: mivel töltötte el a hatvanöt évet?

Hát lehet erre könnyek nélkül felelni?

MÉSZÁROS FERENC

A Debreceni Járóműjavító üzemi bizottságának felhívása munkavédelmi hónap szervezésére

Áprilisban lesz egy éve annak, hogy üzemünkben szovjet tapasztalatok alapján megszerveztük a munkavédelem társadalmi ellenőrzését. Ez alatt az idő alatt nagy változás következett be a munkakörülmények megjavítására irányuló tevékenységünkben.

Munkánk alapja a társadalmi tömegmozgósítás, a dolgozók bevonása a balesetek és az egészségtelen munkakörülmények elleni harcba. A társadalmi ellenőrök szívós és határozott munkája hozzájárult a munkahelyek, mosdók rendjéhez, tisztaságához, a biztonságos munkafeltételek megteremtéséhez. Elősegítette a műszaki vezetők és a szakszervezeti aktívák szorosabb együttműködését, elmélyítette a felelősségérzetet a dolgozó ember élete, biztonságos munkája és a balesetelhárítás iránt.

Feladataink sikeres elvégzéséhez felmérhetetlen segítséget adtak a szovjet munkavédelmi tapasztalatok, a szovjet műszaki és szakszervezeti aktívák példamutató munkavédelmi tevékenysége.

Az elért eredményekkel azonban nem vagyunk megelégedve, mert még mindig magas a baleseti százalék, erőforrásainkat még nem meritettük ki, munkánk fogyatékosságait még nem számoltuk fel teljesen. Éppen ezért *május 1-től 31-ig munkavédelmi hónapot tartunk*, s ez alatt még fokozottabb tevékenységet fejtünk ki a munkakörülmények megjavításáért.

A munkavédelmi hónap jelentőségét az üzemrészekben röpgyűléseken ismertettük. A dolgozókkal történt megtárgyalás után a pártszervezettel, valamint a vállalatvezetőséggel közösen vállaljuk:

1. A betegszázalék csökkentése érdekében az üzemorvos bevonásával feltárjuk az üzemi betegségek forrásait és azokat megszüntetjük. A beteglátogatási aktíva-hálózat mozgósításával megakadályozzuk, hogy üzemünkben álbetegek és lógósok húzzák a táppénzt.

2. Az ezer főre eső balesetek és kiesett munkanapok számát az előző év azonos időszakához viszonyítva legalább 25 százalékkal csökkentjük.

3. A munkahelyeket állandóan rendben és tisztán tartjuk, a közlekedési útvonalakon nem lesznek felesleges anyagok, hulladékok.

4. A gépek és egyéb felszerelések védőberendezéseit rendben tartjuk, annak használatára a dolgozókat mozgósítjuk. A dolgozók figyelmét ráirányítjuk a munkavédelmi újítások jelentőségére, hogy újításokkal is segítsék a biztonságos munkafeltételek megteremtését.

5. Az egész üzem területét tisztán tartjuk és a kijelölt helyeken május 1-re virágágyakat létesítünk.

6. A munkavédelmi társadalmi aktivisták számát 200-ról 220-ra emeljük.

Vállalásaink teljesítésével segíteni akarjuk a balesetek és a megbetegedések csökkentését, a termelékenység emelését és a dolgozókról való fokozottabb gondoskodást.

Várjuk, hogy felhívásunkhoz a vasút többi szolgálati helyei is csatlakozzanak.

Kérjük, hogy a versenyt a szakszervezeti központ munkavédelmi osztálya és az I/3. szakosztály munkavédelmi csoportja június 25-ig értékelje.

Debrecen, 1956. március 29-én.

a Debrecen Jj. ÜV üzemi bizottsága

★

A Debreceni Jj. ÜV felhívásával egyetértünk és felhívjuk az üzemi bizottságokat, hogy csatlakozzanak a kezdeményezéshez.

A munkavédelmi hónap sikerének előfeltétele a jó előkészítés. Éppen ezért üzemi bizottsági ülésen mindenütt tárgyalják meg az előkészítést, tárják fel a munkavédelemben található hibákat és ezek megszüntetésére irányítsák a dolgozók figyelmét.

A munkavédelmi hónap csak akkor lesz eredményes, ha a munkában a dolgozók széles rétegeit is bevonják. Röpgyűlésen ismertessék a feladatokat. A dolgozók javaslataival foglalkozzanak és hasznosítsák azokat.

A szervezést úgy irányítsák, hogy a munkavédelmi hónap május 1-vel ténylegesen meg is kezdődjön. Hónap közben állandóan ellenőrizzék a feladatok végrehajtását, a hónap végén dicsérjék és jutalmazzák meg azokat, akik jó munkát végeztek.

A felhíváshoz való csatlakozás egy példányát az üzemi bizottságok küldjék meg a területi bizottságon keresztül a szakszervezeti központ munkavédelmi osztályának.

Vasutas Dolgozók Szakszervezete munkavédelmi osztálya

Békéscsaba állomáson *Ladányi István* ifi tolatásvezető és brigádja a kocsimozgatási egységidőt 132 százalékra teljesítette. *(Vajda János leveléből.)*



Egy barátságos sarok a dombóvári vonatkísérő laktanyában. (Kovács Géza felv.)

Sikerrel kezdte meg munkáját a Hídépítő Vállalat újítási tanácsadó bizottsága

Az újítómozgalom fejlődésének egyik akadálya, hogy sok újító nem tudja elgondolását szakszerűen papírra vetni, rajzban ábrázolni, vagy tökéletes technikával kivitelezni. Emiatt nem egy újítási ötlet halt el csírájában vagy került az elutasítás sorsára. Ez adta az indítékot *az újítási tanácsadó bizottságok* megalakítására. A tanácsadó bizottság feladata, hogy a hozzá forduló újítókat útbaigazítással, elméleti és gyakorlati tanáccsal segítse újításaik megvalósításában.

Mindenkinek segítenek

A *MÁV Hídépítő Vállalatnál* február 14-én alakult meg az újítási tanácsadó bizottság.

— Nagy szükségét láttuk a mi üzemünkben is a bizottság megalakításának — mondja *Varga József* elvtárs, a SZUÉB elnöke. — Hogy miért? Régebben újítóink 60 százaléka a fizikai dolgozók közül került ki, 40 százaléka pedig műszaki volt. Tavaly előtt megfordult az arány, a műszakiak kerültek többségbe, a fizikaiak aránya pedig leszállt 40 százalékra, nyilvánvalóan azért, mert magukrahagyva, több sikertelen kísérlet után elment a kedvük az újítástól. Márpedig ebbe nem nyugodhatunk bele, hiszen az újítómozgalomból csak úgy lehet tömegmozgalom, ha a fizikai dolgozók minél szélesebb rétege kapcsolódik bele.

Hét taggal alakult meg a Hídépítő újítási tanácsadó bizottsága, *Belle Zoltán* műszaki felügyelő, volt építésvezető, többszörös újító vezetésével. A bizottság hetenként egyszer, hétfőn tart tanácsadást oly módon, hogy egy-egy tagja munkaidő után egy óra hosszáig rendelkezésére áll a hozzáfordulóknak. De a bizottság tagjai nem kezelik bürokratikusan a tanácsadást. Bármely napon, a nap bármely szakában szívesen adnak útbaigazítást mindenkinek, aki hozzájuk fordul.

Máris vannak eredmények

Az újítók nem is kéretik magukat, a bizottság fennállásának egy hónapja alatt máris sokan kerestek fel a bizottság tagjait. *Bérczi István* villanyszerelő és *Kovács Pál* segédmunkás az iker Siemens-hegesztő generátor egyenirányító berendezésének átalakítására adtak be közös újítást. A minisztérium az újítás bevezetését nem látta helyénvalónak, arra hivatkozva, hogy a berendezés javításához megfelelő hazai gyártmányú alkatrész áll rendelkezésre. A tanácsadó bizottság segítségével azonban az újítók meggyőzték a minisztériumot, hogy az újítás megrövidíti az egyenirányítók javítási idejét és ezzel megtakarítást eredményez. Így most már újítás lehet belőle.

Többeknek rajzok elkészítésében segítettek a bizottság tagjai. A segítség mértéke és eredménye azonban csak ezután mutatkozik majd meg igazán, amikor átmegy a köztudatba, hogy a bizottsághoz minden újító bizalommal fordulhat nehézségei kiküszöbölése érdekében.

„Az állomás legjobb szakszervezeti bizalmija"

— Van egy igen érdekes gyűjteményem, szinte valószínűleg kis könyvtár — mondja *Gáti István* elvtárs, Budapest-Déli állomás feladási raktárnoka, aki az utóbbi időben többször elnyerte az *„állomás legjobb szakszervezeti bizalmija"* feliratú zászlót s az idén az első negyedévben is a legesélyesebb. — Nyolc kötetből áll ez a gyűjtemény,

nyolc év szakszervezeti munkáját

jegyezgettem fel bennük. Érdekes, tanulságosak ezek a feljegyzések, időnkint előveszem, emlékezni és tanulni. Például látom belőlük, hogy az előző időkben mennyire nem volt folyamatos a munkaverseny. Egy-egy kampányidőszak után milyen csend volt a verseny körül.

— Igen — folytatja — ez az én hibám is volt, igyekezlem is kijavítani. Tavaly óta pontosan benne van a versenynaplóban

a negyedévi, a havi és a tíznaponkénti versenyterv,

mellette az időszakok terv-teljesítése. De nemcsak a versenyről szóló rész tanulságos. Például hiába lapozom végig a füzeteket, nem találok semmi feljegyzést arról, hogy raktári, fizikai dolgozó üdülésben részesült volna.

— De itt van az idei napló. Mindjárt terv- és versenymegbeszélésekkel kezdődik, itt vannak a dolgozók vállalásai az első negyedévre.

Az üdültetés is kedvezőbben alakult,

igaz, magam is úttörő voltam: 33 évi vasúti szolgálat után az idén először voltam üdülni. És úgy látszik, elég megkapóan tudtam ecsetelni az üdülés szépségeit, mert utánam *Sőmen József* raktári dolgozó kért beutalást és amikor visszajött Mátraházáról, arra kért, hogy jövőre is próbáljak beutalójegyet szerezni a számára.

— A legfontosabb, hogy az ember semmilyen problémát ne találjon kicsinynek. Az egyes ember számára minden úgy elsőrendűen fontos. És rajtunk, szakszervezeti bizalmiakon is múlik, hogy a dolgozók a közösség ügyeit is éppen olyan fontosnak találják, vagy még fontosabbnak, mint a magukét.

Minden héten sajtómegmegbeszélést tartunk,

ismertetem a *Szabad Nép*, a *Népszava*, a *Szocialista Vasútért* legfontosabb cikkeit, megbeszéljük az időszerű kérdéseket.

Gáti elvtárs felismerte a szakszervezeti bizalmi sokirányú munkája körül a legfontosabbakat: a szoros együttműködést, a dolgozók ügyeivel való törődést, a politikai és szakmai nevelést. De sok bizalmi van még az állomáson, aki nem látja ilyen tisztán a feladatát. *Bognár Károlyné* például, az állomási takarítószemélyzet bizalmija, már hónapok óta nem tartott csoportértekezletet. Pedig igen sok mondanivalója lehetne, többi között

a munkadó jobb kihasználásáról, a munka minőségének megjavításáról,

különös tekintettel a növekedő tavaszi és a közeledő nyári forgalomra, az utazás körülményeinek javítására.

Bognár elvtársnő régi, lelkismeretes dolgozója az állomásnak. Éppen ezért többet vár tőle a szakszervezet, de többet várnak tőle dolgozótársai, csoportjának tagjai is. Például azt, hogy

több szeretettel és megértéssel

érdeklődjön problémáik iránt. A példa közel van az ő számára és a többi szakszervezeti bizalmi számára is: Gáti elvtárs nemcsak 38 éves szakmai gyakorlatának tapasztalatait adja át szívesen, hanem nyolcévi szakszervezeti munkájáét is.

A szovjet vasutak fejlesztése a hatodik ötéves tervben*

III.

Rendkívül érdekes és csodálatraméltó az automatizálás eredményeinek felhasználása a vasúti közlekedésben. Mindenekelőtt azt kívánom megvilágítani, hogy mit jelent az, hogy 15 000 km hosszúságú vasútvonalat önműködő térközbiztosító-berendezéssel látnak el. A szám nagyságára jellemző, hogy ez a vonalhossz közel kétszerese a MÁV teljes vonalhosszúságának és az Egyesült Államokban 1955-ben csak 2360 kilométer vonalhosszon építettek önműködő térközbiztosító berendezést.

A biztosítóberendezések építésénél az egyhelyről irányítható, kivilágítható, villamos vágánytáblás, automatikus villamosbiztosító berendezések kerülnek széles körben alkalmazásra. Ez a rendszer abban áll, hogy a berendezés a vonat haladásával- önműködően oldja fel maga mögött már részleteiben is a vágányutat és ha a menetet veszélyeztető vagy keresztező vágányútról van szó, az előbb elhaladt menet részvágányút feloldásai után automatikusan mutatják a jelzők a szabad utat. A berendezés a legrugalmasabb, leggyorsabb vonatközlekedést teszi lehetővé a teljes biztonság megtartása mellett. Rendkívül jelentős az állomási kapacitás fokozása szempontjából is a biztosítóberendezés úgynevezett nyomógomb vezérlése, amely lehetővé teszi, hogy egyetlen gomb megnyomásával a menetben érdekelt összes váltók automatikusan és egyidőben álljanak át.

A terv szerint 18 000 váltót szerelnek fel villamos váltóállító szerkezettel, ami azt jelenti, hogy a váltókezelőket szinte mindenütt nélkülözni lehet. A biztosítóberendezések másik fejlődési iránya: központi forgalomvezérléses berendezéssel irányított állomások, egy egész rendelkezési szakasz hosszára kiterjedően. E biztosítási rendszer lehetővé teszi azt, hogy 200—250 km-es vonalszakaszon a forgalom irányító egyetlen helyről maga gondoskodjék a vonatok továbbításáról.

Lényegében a központi forgalomvezérlő berendezéssel irányított állomások biztosítóberendezései azonosak az előbb vázolt korszerű állomási berendezésekkel, azzal a különbséggel, hogy azt a műveletet, amit a forgalmi szolgálattevő helyileg végez az állomáson, a menetek beállításakor a nyomógomb vezérléses készüléken a forgalomirányító központból távvezetéken továbbított code-jelek végzik el.

Az ilyen berendezésekkel a vonal kapacitását 30—40 százalékkal növelik. A központi forgalomvezérlő berendezés kezelője az irányító központban kivilágított vágánytáblán kíséri figyelemmel a hozzátartozó szakasz valamennyi vonatjának mozgását. A berendezés csak az állomásokat irányítja a távolból (váltók be- és kijáratai, valamint áthaladó jelzők állítása), a térközi forgalmat önműködő térközbiztosító berendezés szabályozza, amely az állomások berendezéseihez van csatlakoztatva.

E korszerű biztosítóberendezések szerkezeti elemeinek kialakításánál fokozottan ügyelnek arra, hogy a hibák kijavítása a leggyorsabban megtörténhessék. Éppen ezért az egyes alkatrészeket, sőt egész áramköri egységeket dugaszolható kivitelben készítik el, hogy azonnal cserélhetők legyenek.

A központi forgalomvezérlő berendezést irányító dolgozó munkájának megkönnyítése végett menetrendgrafikon írókészüléket is alkalmaznak, amely elektromos összeköttetésben van a vágánytáblán jelzett vonatok áthaladásával és ennek megfelelően rajzolja a grafikont.

Megszűnik a ködveszély

Ezek, a Szovjetunióban mind több vonalon felszerelésre kerülő biztosítóberendezések azonban nem tudják egymagukban kiküszöbölni a jelzők megfigyelésénél mutatkozó emberi tévedéseket. Ezek lehetőségének kizárását az önműködő vonatbefolyásoló berendezések végzik. A Szovjetunió vasutai kétfajta rendszerű vonatbefolyásoló berendezést használnak. Azokon a vonalakon, ahol nincs önműködő térközbiztosítás, a jelzők mellett egyszeri villamos behatást adó úgynevezett pontszerűen működő berendezések vannak.

Az önműködő vonatbefolyásoló, kombinált mozdonysátorjelző berendezés már nemcsak a pályák bizonyos pontján ad jelzést a mozdonyvezetőnek, hanem folyamatosan mutatja a jelzésképeket. A berendezés a vágányokba vezetett ütemezett sináramkörrel működik, amit a mozdony elejére szerelt és menet közben mindkét sínpár között haladó felvevő mágnes érzékel. A mozdonysátorban mind a vezető, mind a fűtő oldalán egy-egy fémszemrényben zöld, sárga, sárga-vörös, vörös és fehér lámpa van elhelyezve, amelyek mindig azt a színképet jelzik, már a térközbe való belépés pillanatától kezdve, amilyen színt mutat a térköz tulsó határán lévő jelző. Ha a mozdonyvezető nem intézkedik időben a vonat megállítása iránt, elektrocsöves erősítőberendezéssel működésbe lép a fékkiváltó szerkezet és a vonatot megállítja.

Rendkívül nagy előnye a berendezésnek az, hogy a mozdonyvezető bármely pillanatban, a pálya bármely részén, tehát akkor is, ha nem lát jelzőt, teljesen tájékozott a pálya helyzetéről és az általa még nem is látott jelző színképéről. Elgondolhatjuk, hogy ennek különösen ködben milyen nagy jelentősége van és milyen biztonságot ad a mozdonyvezetőnek. Igen tanulságos az is, hogy a fényjelzőkön a külön minden színkép részére szolgáló lámpatestek helyett projektoros fényjelzőket használnak. E jelzők lámpatestből állanak, amelyekben elektromágnes útján megfelelő áramköri kivezérléssel a megfelelő színkép mindig a sugárvető fókuszába kerül és a kívánt színt bocsátja ki.

(Folytatjuk.)

* Részletek Csanádi György MÁV vezérigazgatónak a magyar-szovjet barátsági hónap alkalmából tartott előadásából.

A DOLGOZÓK BIZALMÁBÓL

Múlt számunkban közöltük a szombathelyi és miskolci terület választmányának és területi bizottságának névsorát. Most, a szegedi és a debreceni terület dolgozóinak bizalmából a szakszervezeti területi választmányba és a területi bizottságba választott elvtársak névsorát közöljük:

Szeged terület

A választmány tagjai: Annus István Szeged Pol. Oszt., Borsodi János Szeged Ig. vez., Bakos Tibor Kiskundorozsma áll., Belényi Mihály Kiskunhalas áll., Drobina Lajosné Szeged szertár., Finta Kálmán Szeged Ter. Biz., Galántai Ferenc Bácsalmás, Gyarmati Etel Kopáncs áll., Hegedüs Jenő Szeged Ter. Biz., Hönh József Szeged fth., Katona János Szeged TBKE., Kiss István Szeged fth., Kiss Zoltán Szeged Ter. Biz., Kondorosi József Makó pft., Koszorús Ferenc Szeged Ptf. Főn., Kotormán Mihály Mezőhegyes áll., Kovács Géza Tótkomlós áll., Kovács Pál Békéscsaba fth., Lőrincz József Szeged szerelésvez., Molnár Imre Hódmezővásárhely pft., Nagy István Kiskunhalas fth., Nagy Mátyás Szeged Ter. Biz., Mészáros István Csongrád, Parajdi Bertalan Szeged Ig., Pál Béla Lőkösháza, Pálfi István Komádi áll., Rácz Balázsné Nagykörös áll., Somogyi József Szeged Ig., Szabó Géza Szentes fth., Szegi Sándor Vésztő fth., Vajda János Békéscsaba áll.

A választmány első ülésén a következő elvtársakat választották a területi bizottságba:

Annus István, Borsodi János, Belényi Mihály, Drobina Lajosné, Finta Kálmán, Hegedus Jenő, Kiss Zoltán, Koszorus Ferenc, Kovács Géza, Somogyi József, Vajda János.

A területi bizottság elnökévé Kiss Zoltán elvtársat választották.

Debrecen terület

A választmány tagjai: Balogh Béla Debrecen Jj., Balogh Istvánné Debrecen Ig., Kálmán Ernő Debrecen áll., Lovász Imre Debrecen Ter. Biz., Magyari István Debrecen Ig., Marosi Sándor Debrecen Ter. Biz., Nagy János Debrecen Ig. Pol. Oszt. vez., Orgovan László Debrecen Ter. Biz., Szabolcsi Dénes Debrecen Ig., Tamás Sándor Debrecen Ép. Főn., Venyige Zsigmond Debrecen áll., Jóvér Géza Debrecen fth., Kádár János Debrecen Ter. Biz., Komlósi Miklós Nyíregyháza fth., Béres Etelka Püspökladány áll., Daróczi Imre Berettyóújfalu áll., Daraí Gyula Debrecen Ter. Biz., Gellért László Debrecen Jj., Horváth Gyula Debrecen MTH., Kovács Jánosné Debrecen pft., Samuel Miklós Debrecen fth., Papp Gábor Záhony áll., Pető László Hajdúhadház áll., Sikli László Mátészalka fth., Szabó György Püspökladány áll., Szili András Kisújszállás Ptf. Főn., Szávai Endre Debrecen Ig. vez., Szoó Zsigmond Záhony átrakó, Vajda Pál Püspökladány Fatelítő.

A választmány első ülésén a következő elvtársakat választották a területi bizottságba:

Balogh Béla, Balogh Istvánné, Kálmán Ernő, Lovász Imre, Magyari István, Marosi Sándor, Nagy János, Orgovan László, Szabolcsi Dénes, Tamás Sándor, Venyige Zsigmond.

A területi bizottság elnökévé Lovász Imre elvtársat választották.

Az árvízkárok helyreállításánál is az első vonalban akarnak lenni a vasutasok

Mekkora változás egy hét alatt! A Duna megszelidülve folyik medrében, az elöntött részeken már nem összefüggő a víztükör, a lakott helyekről, a dunaparti raktárak, ipartelepek területéről kiszivattyúzták a vizet, a *gemenci* erdő felé madárrajok repülnek, csőrükben szalmával az új fészekhez. A *bajai* állomás előtt megjelentek az öreg konflisok, amelyeknek lovai a veszély idején homokot, követ talicskáztak a gátakra.

A változás, az élet helyreállt rendje meglátszik Baja állomás munkáján is. Az állomáson, a fűtőháznál új munkafeladatok foglalkoztatják a dolgozókat: *az elmaradt szállítások pótlása, az árvízokozta károk mielőbbi helyreállítása.* A pályafenntartás dolgozói derekas munkát végeztek. Mint beszámoltunk róla, rövid idő alatt helyreállították a *pörböly*i töltésszakadást és a víz még nem tünt el teljesen a dunapartról, már elvégezték az iparvágányok műszaki vizsgálatát, a szükséges javításokat.

A forgalom, a vontatás, a kereskedelem még soha nem dolgozott ilyen összekovácsolódott egységben. Március 26-ig 7702 tonna elszállítatlan áru gyült össze. Ezt az adósságot mielőbb törleszteni akarják. A Terményraktározási Vállalat raktáraiból a legrövidebb idő alatt az árvíztől felszabadult területekre akarják juttatni a vetőmagot. Annyival is inkább sürgős ez, mert bármelyik nap megérkezhetnek a helyreállításhoz küldött építési anyagok ezer és ezer tonnái.

Két vélemény a vasutas dolgozók helytállásáról

A víz az elöntött területek zömétől elvonult, de ez nem jelenti azt, hogy most már nincs szükség a vasutasok segítségére. Baján beszéltünk a járási párt-végrehajtóbizottság titkárával, *Kerek István* elvtárssal a vasutas dolgozók segítségéről.

— *A vasutas dolgozókra mindig különösen számithattunk* — mondotta. — *Szervezetten, fegyelmezetten álltak a legveszélyeztetettebb szakaszokon. De a forgalom is a legmesszebbmenő segítséget adta, teljesen megszünt ezekben a napokban a sokszor nehézményezett vasúti bürokrácia, szinte pillanatok alatt intézkedtek.*

A bajai vízügyi igazgatóság főmérnöke, *Ballai* elvtárs szintén az elismerés hangján beszél a sok ezer vasutasdolgozó helytállásáról, majd így folytatja:

— *A legfontosabb feladat most a gátak mielőbbi helyreállítása, hogy az esetleges zöldár ellen védekezni tudjunk. Mintegy 20 gátszakadást kell helyreállítanunk május 1-ig, s ehhez kértük a vasút segítségét. Az eddigi csapatok a múlt szombaton hazautaztak, de ígéretet kaptunk, hogy hétfőn reggelre újabb ezer vasutas dolgozó érkezik. Sajnos, eddig nem érkeztek meg, pedig már kedd este van.*

Tó — a vasúti töltés helyén

Bajáról a helyreállított töltésen keresztül utazunk tovább *Szekszárd*ra. A vasutat a pörbölyi töltésszakadás mellett itt érte a legsúlyosabb kár: a jeges ár *Szekszárd* és *Tolna-Mözs* között 1700 méter hosszúságban megrongálta a vasútvonalat, a palánki mezőgazdasági iskola megállóhely közelében *53 méter hosszúságban elvitte a töltést és a négyméteres nyilású teknőhidat.* Itt az áradat olyan kráterszerű tavat vájt az egykori töltés helyén és környékén, amelynek mélysége jelenleg is nyolc méter, tehát három-négy méterrel nagyobb, mint a Balaton átlagos mélysége. A szakértők véleménye szerint itt *új, állandó tó keletkezett.*

Ebben az új, nagy kiterjedésű tóban építik most a pályát a *szekszárdi*, a *pécsi*, a *nagykanizsai* pályafenntartási főnökségek és a dombóvári Építési Géptelep Főnökség dolgozói, éjjel-nappal, váltott műszakban. Hatalmas munka ez: a most már szinte szeliden hullámzó tó úgy nyeli el a mázsányi kőtömböket, mint a morzsát. Az anyagvonatok állandóan zúdítják a követ, salakot, napi négy-ötszáz köbméter kő hull a feneketlennek tűnő mélységbe.

A hatalmas mennyiségű töltésanyagot közvetlenül a vízbe kell dönteni. Ez a munka eleinte lassan haladt, a dolgozók nem tudták eléggé megközelíteni a töltésszakadás helyét. *A néphadsereg katonái, az egyik utászalakulat sietett a pályaépítők segítségére.* Tizenkét pontont szállítottak a helyszínre, rövid idő alatt hidat vertek, amelyre a vasutasok keskenyvágányt építettek. Most már gyorsabban, jóval könnyebben tudják megközelíteni a csillékkel a szakadás helyét.

A Tolna megyei tanács titkára a további segítségről

A pontonhíd segítségével minden remény megvan arra, hogy a vállalt április 14-i határidő helyett jóval előbb átadhatják a forgalomnak ezt a vonalat is, amelynek igen fontos szerepe van Sztálinváros kiszolgálásában. A munkát azonban lényegesen meggyorsítaná, ha *még legalább hatnyolc csillekocsit kapnának az anyagszállításhoz.*

A vasutas dolgozók odaadó munkájára, fáradságot nem ismerő helytállására itt, a jobb parton is nagyon sokan emlékeznek. Felkerestük *Polgár Ferenc* elvtársat, a Tolna megyei Tanács VB-titkárát, aki a következőket mondta:

— *A helyreállítási bizottság eddigi tervei azt mutatják, hogy a továbbiakban is igen nagy feladat vár a vasutra és a vasutas dolgozókra. Mintegy 20 000 kocsi építési anyagra kell számítani, ennek fogadására, kirakására feltétlenül szükséges lenne Szekszárd állomás ötödik vágányának megépítése. Egyébként a helyreállítási bizottság és a vasút között összekötő működik majd, hogy minél összehangoltabb legyen a munka.*

Igen, a vasutas dolgozóknak is az a céljuk, hogy mielőbb eltünjenek a pusztulás nyomai. *Keresztes Gyula*, Baja és *Budavári Lajos*, Szekszárd állomásfőnöke mintha csak összebeszéltek volna, ugyanazokkal a szavakkal búcsúztak: *„A vasútnak nagyon jó munkát kell végeznie, hogy egy pillanatig se késleltesse a helyreállítást, az új otthonok építését".*

Átvették a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját a Pécsi Pályafenntartási Főnökség dolgozói

Március 24-én lelkes ünnepség színhelye volt a pécsi vasutasok kultúrotthona. A Pályafenntartási Főnökség dolgozóit ünnepelte a pécsi Pályafenntartási Főnökség munkásai tanúsítottak és az eddigi termelési eredmények biztosítékai annak, hogy a főnökség az 1956. évi tervét minden részletében maradéktalanul teljesíti, illetve túlteljesíti.



Az ünnepélyes zászlóátadás
(Németh Gyula felv.)

A Minisztertanács képviseletében *Papp Károly* elvtárs, a Vasúti Főosztály pályafenntartási és építési szakosztályának vezetője beszélt.

— A pályafenntartási szakszolgálat egésze büszke a Pécsi Pályafenntartási Főnökség dolgozóira, hiszen nem volt még példa arra, hogy egy pályafenntartási egység egy éven keresztül teljesítette volna az élüzem-feltételeket. Az a kitüntetés, amelyben az elvtársak részesülnek, a pályafenntartási főnökség minden egyes dolgozóját még jobb, még eredményesebb munkára kötelezi.

A beszédet ezekkel a szavakkal fejezte be: *„Ne elégedjenek meg az elvtársak az elért eredményekkel, hanem törekedjenek továbbra is még eredményesebb munkára. Bizunk abban, hogy a pályafenntartási főnökség pártszervezetének, üzemi bizottságának, kommunistáinak vezetésével a reájuk bizott feladatokat időben és sikeresen fogják megoldani."*

A zászlóátvétel után *Sz. Szabó László*, a pályafenntartási főnökség vezetője, valamennyi dolgozó nevében megfogadta, hogy az árvíz miatti elmaradást pótolják, s maradéktalanul teljesítik tervüket.

A jutalmak kiosztása után színvonalas kultúrműsorral szórakoztatták a dolgozókat.

Ahol virágzik a 480 perces mozgalom

A nyiregyházi fűtőház brigádjai fogadalmat tettek a 480 perces mozgalom felvirágoztatására, a munkaidő teljes kihasználása céljából. Április 4 ünnepére való készülődés során valamennyi brigád jo eredményt ért el a munkaidő teljes kihasználásában. *Papp András* armatúralakatos, übelnökhelyettes és *Szöllősi Miklós* ifi-dolgozó légszivattyúk és kenőprések javításánál selejtmentes munkát végzett. Viszszatérő javítás nem fordult elő náluk. *Tölgyesi Zoltán* ifiesztergályos, pártvezetőségi tag szintén selejtmentesen dolgozott. Az utolsó másodpercig kihasználják a 480 percet *Sipos József* géplakatos és brigádja, valamint *Ádám István*, *Kézi Sándor* és *Kovács József* ifi-lakatosok is.

A mozdonyszemélyzetből kiemelkedik *Bükösdenszki Endre* mozdonyvezető és két fűtője, *Hámori András*, valamint *Dankó I. József*. Elmúlt heti teljesítményükkel egész havi százelegytonnakilométer tervüket teljesítették, a szántarékosságban 6 százalékot értek el. *(Szilágyi Gyula leveléből.)*

Miskolc és Pusztaszabolcs a csomóponti verseny élén

I. CSOPORT.

1. Miskolc 108 pont, 2. Debrecen 105 pont, 3. Dombóvár 94 pont, 4. Hatvan 90 pont, 5. Rákos 77 pont, 6. Budapest—Ferencváros 74 pont, 7. Szolnok 70 pont, 8. Rákosrendező 65 pont, 9. Komárom 58 pont.

II. CSOPORT

1. Pusztaszabolcs 98 pont, 2. Nyíregyháza 97 pont, 3. Békéscsaba 94. pont, 4. Szombathely 89 pont, 5. Pécs 89 pont, 6. Celldömölk 79 pont. 7. Szeged 77 pont, 8. Győr 72 pont, 9. Székesfehérvár 71 pont.

Tanulságos történet az utazási feltételek biztosításáról

A jobb utazási feltételek biztosítása központi kérdésként szerepel a vasút vezetőinek és dolgozóinak munkájában. Ezért hozták létre annak idején a személyszállítási csoportot az igazgatóságokon. De mit ér a rendelet, mit tehet a személyszállítási osztály, vagy a személyszállítási csoport, ha a szolgálati helyeken, ahol közvetlen, mindennapos feladat a jobb utazási feltétel biztosítása, csak a rendeletet ismerik, de mitsem tesznek a végrehajtásért.

Tanulságképpen elmondok egy magam tapasztalta példát. Tatabánya-alsó—Pápa között a 7326/27-es személyvonat szombati napokon két géppel és megerősített szerelvénnyel közlekedik. Illetve így kellett volna közlekednie március 17-én is. A pápai fűtőház biztosította a gépeket, a szerelvény megerősítése azonban nem történt meg.

Ha Pápa állomás elmulasztotta a szerelvény megerősítését. Tatabánya-alsó még helyrehozhatta volna a hibát. De nem tette. Ezért a budapesti vonatokkal érkezők nem találtak helyet a csökkentett szerelvényű vonaton, minden lépcső, átjáróhíd roskadásig megtelt utasokkal. De még így sem jutott hely mintegy 70—80 utasnak. *Takács Imre* rendelkező forgalmi szolgálattevő csak a vállát vonogatta és az volt a véleménye: meneszteni kell a vonatot, aki tud, majd felkapaszkodik, aki nem, az lemarad.

A budapesti személyszállítási csoport révén kellett utasítatni — mert a kérés nem használt —, hogy erősítse meg a szerelvényt a rendelkezésre álló hat személykocsival, amely ott állt kihasználatlanul az állomáson. Az utasításra végül is hajlandó volt erősíteni adni, de úgy látszik megharagudott, mert nem a nélkülözhető személykocsit adta, hanem egy kitakarítatlan teherkocsit. Ennyi tehetetlenséget, mondhatnám úgy is, ennyi rosszindulatot nem vártunk egy forgalmi szolgálattevőtől. Az ilyen magatartás egyáltalán nem öregbíti a vasút és a vasutas dolgozók jóhírnevét.

Ez a példa sajnos, nem egyedülálló. Azt javasolom a személyszállítási osztály és az igazgatósági személyszállítási csoportokban dolgozó elvtársaknak, hogy a hasonló esetek elkerülése végett legyenek többet kint a szolgálati helyeken és kevesebbet az íróasztaloknál.

Németh István,
a vasút politikai főosztály munkatársa.

Pótolták a februári elmaradást

Sztálinváros állomás dolgozói elismerésre méltó módon küzdötték le a tél nehézségeit és nehézségek árán bár, de hibátlanul szolgálták ki a Vasművet. Februárban jócskán volt lemaradás: a terhelésnél csak 98, a kocsitartózkodásnál csak 74 százalékot értek el. Ezeket a hibákat azonban március első dekádjában megszüntették és a fajlagos kocsimozgatást 137, a terhelést 100, a menetrendszerinti indítást 94, a kocsitartózkodást 114, a kocsikifutást 114 százalékra teljesítették. A lemaradás pótlásában nagy része van *Bodó Ernő* állomásfőnökhelyettes, *Csombók Béla* kocsimester és brigádja, valamint *Csajka József* rendelkező forgalmi szolgálattevő, de az állomás valamennyi dolgozója odaadó lelkes munkájának. *(Pongrácz Jenő leveléből.)*

Növeljük a tehervonatok utazási sebességét

A hosszú, hideg tél alaposan lerontotta a vonattovábbítási teljesítményeket. A jó idő beálltával elérkezett az ideje, hogy a munkát ismét rendes kerékvágásba tereljük és helyreállítsuk a teljesítményi normákban keletkezett hiányosságokat.

A februári mélypont

Ilyen hiányosság jelentkezett januárban, de különösen februárban a *tehervonatok utazási sebességében.* Most, amikor olyan feladat sürgős végrehajtásáról van szó, mint a nagy tél következtében elmaradt küldemények elszállítása, *egyik fontos tennivaló a lelassult utazási sebesség növelése, tervszerinti teljesítése és ennek révén a kocsifordulóidő csökkentése.*

Januárban, viszonylag még jó időben 91,5 százalékra esett a tehervonatok utazási sebességének átlaga. *A csökkenés az irány- és közvetlen vonatoknál volt a legnagyobb* — 82 százalékra teljesítették az utazási sebesség tervét, pedig ezeknél a vonatoknál nincs kezelés. A C és D-vonatok 91,5 százalékot értek el, a tolatós vonatok pedig megközelítették a 100 százalékot. Februárban azonban mindhárom vonatnemnél annyira leromlott az utazási sebesség, hogy hasonló helyzetre alig emlékszünk.

Jelentős segítség: a gyors darabárukezelés

A következő időben számolni kell azzal, hogy növekszik a februárban korlátozott darabáru forgalom. A tömegesen szállításra kerülő mezőgazdasági cikkek (vetőmag, műtrágya, gépek, stb.) nagyrésze darabáruként kerül feladásra. A darabáru növeli a kezelések számát és idejét, tehát újabb nehézségeket okoz a menetidő tartásánál. Ezért az első kérés a kereskedelmi szolgálat dolgozóihoz szól: *gyorsítsák meg a darabárukezelést, nagyobb gondossággal végezzék a ki- és berakást, hogy a vonat tartani tudja menetidejét.* Főleg a berakásnál fordulnak elő hibák. Nagy figyelmet kell szentelni arra, hogy sorjában legyen az áru berakva, ne kelljen utána kutatni. A legelőször kirakásra kerülő darabok legközelebb legyenek. Az állomásoknak pedig arra legyen gondjuk, hogy *teremtsék meg a gyorsabb darabáru kezelési lehetőségeket,* különösen éjszaka, a minél jobb világítással.

A forgalmi szolgálat tennivalója a tehervonatok utazási sebességének növelésénél ugyanaz, ami általában egyik legfontosabb feladata, az únásig hallott, de soha eleget nem hangoztatható felhívás: *a jelzőnél való megállítások, ácsorogtatások megszüntetése, vagy legalábbis minimálisra csökkentése.* A forgalmi szolgálattevők körültekintő éber szolgálata legfontosabb követelmény ahhoz, hogy emelkedjék a tehervonatok utazási sebessége.

A vontatási dolgozóknak is felesleges egyenkint figyelmükbe ajánlani azokat a tennivalókat, amelyek most rájuk várnak, így a jó szénkeverést, a kezelések gyors lebonyolítását. De valamire mégis fel kell hívni a figyelmüket: a *rövid menetidő alkalmazására.* Alkalmazzanak rövid menetidőt a megkésett vonatoknál az utazási sebesség javítása érdekében. Az enyhébb időben a váltóztatlanul kedvezőtlen szénhelyzet ellenére is lehetséges ez. És még valamit: a vontatási dolgozók *a túlsúlyt is továbbítsák menetidővel,* mert csak akkor van értelme a túlsúly vállalásának, ha a vonat tartani tudja menetidejét.

Szólni kell még a pályafenntartás dolgozóihoz. A hosszú, erős tél a szokottnál jobban megrongálta a pályákat. Jelenleg sok a lassújel a vonalakon. Kövessenek el mindent a pályafenntartás dolgozói, hogy a *lassújeleket minél előbb megszüntessék,* segítsék ezzel is a tehervonatok utazási sebességének növelését.

Hóvakság?

Egy hónapja is elmúlt, hogy Fót állomáson Tófeji Ilona állomáselőljáró, forgalmi szolgálattevő a félméteres hóval belepett állomás felszabadítására — miután a D 4-es utasításban előírt tennivalóinak megtétele után sem kapott a vasút illetékeseitől támogatást — néphadseregünk katonáihoz fordult, akik már előzőleg felajánlották segítségüket. Rövid idő alatt forgalombiztossá tette az állomást és a vonalat hatvan vidám nótaszóval dolgozó honvéd.

Amennyire felemelő és mindenképpen dicséretet érdemlő öntevékenység ez, annyira visszataszító az, ami ezután következett. A váci pályafenntartási főnökség ugyanis 250—1956. számú átiratában bepanaszolta Tófeji Ilonát „önhatalmú" ténykedése miatt azzal az indokkal, hogy cselekedete „ellenkezik a D 4. számú utasítás idevonatkozó pontjaival". Még hozzáteszi, hogy „kéri a III. osztály figyelmét felhívni, hogy hasonló esetek elkerülése végett Tófeji elvtársnőt vonják felelősségre".

A budapesti igazgatóság III. osztálya azonban másként látja ezt a kérdést, úgy, ahogy mi is látjuk: nem elítélendő, hanem dicserendő cselekedetről van szó. A II. osztályon, ahol a pályafenntartási főnökségnek adnak igazat, úgy látszik már „elfelejtették", hogy az árvízvédelem, a földrengés és nem utolsósorban a rendkívüli téli időjárás okozta nehézségek idején nem egy helyen, magánál a pályafenntartási szolgálatnál is az öntevékenység, a leleményesség segített nagyon sokszor kisebbíteni a veszélyt.

Mindez persze nem annyit jelent, hogy ne tartsuk be az utasításokat, ne követeljük meg az utasítás szerinti munkát. De joggal kérdezzük, hogy egy állomáson, ahol a befúvás mindent betemetett, se gép-, se kocsimozgás nem volt — ez esetben milyen büntetendő cselekményt követett el Tófeji Ilona?

Büszkék vagyunk arra, hogy egyre több olyan elvtársnő lát el felelősségteljes szolgálatot a vasúton, aki nem ijed meg sem a maga, sem a mások árnyékától, akinek szive és esze a helyén marad a veszély óráiban is és a dolgozó nép érdekében cselekedni képes.

Tanuljanak ebből a vasút bürokratái, akik a papir zizegésétől nem hallják a szabad szél szárnyalását.

Szelecsényi István

Ifjúsági élet

A Landler Jenő kulturális és sport-seregszemlére készülődés tapasztalatai

Ma már elmondhatjuk, hogy a Landler Jenő kulturális és sport-seregszemle felhívása megfelelő visszhangra talált a miskolci igazgatóság területén a DISZ-szervezetek, művészeti csoportok körében. A kezdeti időszakokban azonban DISZ-szervezeteink nem ismerték fel a seregszemle jelentőségét a szervezési módjában is tájékozatlanok voltak. *Hatvan* állomás DISZ-titkára például azt mondotta: *„Mi beneveznénk a seregszemlére, csak pénzünk nincs."* A legfőbb hiányosság abból adódott, hogy egyes helyeken a DISZ-szervezetek nem vették fel a kapcsolatot a vasutas művelődési otthonok vezetőségeivel, a kultúrnevelési bizottságokkal és a tájékoztatókat is az asztalfiókokban „felejtették". De a tanácstalanság abból is adódott, hogy egy időben mi is csupán azt vitattuk: a szakszervezet, vagy a DISZ az irányítója a seregszemlének?

Az igazgatóság ifjúsági nevelési tanácsa végül is kezébe vette a seregszemle irányítását. Megalakult a seregszemle szervező bizottsága, mely munkatervet is készített. Januárban értekezletre hívtuk a DISZ és a szakszervezet kultúrfelelőseit, a művelődési otthonok igazgatóit és tisztáztuk a seregszemlével kapcsolatos anyagi és szervezeti kérdéseket, megszabtuk a feladatokat.

Hogy az értekezlet mennyire érte el a célját, arról az elért eredmények tanúskodnak: a DISZ-szervezetek, a művelődési otthonok vezetőségei és kulturális bizottságaink megtalálták az együttműködés helyes módját.

A mozgósítás főleg arra irányult, hogy valamennyi művészeti csoport, ahol művészeti oktatók dolgoznak, nevezzenek a seregszemlére, s ahol még nincs, de lehetőség van rá, alakuljanak ifjúsági művészeti csoportok.

A mozgósítás eredményeként 19 szolgálati ihely 48 kultúrcsoportja küldte el nevezését és 8 szolgálati helyről jelentkeztek a szavalóversenyre. Ezek között már szerepelnek olyan szolgálati ihelyek is, mint *Berente* szénpályaudvar és *Szuhakálló*, ahol most alakultak a művészeti csoportok. *Hatvanban* és *Salgótarjánban* is DISZ művészeti csoportok alakultak s ezek a művelődési otthonnal már tartanak is közös rendezvényeket.

Hiba az is, hogy *Sárospatakon* és *Hidasnémetiben*, ahol működnek művészeti csoportok, a helyi DISZ-szervezetek és kulturális bizottságok nem tettek semmit annak érdekében, hogy szolgálati helyüket egy-egy művészeti csoport képviselje a seregszemlén.

A tapasztalat a fentiek ellenére is azt mutatja, hogy a művészeti csoportok aktíváinak többsége megértette a seregszemle fontosságát, készülnek az egyes döntőkre és készülés közben bemutatókat is tartanak különböző ünnepségeken. A műsor-megválasztáshoz műsortanácsadót adtunk ki. Ez azért volt szükséges, hogy ne forduljon elő olyan eset, mint *Szerencsen*, ahol a „szórakoztatás" jelszavával izlésteln kabaréműsorral szerepelt a kultúrcsoport.

Párt- és DISZ-szervezeteink, valamint üzemi bizottságaink és a szakszolgálati vezetők felismerték a „Landler Jenő kulturális seregszemle" igazi célját, jelentőségét, segítenek kultúraktíváinknak a felkészülésben.

Azon túl, hogy a művészeti csoportok készülnek a seregszemlére, biztosítani kell az ifjúság szocialista szellemű nevelését is. Szervezzenek ifjúsági szervezeteink együtt a művelődési otthonokkal kirándulásokat, klubdélutánokat és táncesteket, az ifjúságot érdeklő ismeretterjesztő előadásokat, s ami a legfontosabb minél több fiatalt mozgósítsanak a *„József Attila"* olvasómozgalomban való részvételre.

Az út, melyen elindultak DISZ-szervezeteink az elért eredmények mérlege alapján helyes, megvan a lehetőség arra, hogy a seregszemlét sikerre vigyük. Ehhez az kell, hogy fiataljaink, kultúraktíváink, a helyi párt- és DISZ-szervezektől, üzemi bizottságainktól, a szakszolgálati vezetéstől megkapják a megfelelő segítséget.

Mihalovits Ervin,
Miskolc, ter. biz.

„Fiatalok a vonaton"

„Fiatalok a vonaton" címmel vita indult a *„Népszava"* február 28-i számában és cikk jelent meg erről a témáról a *„Szocialista Vasútért"*-ban is. Úgy gondolom, a vitát az általánosságokról a konkrét tapasztalatokra kellene terelni. *Brenner László*, a miskolci igazgatóság egyik anyagosa és még több fiatal az utazás idejét *kártyázással* tölti el. Véleményem szerint bármilyen alapon is történik a kártyázás, a vége mégis csak az, hogy *a játszók egymás zsebéből veszik ki a pénzt.* Ez ellen is harcolni kellene a DISZ-szervezeteknek, a vonaton utazó vasutasoknak.

Ugyancsak káros, hogy az Utasellátó vonaton közlekedő étszolgálata *gondolkodás nélkül szolgálja ki szeszes itallal azokat, akik már jócskán beszeszeltek.* Ez nemcsak azért káros, mert az ittas emberek gyakran kötekednek, hanem azért is, mert *a szeszre költött pénzt családjuktól vonják el.* Az Utasellátónak a vonaton is meg kellene szüntetni az ittas emberek kiszolgálását.

Az említett cikkekben helyesnek találom a vonati könyvtárszolgálat létesítését. Ezt azonban csak távolsági vonatokon lehet megvalósítani. *A munkásvonatokon utazó fiatalok között azt lehetne elérni, hogy az üzemi és vállalati könyvtárak lássák el őket olvasnivalóval, mégpedig azokkal, amelyeket a József Attila olvasómozgalomban kijelöltek.* A vonaton utazó fiatalok között jó munkával szép eredményeket érhetne el a DISZ-szervezet a József Attila olvasómozgalom kiszélesítése érdekében.

A vasúton utazó fiatalok nevelése fontos és sürgős feladat. Eredményességéhez azonban az is szükséges, hogy *a párt- és DISZ-szervezetek, az üzemi bizottságok megvitassák a fiatalok utazás közbeni nevelésének, szórakoztatásának módszerét és problémáit.* A DISZ az idősebb dolgozók segítségével nagy eredményeket érhet el, hogy ha a helyi sajátosságokat figyelembe véve vizsgálja meg a vonaton utazó fiatalok szocialista nevelésének ügyét. **Kovács János**
Szeged

LAKÁSCSERE

Elcserélném Sztálin út 88, II. emeleti, Körönder néző két szoba, komfortos lakásomat két- vagy háromszobás budai kertes lakásra. Érdeklődni lehet 329—969 vagy 228—891 számú telefonon.

Budapest, XII. kerület, Avar utca 5/a. sz. földszint 2. alatti kétszobás, komfortos magánlakásomat elcserélném olyan vasutas dolgozó egyszobás, komfortos, Budapest belterületén levő magánlakásával, akinek kétszobás lakásra van igénye. Érdeklődni lehet: 18 és 21 óra között a fenti címen és a 358—233 számú telefonon.

Elcserélném Keletinél levő két szoba, komfortos szolgálati lakásomat háromszobásra vagy két szoba-hallos személyzeti szobásra. Érdeklődni lehet 18 órától a 331—282 számú telefonon.

Gyáli úton levő egy szoba, összkomfortos lakásomat elcserélném kétszobásra vagy hasonlóra. Érdeklődni lehet 8 és 9 óra között a 204—182/95 telefonon.

Elcserélném két szoba, összkomfortos szolgálati lakásomat hasonló nagy-budapestiért. Cím: Szabó Gyula, Tatabánya-Újváros, N. épület, IV. lépcső, II. emelet 7.

A Nyugati pályaudvar területén levő két szoba, összkomfortos, 46 forint bérű szolgálati lakásomat elcserélném hasonlóra, esetleg két szoba, konyhásra. Érdeklődni lehet a szerkesztőségben.

Miért nem sportolhatnak a Gyöngyösi Törekvésben az általános- és középiskolás tanulók?

A Gyöngyösi Kitérőgyár 1951-ben alakult. Amikor a műhelyekben megkezdődött a munka, bontogatni kezdte szárnyait a sportkör is. A szakosztályok a gyári dolgozókkal és a városi fiatalokkal együtt küzdöttek a sportkör színeiért. 1953-ban ifjúsági labdarúgó-csapatunk megnyerte a Heves megyei ifjúsági bajnokságot, a sakk-szakosztály harmadik lett a városi bajnokságban.

1954-ben vette át üzemünket a MÁV. A fejlődés tovább fokozódott. Megalakult asztalitenisz-szakosztályunk és a megye egyik legerősebb csapatává fejlődött. Ez év januárjában létrejött a birkózó-szakosztály és még ebben az évben megkezdi működését az atlétikai, a súlyemelő és a röplabdaszakosztály. Nagyszerű célokat tűztünk magunk elé, de a sportkör jövője szempontjából szükséges az is, hogy üzemi dolgozóinkkal együtt sportolhassanak a város diákfiataljai is, akik közül nem egy idővel üzemünk dolgozója lesz.

Ezért érthetetlen számunkra az a tanácshatározat, amely ez év januárjában látott napvilágot, és amely eltiltotta ki az általános és középiskolás diákokat a Törekvés és a többi gyöngyösi sportköröktől. Az indok az, hogy a sportkörökben nincs biztosítva a tanulók nevelése. A vád nyilvánvalóan helytelen, melyet a tanács VB-titkára sem tud konkrétan alátámasztani.

Üzemünk az első szocialista üzem Gyöngyösön, és ezidáig kétszer tüntették ki az élüzem-jelvénnyel. Sportkörünk az üzemi pártszervezet, az üzemi bizottság és a DISZ felügyelete alatt, illetve irányításával működik és nevelt a fiatalokat.

Joggal kérdezzük a gyöngyösi tanácstól, miért féltik tőlünk az ifjúságot? Miért tiltják el a sportolástól a diákokat, köztük azokat, akiknek szülei, közeli hozzátartozói is üzemünk dolgozói? Mielőbb várjuk a választ, az indokolatlan tilalom visszavonását.

Tolvaj György,
a Törekvés Sportkör labdarúgó-szakosztályának vezetője

(Egyetértünk a sportkör tiltakozásával, és várjuk, hogy a Törekvés Országos Elnöksége megteszi a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy mielőbb visszavonják ezt az indokolatlan és sérelmes tanácsi rendeletet. — A Szerk.)

Felhívás a tüzelőanyag utalványok igénylésére

Az Anyagellátási Igazgatóság felhívja a tényeleges dolgozókat és a nyugdíjasokat az alábbiakra:

Az 1955—56 háztartási tüzelési évet 1956. május 15-én lezárják. Az új tüzelési év 1956. május 16-án kezdődik. A MÁV tényleges dolgozói és a nyugdíjasok tüzelőanyag-igénylésüket április 1-től 15-ig jelentsék a szolgálati főnökségeknél, illetve a nyilvántartó állomásokon. Részletes tüzelőutalványt 400 forintig lehet igényelni. Ebből 270 forint értékű a szén, 130 forint értékű a fa.

Felhívjuk a dolgozók figyelmét, hogy részletes utalványokra szeptember 30-ig mindenki vételezze ki a tüzelőanyagot, mert ezután részletes utalványra a vasút nem szállít. A készpénzes utalványokra is iparkodjanak a tüzelőanyagot minél előbb hazaszállítani.

(Megjegyzés: az Anyagellátási Igazgatóság a tüzelő-utalványok igényléséről a 17-es számú Hivatalos Lap mellékletében részletesen intézkedik.)

Ütközés

MICSODA MÉREG

A Budapesti Vasútépítő Főnökség patkány- és egérirtószer kiutalását kérte az Igazgatóság II. osztályától. A válasz meglepő



volt: állapítsák meg a patkányok és egerek számát, mert — írd és mondd — csak 3 gramm mérget lehet patkány és egérfejenként kiutalni.

Egyet azonban nem vettek számításba: amíg ugyanis szabad területen végzik a rágcsáló népség összeírását ezalatt emberi szemektől távol patkány- és egéranyák újabb nemzedékeket hoznak a világra. A rendelkezés tehát nem lehet végrehajtani, a hivatlan vendégek tovább élik cincogó életüket. Nesze neked, bürokrácia!

Szemléltető oktatás

A 8762-es vonat fékpróbáját Ács József kocsivizsgáló helyett a vonatkísérők végezték Vámosgyörkön. Éspedig azért, mert a



kocsivizsgáló oktatáson volt. Talán éppen abból felelt, hogy mennyire fontos kötelessége a fékpróbák megtartása.

Kárpitozott mosdó

A közelmúltban kárpitosműhellyé alakították át a Szolnoki Járműjavító kocsiosztályának mosdó- és zuhanyozó helyiségét.



Elképzelhető, hogy milyen hideg zuhanyként hatott ez a dolgozókra, akik jól tudják, hogy mindenütt másutt azon fáradoznak, hogy a munkásokat mosdóhoz, zuhanyozóhoz juttassák. A „feltalálók" saját mosdókat, fürdőszobájukat biztosan nem alakíttatják át sarki szabóműhellyé.

HIREK

Egyszerű, de nem nagyszerű

„Végy egy adag teát, ennyi és ennyi cukrot, tedd amibe tudod és főzzél belőle védőitalt, ahogy és ahol tudsz." Ezt a különös receptet igyekezett népszerűsíteni Molnár János, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség XVIII. szakaszának pályamestere, de nyilvánvalóan kevés sikerrel, mert szakaszának pályamunkásait, akik csikorgó hidegben, metsző szélben, hóviharban álltak helyt a téli forgalomban, egyáltalán nem melegítette sem a furfangos recept, sem a zsebükben zizegő teáscsomag.

Mert hogyan is gondoskodott Molnár János a dolgozók melegítő italáról? Ó, nagyon egyszerűen: kiszámította, hogy ha egy adag teához ennyi és ennyi cukor és tea kell, akkor egy hónapra ennyi meg ennyi jár egy-egy dolgozónak, a kapott szorzatnak megfelelő mennyiségű teát és cukrot átvételi elismervény ellenében kiosztotta a dolgozók között. Vizet és tüzet talán csak találnak valahol, edényről meg gondoskodjanak — gondolta.

A dolgozókról való gondoskodás ilyen semmibevevéséről tudtak a székesfehérvári pályafenntartási főnökségen is, de úgy látszik a régi, de immár kissé kopott közmondásra gondoltak: segíts magadon, az isten is megsegít.

Még jó, hogy Molnár János pályamester ilyen „egyszerű megoldással" mentesítette magát a teafőzés gondjától és nem vette át Székesfehérvár kereskedelmi állomásfőnökhelyettesének a módszerét, aki a legeslegegyszerűbb megoldást választotta: egész télen át egyáltalán nem adott teát a raktári munkásoknak, még „csomagban" sem.

Egyszerű megoldások, ugye? De a pályamunkások, a raktári dolgozók korántsem tartják nagyszerűnek. Sőt, a Munka Törvénykönyve 87. paragrafusának 2. bekezdése sem.

Horváth Géza

— 17 800 forintot kaptak vissza Budapest-Déli állomás kölcsönös segítő takarékpénztárának tagjai. Az állomás dolgozói látva a takarékoskodás hasznát, tömegesen léptek be a KST-be. A tavalyi 67 főnyi létszám most már 140-re emelkedett.

— A Brit Fuvarozási Bizottság a vasúti fuvardíjak újabb emelését javasolta az angol kormánynak. A fuvardíjak emelését az 1955. évi és az 1956. évben várható óriási deficittel indokolják.

— Élménybeszámolót tartottak a Fővárosi Operettszínház művészei szovjetunióbeli szereplésükről március 28-án a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében.

— Befejezéséhez közeledik az új sportcsarnok építése a Landler Jenő Járműjavítóban. Az átadásra előreláthatólag május közepén kerül sor.

— A képzőművészeti körök vezetői részére értekezletet tartott a vasutas szakszervezet. Fischer elvtárs, a Népművészeti Intézet munkatársa ismertette az üzemi képzőművészeti körök feladatait. Az előadás megvitatása után rátértek a vasutasnap alkalmával megrendezésre kerülő kiállítással kapcsolatos feladatok megtárgyalására.

— Az árvízkárosultak megsegítésére a Landler Jenő Járműjavítóban százezer, a vasúti főosztályon 150 ezer forintot ajánlottak fel a dolgozók.

— „Tartós csomagolóeszközök hazai bevezetése" címmel érdekes cikk jelent meg a Közlekedési Közlöny március 25-i számában Jakab István és Szücs Tibor tollából.

— Újítási ankétot rendezett március 30-án a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat üzemi bizottsága mellett működő újítási bizottság.

— Elkészült egy új, 500 méter hosszúságú acélhíd Odessza mellett a Dnyeszter folyó torkolatánál. Az új híd üzembehelyezésével az Odessza—Ismail közötti közvetlen összeköttetés ismét helyreállt.

— Kilencszázezer forintot költenek ebben az esztendőben a miskolci, dombóvári, pápai, tapolcai, békéscsabai és angyalföldi sportlétesítmények korszerűsítésére.

— Az igazgatóságok szállítmányozási szolgálatának egymás közötti versenyében a februári eredmények alapján a pécsi igazgatóság vezet. Második a miskolci, harmadik a szombathelyi, negyedik a debreceni, ötödik a szegedi, hatodik a budapesti igazgatóság.

Levelezőink írják

A közöst védték

Nehéz napokat éltek át a bátaszékiek. A jeges áradat nem egy vasutas-családot fosztott meg otthonától. És mégis nem a sajátjukat, hanem a közöst védték elsősorban. Nehéz lenne mindenkit felsorolni azok közül, akik helytálltak, de hadd említsem meg *Lencz Anna* tartalékost, aki szinte még gyermek — mindössze 18 esztendős. Szüleit kilakoltatták s ő rögtön az állomásra sietett és önként jelentkezett bármilyen munkára. Meg is állta becsülettel a helyét. Több napon keresztül három munkakört látott el, s arra is volt gondja, hogy a dolgozó nők vagonszállását példásan elrendezze.

A pörbölyi gátszakadásnál az ott dolgozó mintegy 200 ember élete veszélybe került. *Kovács Lajos* párttitkár, *Fellegi János* tolatásvezető, *Szekeres János* tiszt és *Kozma Vencel* kocsirendező testi épségük veszélyeztetésével siettek embertársaik megmentésére. Az ő érdemük is, hogy itt emberéletet nem rabolt el az ár.

VAJDA GYULA
állomásfőnök, Bátaszék.

Kellemetlen fogadtatás

Március 19-én, a 7338. sz. vonattal 21,30 órakor érkeztünk Kisbérre. 3,52 órakor kellett továbbmenni. Rövid pihenőnket szerettük volna kényelmesen eltölteni, azonban a laktanyában az ágyak piszkosak voltak. Az egyik lepedőn akkora lyuk tátongott, hogy egy ember kényelmesen átfért rajta. Igaz, a szolgálattevő segített rajtunk, de azért tesszük szóvá a dolgot, mert Kisbéren elég gyakori az ilyen fogadtatás.

Az összes pápai vonatkísérő nevében kérem a kisbéri főnök elvtársat, hogy fordítson nagyobb gondot a hatágyas laktanya rendbentartására.

FALUCSKAI BENJAMIN
Pápa állomás.

Ellenőrzés, vagy bürokrácia?

Nemrégiben egyik munkatársam feleségének gyermeke született. A gyermek születését általában születési anyakönyvi kivonattal szokás igazolni. A VSZT-nél azonban ez nem elég. A szülésznőtől is — mint szemtanútól — írást kell vinni. Az első pillanatban arra gondol az ember, hogy erre azért van szükség, mert a VSZT fizeti a szülésznő díját, de hála népi demokratikus rendszerünknek, a szülésznők állami díjazásban részesülnek.

Megvolt már mind a két igazolás, munkatársam felesége mégsem kapta meg az anyasági segélyt, mert férje 1953. november 11-től 1955. november 15-ig katona volt. Hiába igazolta a katonakönyvvel, kevés volt. Külön írásra van szükség a kiegészítő parancsnokságtól. (Megjegyzem ez nem olyan egyszerű, mert a parancsnokság gyakran más városban van, mint ahol a dolgozó lakik.)

Érdeklődésemre, hogy mindenre miért van szükség, üzemünk VSZT előadója kijelentette, hogy az ellenőrzés követeli meg. Véleményem szerint ez nem az ellenőrzés, hanem a bürokrácia parancsa.

DOMBI IMRE ÜB-tag,
Debreceni Járműjavító.

Akiknek nem kell altató

Március 6-án éjszaka Kecskemét-Rávágytér állomáson Péter Mária forgalmi szolgálattevő az igazak álmát aludta. „Dicséretére" legyen mondva, hogy egyenruháját nagy becsben tartja, nem akarta összegyűrni és ezért tréningruhában feküdt le. Ács István váltóőrnek már nem volt ilyen jó dolga, ő ruhástól az asztalon aludt.

Izsákon Halasi Miklós forgalmi szolgálattevő és Papp József váltóőr is szemléltetően bizonyították, hogy nem szorulnak altatóra. Az igazgatóság III. osztályának ellenőrei viszont azt bizonyították, hogy ha altatóra nincs is szükségük, de fegyelmezésre igen.

TÖRÖK JÓZSEF
Szeged igazgatóság.

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden ...étfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., ...sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. ÁPRILIS 9.

Szélesebbkörű műszaki ismereteket

Iparunk, közlekedésünk további fejlődésének döntő feltétele a szakadatlan technikai haladás. A XX. kongresszus hangsúlyozta, hogy a tudomány, a technika és az élenjáró tapasztalatok legújabb vívmányait állhatatosan és tervszerűen meg kell honosítani az iparban, a közlekedésben és ilyen módon el kell érni, hogy gyors ütemben emelkedjék a munka termelékenysége, ami a társadalmi termelés és a népjólét növekedésének alapja.

„A termelés technikájának fejlesztése további előrehaladásunk döntő láncszeme" — állapította meg *Rákosi Mátyás* elvtárs, a SZOT VIII. teljes ülésén. A technika fejlesztésének azonban nemcsak az új gyárak építésére, a gépi berendezések korszerűsítésére kell támaszkodnia. Rosszul értelmeznénk az új technika széleskörű alkalmazását és a műszaki ismeretek szüntelen fejlesztését, ha csak a beruházásokat, az új gépek beállítását értenénk a technika fejlesztésén.

A vasúti technika, a szállítási technológia állandó fejlesztését jelenti az is, hogy a vasúti munkások, üzemeink műszaki dolgozói új eljárásokkal, újításokkal tökéletesítik a technológiát, a lehető legszélesebb körben bevezetik, alkalmazzák a legjobb eljárásokat. Nem egy nagyszerű példáját látjuk ennek a gyakorlatban. Az *Erdődi—Osgyáni*-féle szikrafogó, amelyet több száz mozdonyra felszereltek már, milliós megtakarítást jelent népgazdaságunknak. Az újítók közel százezer forint újítási díjat vettek fel érte, megérdemelten. Országos bevezetésre került *Tölgyes—Kalló—Görög—Obermayer*-féle ólombronzcsapágy takarék kivitelű öntése, amit 20 000 kocsinkon alkalmazunk, sok millió forintos megtakarítással. A kiváló újítás dokumentációs anyagát a *Szovjetunió* és a *Csehszlovák Köztársaság* is megkérte. Amikor *Kövendi József*, a *Debreceni Járműjavító* fényezője sablont, vagy *Godó József* és *Zatreinik János*, a *Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség* lakatosai ürszelvény-mérőjüket elkészítették és sok-sok társuk, akik jobbnál-jobb újításokkal és ésszerűsítésekkel segítik a szállítási technika megújhodását, — egyúttal azt is bizonyítják, hogy megvan a vágy vasutasainkban a műszaki tudás állandó gyarapítására.

Megsokszorozódott a száma azoknak az üzemeknek, ahol az eddiginél is szélesebb körben alkalmazzák a legfejlettebb munkamódszereket, újításokat. Szép példa erre a pályafenntartás, ahol egyre több kisbrigádos és alázuzalékolási fenntartási munkát végeznek. Hosszan lehetne sorolni névvel és név nélkül azt a sok kezdeményezést, amelyet fel kell karolnunk, közkinccsé kell tennünk.

A műszaki ismeretek birtokában nyilván a mainál is több egészséges ötlet, javaslat, újítás látna napvilágot. Éppen ezért nem téveszthetjük szem elől, hogy dolgozóink csak akkor tudják ebbeli készségüket fejleszteni, a meglévőt legteljesebben kihasználni, ha szélesebbkörű műszaki ismereteket szereznek, ha kulturális és szakmai ismereteiket állandóan bővítik, ha műveltebbekké, szakmailag képzettebbé válnak és még magasabbra szítjuk bennük az új megismerése iránti vágyat.

Szükség van a vasúton is az országos méretekben folyó rendszeres, türelmes, sokoldalú és ismétlődő műszaki propagandára. Nagyon igaz az, hogy nem sokat ér az elsőrangú technika, mit sem ér *Fekete László* löktok villanyhegesztéshez szerkesztett forgatókészüléke, *Czuprik Mihály* automatikus kenőkészüléke, *Erdősi Gyula* és társainak mozdonytűzcső tisztító gépe, a hidraulikus vágányfékek, a korszerű biztosító berendezések, stb., ha nincsenek, akik ezeket alkalmazni tudják, ha nincsenek, akik ezeket általánosan ismertté teszik.

A mozgalmi és szakmai szervek eddig is sokat tettek a műszaki ismeretek fejlesztéséért, az újítások elterjesztéséért. A közelmúltban a szakszervezet elnöksége mellett újítási és ésszerűsítési bizottságokat hívtak létre azért, hogy segítséget nyújtsanak a dolgozók újítással kapcsolatos problémáihoz. Ugy látjuk azonban, hogy ez a munka ma még nem eléggé szervezett és céltudatos. Szinte mindenki tett már valamit, de még mindig nem eleget. Többet kell foglalkozni a műszaki propagandával, a műszaki oktatással és ismeretterjesztéssel.

A szélesebbkörű műszaki ismeretek, a technikai és technológiai színvonal emelését, dolgozó népünk felemelkedését segítik. Ennek ékezése, bün a dolgozók ellen.

Megengedhetetlen a dolgozók javaslatainak, az újításoknak lélektelen kezelése. A Landler Járműjavító kocsiosztályának vezetői például húzódoznak a Kz-kocsik raksúlyemelésével kapcsolatos sablonok elkészítésétől, mert a kivitelezés az üzem rezsiszámláját terhelné. *Németh József*, a Szombathelyi Járműjavító lakatosa újításának, a villamos kocsiemelőnek országos bevezetését már két és fél év óta „hitel hiányában" elodázzák, s csak most, ez év decemberére ígérik a bevezetését. Évente 60—70 000 forint megtakarítást dobnak el ezzel az akadékoskodók. A *Jordán—Lengyel*-féle kocsimozgató szerszámmal balesetmentesen dolgoznak, darabonkint 84, évenkint 100 000 forint megtakarítást eredményez, mégis hosszú ideig húzódott a bevezetése, mert ezer forinttal akarták „elintézni" az újítókat, holott 8 300 forint járt érte. A főkönyvelőség nem egy ízben nehezíti „pénzügyi szempontok" miatt az újítások gyors elterjesztését. A *Szeles*-féle akkumulátorvédő-berendezés is úgylátszik csendes elmúlásra van ítélve, holott 7—800 000 forint évi megtakarítás jár vele. Ez viszont a KGM alá tartozó egyik kinti vállalatot terheli.

Az újítások elfektetése, a bevezetés elhuzódása gyakran nem is bürokráciából fakad, hanem a műszaki ismeretek hiányából, a tájékozatlanságból. Egy-egy jelentős újítás bevezetése természetszerűleg magasabb szakmai képzettséget kíván, — s vannak, akik még úgy gondolkoznak, hogy ennek elsajátítására egyes dolgozók képtelenek. Szó sem lehet ilyenről. A mi dolgozóink szeretik az újat, harcolnak az újért, holnap többek akarnak lenni, mint ma, szívesen megtanulják az új, fejlettebb munkamódszereket — ha kellő segítséget kapnak ehhez.

Irtsuk ki az idegenkedést, a félelmet az új technológiától, az új gyártási módszerektől, járjanak újítóink, műszaki vezetőink bátrabban az élen, mozgalmi szerveink az eddiginél is nagyobb erővel segítsék az újítókat, biztosítsák a jól végzett munkáért járó erkölcsi és anyagi elismerést.

A Szakszervezeti Világszövetség május elsejei felhívása

A Szakszervezeti Világszövetség május elsejével kapcsolatban felhívással fordult a világ munkásaihoz és munkásnőihez.

„A dolgozók már 70 éve lelkesedéssel fejezik ki rokonszenvüket a nemes eszme — a munkások nemzetközi szolidaritása iránt. Ezekben a napokban a dolgozók az egész világon megmutatják: eltökélték, hogy tömörülnek és harcolnak az őket egyesítő közös célokért — az életszinvonal megjavításáért, a szabadságért és a békéért.

Ezeknek az eszméknek a jegyében ünneplik 1956 május elsejét. Az egység eszméje még sohasem volt olyan eleven a munkások és a nemzetközi szakszervezeti mozgalom számára, mint most. A Szakszervezeti Világszövetség üdvözli a dolgozók millióit, akik az egész világon együttesen harcolnak követeléseik kielégítéséért. A Szakszervezeti Világszövetség az idei május elsejei ünnep előtt ismét biztosítja őket feltétlen támogatásáról. A Szakszervezeti Világszövetség emlékeztet arra, hogy éppen a dolgozók minden intézkedésére jellemző egység nyitotta meg az utat a siker felé.

A Szakszervezeti Világszövetség harcra hívja a dolgozókat az újabb és határozottabb győzelmekért, amelyek igen közeliek, ha a dolgozók megerősítik majd a nemzeti és nemzetközi szakszervezeti egységet. A Szakszervezeti Világszövetség hangsúlyozza, hogy ezt az egységet csak az adott feladat megvalósítására törekvő minden dolgozó, minden szakszervezeti szervezet segítségével lehet megteremteni".

Tisztasági hónap április 1-től 30-ig

Az elmúlt évekhez hasonlóan, ebben az évben is országszerte tisztasági hónapot tartanak április 1-től 30-ig. A vasúton már hagyományos a tisztasági verseny, amelynek során sok siker született az elmúlt esztendőkben. Az idei tisztasági hónap azért is különösen jelentős, mert jó előkészület a május 1 munkavédelmi hónapra, melyet a Debreceni Járműjavító Vállalat üzemi bizottsága hirdetett meg.

A tisztasági hónap sikeréhez nagy segítséget nyújthatnak a párt- és szakszervezeti szervek, a DISZ-, a Vöröskereszt és a többi tömegszervezetek.

A tisztasági hónap alatt törekedjenek arra szolgálati helyeink, hogy a tisztasági mozgalom váljon állandó jellegű mozgalommá, annál is inkább, mert a tisztaságot az élüzem cím adományozásánál is figyelembe veszik.

ELKÉSZÜLT A JÁVOR UTCAI ÉJJELI SZANATÓRIUM

„A Vasutas Dolgozók Szakszervezete Központi Vezetőségének határozata alapján épült 1956. évben az önkéntes támogatási alapból" — hirdeti a márványtábla a vasutasok éjjeli szanatóriumának előcsarnokában.

Újabb szociális létesítménnyel gazdagodtunk, a dolgozókról való gondoskodás újabb megnyilatkozása ez az épület, amelyet április 3-án a mozgalmi és szakmai szervek képviselői, az építkezést végző vállalatok dolgozói, valamint a szanatórium első lakóinak jelenlétében nyitottak meg.

Végh Lajos, a KPM I/3. szakosztálya vezetőjének megnyitója után *Gáspár Sándor*, a szakszervezet elnöke méltatta az éjjeli szanatórium jelentőségét.

— Szabad hazánkban minden alkotás a dolgozó nép, az állam erejét mutatja — mondotta a többi között, majd így folytatta: Rövid időn belül ez a második jelentős létesítmény, amelyet a vasutas dolgozók egészségvédelme érdekében átadunk rendeltetésének. A dolgozók munkaerejének megóvása, a beteglétszám csökkentése érdekében legfontosabb feladatunk a betegségek megelőzése, és egyben ez a legtökéletesebb gyógymód is. Szép és fontos feladat megakadályozni, hogy az idült betegségekből munkaképtelenség következzen be. Ezt a célt tartja egyik fontos feladatának a szakszervezet is, ezért hoztuk létre ezt az éjjeli szanatóriumot, ahol olyan dolgozók kapnak kezelést, bőséges táplálkozást, találnak nyugodt pihenést, akik munkaképesek ugyan, de könnyebb természetű idült betegségük elhanyagolása folytán egy idő múlva ki kellene válniuk a termelésből. A szanatóriumi ellátás teljesen ingyenes. A négy hétre eső mintegy 1500 forintos ellátási költséget az állam fedezi. Az, hogy az 5,8 millió forintos költséggel épült szanatórium éppen felszabadulásunk ünnepének előestéjén kerül átadásra, azt is jelképezi, hogy ilyen létesítményt csak felszabadult ország, felszabadult népe képes alkotni. Ilyen gondoskodásról a kapitalizmusban szó sem lehet.

Az ünnepi beszéd után a szanatórium felépítésében kiváló munkát végzett tervezőknek és építőmunkásoknak jutalmakat és okleveleket adtak át. A szakszervezet központi vezetősége a 22. Építőipari Vállalatnak, a MÁV Vasúttervező Vállalatnak, az Új Élet asztalos KTSZ-nek, a Kárpitos KTSZ-nek, valamint a Minőségi Ülőbútor KTSZ-nek gazdaságos és kiváló munkájáért díszoklevelet adományozott.

A megnyitó után a jelenlévők megtekintették a 80 férőhelyes szanatóriumot, amelyről az első lakók egyöntetű véleményét *Soltész* elvtárs, az Északi Járműjavító Vállalat dolgozója így fejezte ki: *Gondoltuk, hogy szép és kényelmes lesz, de ahogyan most teljességében előttünk áll, azt mondhatjuk, hogy várakozáson felüli.*



(MAV-fotó, Haász Vendelné felv.)

A felszabadulási műszak lendületével az éves tervek teljesítéséért

Véget ért a felszabadulási verseny. A vasutas dolgozók túlnyomó része jó eredményekkel ünnepelte április 4-ét. De ez senkit sem tölthet el önelégültséggel. Egyetlen vasutas dolgozó sem nyugodhat addig, amíg a téli elmaradásnak csak egyetlen tonnája is nem került rendeltetési helyére. Rendületlenül tovább kell folytatni a harcot a téli elmaradások pótlásáért, a második negyedévi tervek teljesítésének megalapozásáért. Jó segítség lesz ehhez a munkásosztály nagy ünnepe, május 1. tiszteletére induló verseny. Most folynak az áprilisi termelési értekezletek. Ezeken a szolgálati vezetők ismertessék részletesen és vitassák meg a dolgozókkal a szolgálati hely feladatait, a részlegvezetők, szakszervezeti bizalmiak pedig világosítsák fel a dolgozókat, milyen fontos, hogy a május 1-i felajánlásokkal harcoljanak a téli lemaradások pótlásáért, a második negyedévi tervek teljesítéséért.

Fellángolt a ferencvárosi szív

Nagy munka nehezedett a felszabadulási versenyben Budapest-Ferencváros állomás dolgozóira. A télen elszállítatlanul maradt árutömegek túlnyomó részét nekik kellett feldolgozniuk és az ország különböző részeibe irányítaniuk. A ferencvárosiak ezúttal is megmutatták, hogy méltók jó hírükhöz: a felszabadulási versenyben ismét fellángolt a régi ferencvárosi szív és jó teljesítményekkel mozdította elő a verseny sikerét. Az állomás dolgozói a felszabadulási műszak alatt fajlagos kocsimozgatási tervüknél 103-ról 108-ra, kocsikifutási tervüknél 104-ről 107-re, kocsikihasználási tervüknél 105-ről 109 százalékra emelték teljesítményüket.

A kiváló teljesítményekhez — több más között — nagymértékben hozzájárult *Földi András* tolatásvezető és brigádja. A verseny során több olyan név is ismertté vált, amely eddig nem szerepelt a verseny élvonalában.

A forgalmi és kereskedelmi dolgozók vállalásaik teljesítésével a felszabadulási műszakban valamennyien 100 százalék fölé emelték teljesítményüket.

Öt nappal a határidő előtt

Szentes Futóház műhelyi dolgozói az első negyedéves tervet a felszabadulási ünnep tiszteletére tett vállalások teljesítése segítségével *öt nappal a határidő előtt*, március 26-ra befejezték. A szép tervteljesítést úgy biztosították, hogy már januári tervüket 110 százalékra végezték. Februárban 105, márciusban 110 százalék volt a tervteljesítésük. Vállalásuk második pontját, amely egy motor részlegvizsgájának terven felüli elvégzésére vonatkozott, szintén teljesítették. A fűtőház lakatosbrigádja a havi időszakos javítási tervet határidő előtt három nappal teljesítette. *(Török József leveléből.)*

Ismét élüzemszinten

Miskolc-személypályaudvar dolgozói mult évi jó munkájukhoz hasonlóan az idei év első negyedévi tervét *ismét élüzemszinten* teljesítették. Csaknem valamennyien szép vállalásokkal, azok derekas valóraváltásával működtek közre a sikeres terviteljesítésben. A menetrendszerinti indításban *Barabás János* és brigádja 102 százalékos teljesítéssel lett az első. *Lengyel László* tolatásvezető és brigádja a 4,5 perces egy kocsira eső mozgatási időt 4,1 percre csökkentette, vagyis 71 tolatási órát takarított meg. Ez 129 mázsás szénmegtakarításnak felel meg. *Urbán László* és *Kardos József* forgalmi szolgálattevők brigádjukkal a kocsikifutási tervteljesítésben járnak az élen 113 százalékos eredménnyel. *Kardos József* elvtárs kijelentette, hogy május 1 tiszteletére még jobb eredményt fognak elérni. *(Papp Tivadar leveléből.)*

A mezőgazdaság segítéséről sem feledkeztek meg Szegeden

A szegedi *Felépítményi Vasanyagjavító ÜV* valamennyi részlege példásan eleget tett április 4-i vállalásának. Az *öntöde* négy tonna vas öntését vállalta terven felül, vállalását március 28-ra teljesítette. A *kovácsrészleg* ezer darab sínszeg elkészítésére kötelezte magát, ennek a terven felüli mennyiségnek az elkészítését március 23-ra be is fejezte. *Albert Ferenc* és brigádja március 27-re 1400 darab terven felüli betéttuskót készített. A *sorompórészleg* egy darab rakminta elkészítésével ünnepelte a felszabadulás ünnepét.

A vállalások teljesítése közben a dolgozók arról sem feledkeztek meg, hogy segítsék a tavaszi mezőgazdasági munkában az általuk pártfogolt termelőszövetkezet dolgozóit. Három nap alatt 18 kukoricavető-elemet készítettek négyzetes vetéshez.

Versenyhírek egy mondatban

Nagykanizsa-állomás kereskedelmi dolgozói a felszabadulási műszak alatt valamennyi tényezőnél elérték az élüzemszintet.

Tizenegy árvízsujtotta vasutas család hazának újjáépítését vállalták el május 1. tiszteletére a *bajai pályafenntartási főnökség* dolgozói.

330 darab futójavításos teherkocsit és 30 darab fővizsgás kocsit adott ki március 29-ig a *Szolnoki Járműjavító* futórészlege. *(Cseh Zoltán leveléből.)*

Mátészalka Fűtőház dolgozói közül *Hatvani Károly* mozdonyvezető és *Huszti Mihály* fűtő terven felül egy túlsúlyos vonatot továbbítottak és 13 százalékos szénmegtakarítást értek el. *(Kricsfalussy György leveléből.)*

Orosháza-állomás a szállítható felekkel való jó együttműködés segítségével márciusi szállítási tervét március 25-re teljesítette.

A Mezőhegyesi Fűtőház lakatosbrigádja márciusi időszakos javítási tervét határidő előtt 3 nappal teljesítette.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A pécsi pártértekezlet tanulságai

A Központi Vezetőség 1955. november 3-i határozata alapján ez év március 25-én ültek össze a pécsi igazgatóság legjobb kommunistái, hogy megtárgyalják a pártszervezetek előtt álló feladatokat s értékeljék az elmúlt két év munkáját. Különös jelentőséget adott a pártértekezletnek, hogy figyelembe vette a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának tanulságait, valamint pártunk Központi Vezetőségének legutóbbi ülésén elhangzott beszámolót.

A beszámolók és az azt követő vita bebizonyította, hogy az értekezlet részvevői érzik felelősségüket a vasúti szállítási tervek teljesítéséért. *A pártértekezlet részvevői egyöntetűen állástfoglaltak amellett: nem lehet öncélú a pártmunka, a pártmunkát a termelés szolgálatába kell állítani.*

Ezután is teljesíteni, túlteljesíteni kell a tervet

Az igazgatóság két év alatt elért eredményeinek az volt az alapja, hogy a szolgálati helyek nagy többségénél a szakmai vezetők mellett ott álltak a pártszervezetek, a kommunisták és a meggyőzés eszközével, a kommunista példamutatással harcbavitték a párttagokat és pártonkívülieket egyaránt.

Ez volt az alapja annak, hogy az igazgatóság dolgozói 1954-ben 17,8, 1955-ben pedig 13,9 százalékkal több árut szállítottak az előző évekhez viszonyítva. *Pártszervezeteinknek, szakszolgálati szerveinknek, valamennyi dolgozónknak arra kell törekednie, hogy terveinket ezután is teljesítsük, túlteljesítsük.*

A politikai osztály megértette, hogy bátor kritikai szellem ott alakulhat ki, ahol a beszámoló kritikusan és önkritikusan elemzi a pártmunka eredményeit, hibáit. Bátran, pártszerűen bírálta azokat a szolgálati és pártvezetőket, akik nem tesznek meg mindent a szállítási tervek teljesítéséért. Bírálatot kapott *Kaposvár* fűtőház és állomás, ahol a meglévő hibákat egymásra igyekeznek hárítani, anélkül, hogy mindkét szerv elsősorban a saját portáján teremtene rendet. Az ilyen jelenség megtalálható más állomás és fűtőház munkájában is. Nem mentes a hibától az igazgatóság III. és IV. osztálya sem.

Amikor a politikai osztály a fenti hibákért bírálta a pártszervezeteket, önkritikusan azt is elismerte: *felvilágosító munkával nem tudták eléggé megmagyarázni, hogy az életszínvonal állandó emelésének egyedüli reális alapja a terv teljesítése, túlteljesítése, a meglévő lazaságok felszámolása.* A pártértekezlet alapgondolata volt, hogy minden erőt a terv teljesítésére kell fordítani, mert csak ez biztosítja mindnyájunk életének jobbátételét. Lenin arra tanít bennünket, hogy: *„A munka termelékenysége — ez végeredményben a legfontosabb, a legfőbb az új társadalmi rend győzelme szempontjából... A kapitalizmust azzal lehet véglegesen legyőzni, hogy a szocializmus a munkának új, sokkal magasabb fokú termelékenységét hozza létre."*

Terjesszük ki a termelés pártellenőrzését

A pártértekezlet beszámolója és vitája azt bizonyította, hogy a pártszervezetek tekintélyes része a termelés pártellenőrzését leszűkíti a szolgálati vezetők beszámoltatására. A beszámoltatás helyes, de a *termelés pártellenőrzésének csak egy része. A termelés pártellenőrzése mélyreható ismereteket, a termelő munka alapos, elemző ellenőrzését és a dolgozók — élen a párttagok — mozgósítását jelenti az ellenőrzéssel feltárt hibák kijavítására.* Az igazgatóság pártszervezeteinél még nem vált gyakorlattá, hogy a szolgálati vezető beszámoltatása előtt az aktivistáktól, párttagoktól vagy a pártonkívüli dolgozóktól véleményt, javaslatokat kérjenek, s ennek alapján segítsék a szolgálati vezetőt. Oka: a megfelelő politikai, szakmai képzettség hiánya egyik-másik pártvezetőségi tagnál. Ebből ered, hogy a termeléssel való foglalkozás sokszor általános, elvont. *A termelés, a szállítás összes kérdéseivel foglalkoznak, ahelyett, hogy a helyi legfontosabb feladatokat tárgyalnák.*

A fentiekből eredően, a pártértekezlet tanulságaként a politikai osztály és a pártszervezetek vezetőinek azt a tanulságot kell elsősorban levonniuk, hogy a politikai ismeretek bővítése mellett az eddiginél sokkal jobban kell törődniük a szakmai képzéssel. Több figyelmet kell fordítani a párttagok, a pártonkívüliek véleményére, a helyes javaslatok megvalósítására, vigyázva arra, hogy az semmiképp se sértse a szolgálati vezető egyszemélyi felelősségét, hanem erősítse, szilárdítsa azt.

A pártértekezlet vitájában döntő helyet foglalt el a termelés kérdése. Ez helyes. Azonban hiányosság volt, hogy *a lenini pártvezetés módszereit keveset vitatták.* Pedig szállítási terveinket sem tudjuk teljesíteni, túlteljesíteni, *ha nem fejlesztjük a kollektív vezetést, ha nem harcolunk minden vonalon a személyi kultusz megnyilvánulásai ellen, ha nem teremtünk rendet a bírálat-önbírálat fejlesztésében.* Az SZKP XX. kongresszusa ezeket a kérdéseket nagyon alaposan tárgyalta, a pártértekezlet sajnos, ezeket nem elemezte kellően.

Vitatott kérdés volt a pártértekezleten az alapszervezetek tag- és tagjelöltfelvételi munkája. A felszólalók súlyosan elítélték azt a teljesen helytelen, a marxista—leninista párttól idegen szemléletet, hogy a tagjelöltfelvételi munkát egyesek csupán a számszerű eredményeken mérik. *Tudomásul kell vennie több alapszervezetünknek* — köztük a *nagykanizsai* fűtőház és *Kaposvár* állomás pártszervezetének —, *hogy sorainkat csak a legjobbakkal tudjuk erősíteni. Teljesen helytelen a számszerűségre törekvés, a minőség figyelembevétele nélkül.* Érezzenek nagyobb felelősséget a tagés tagjelöltfelvételnél a pártvezetők, az ajánlók és az egész párttagság.

Több időt a dolgozók között

A fenti hiányosságok ellenére a pártértekezlet vitája tartalmas, ügyünket előrevivő volt. A hozzászólók hangjából a felelősségérzet csendült ki. *Önkritikusan feltárták, hogy egyes kérdésekben elfoglalt helytelen álláspontjuk milyen károkat okozott.* Büki elvtárs, a nagykanizsai fűtőház párttitkára elmondotta, hogy a múlt évben hogyan küzdöttek az élüzem szintek teljesítéséért. A célt el is érték, azonban menetközben nem fordítottak elég gondot mozdonyparkjuk karbantartására, melynek káros hatását most érzik.

A pártértekezleten megtették az igazgatóság kommunista küldöttei az első lépést, hogy munkájukat az SZKP XX. kongresszusának határozatai szellemében végezzék. Mindez azonban még csak kezdet. Ahhoz, hogy munkájuk eredményesebb legyen, szükséges, hogy a jövőben a kongresszus anyagát szüntelenül tanulmányozzák és ehhez a politikai osztály az eddiginél több segítséget adjon. Segítséget kell adni elsősorban úgy, hogy figyelembe veszik a pártértekezleten elhangzottakat, többek között *Aradi* elvtárs bírálatát, aki azt kifogásolta, hogy *Hajdú* elvtárs keveset tartózkodik a dolgozók között. *A politikai osztály vezetői többet járjanak az emberek között, hirdessék, népszerűsítsék pártunk politikáját, s harcoljanak ezek megvalósításáért.* E bírálatot azonban nemcsak a pécsi politikai osztály vezetőinek, hanem a Vasút Politikai Főosztály vezetőinek, s munkatársainak is meg kell szívlelniök.

Tiber János,
a Vasút Politikai Főosztály munkatársa

Tanulságok a XX. kongresszus anyagának tanulmányozásához

Üzemünkben a politikai iskolák hallgatóinak száma mintegy 520 fő, s döntő többségük rendszeresen eljár a szemináriumokra. Az eredmény nem kis mértékben a propagandisták lelkiismeretes munkájának köszönhető. *Fekete János* propagandista tanfolyama különösen kiemelkedik. Az előadó minden konferenciara megfelelően felkészül. Hasonló a helyzet *Török Lajos* és *Csák Sándor* propagandistáknál is, akik a párttörténet II., illetve a marxizmus—leninizmus tanfolyamot vezetik.

Fehér Sándor elvtárs példája jellemző arra, hogy milyen sok múlik a propagandistán. Fehér elvtárs politikai iskolája kezdetben az elsők között volt. Fehér elvtárs azonban megbetegedett, s az iskolán többször kellett előadót cserélni. A következmény: egyre kevesebben jelennek meg a tanfolyamon. *Ha ilyen fordul elő, akkor fokozottabb segítséget kell nyújtania a pártvezetőségnek a tanfolyam munkájához. Bársony László* elvtárs, a VI. osztály párttitkára, például igen sokat fáradozik azért, hogy meggyőzze a hallgatókat a tanulás fontosságáról. Munkálkodása nem marad eredménytelen.

Ezek a tanulságok különösen fontosak most, amikor *a tanfolyamok megkezdik a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusa anyagának feldolgozását.* A pártvezetőségek segítsége, a propagandisták felkészülése biztosíthatja, hogy a hallgatók leszűrjék a kongresszus tanulságait és felhasználják azokat munkájukhoz, a pártszervezet életének fellendítéséhez.

Csomor János,
Szolnoki JJ.

„A felfegyverzett béke — nem béke"

Üzemünkben az elmúlt hónapban több röpgyűlést tartott a békebizottság *„A felfegyverzett béke — nem béke"* címmel. A röpgyűléseken mintegy 950 dolgozó vett részt, és nagy érdeklődéssel hallgatta a békebizottsági titkárok beszámolóját, *akik tényekkel, számokkal bizonyították, hogy az amerikaiak fegyverkezésre fordított dollármilliói a dolgozók életszínvonalának csökkenését jelentik.* Ugyanakkor rámutattak arra, hogy *a Szovjetunió a fegyverkezés csökkentésével hogyan harcol a békéért, a nép anyagi jólétének állandó emeléséért.*

A röpgyűléseken számos dolgozó szólalt fel. *Nagyházi Sándor* normacsoportvezető például arról beszélt, milyen feladatuk van a dolgozóknak a békeharcban, a fegyverkezés csökkentéséért vívott küzdelemben. A kazánműhelyben *József Sándor* és *Szabó Károly* méltatta azokat az eredményeket, amelyeket a Szovjetunió elért a háború és feszültség csökkentéséért vívott harcban.

A békebizottság röpgyűlései számos dolgozó előtt világították meg a Szovjetunió és a népi demokráciák eredményes harcát a békéért, a háború és feszültség csökkentéséért.

Vékony János,
a Debreceni Járóműjavító békebizottságának tagja

Egy sikeres DISZ-nap

Az elmúlt napokban sikeres DISZ-napot tartottak a szegedi Vasútforgalmi Technikumban. A DISZ-nap előadójának *Csamangó Henrik* elvtársat, a vasúti főosztály 5. szakosztályának vezetőjét kérték fel, aki a Szovjetunióban tett útjáról számolt be a mintegy 350 főnyi fiatalnak.

Csamangó elvtárs beszámolt a repülőútról, a szovjet emberek életéről, elmondta, milyen gyönyörű a moszkvai Metró, beszélt a szovjet városok tisztaságáról, az emberek fegyelméről, alkotó kedvéről, békevágyáról.

A vasutas fiatalokat különösen az érdekelte, hogyan dolgozik a szovjet vasút, milyen a Szovjetunióban a korszerű vasúttechnika. Csamangó elvtárs ezt az érdeklődést is kielégítette, *ismertette a gurítódombok működését, technikai berendezését, az állomási szolgálat fontosságát, a vasuton alkalmazott technikát.*

Az előadás után a technikum DISZ kultúrcsoportja *ének- és táncszámokat adott elő, ezzel egyidőben az elsőosztályosok számára a szovjet irodalomról tartottak előadást, majd filmvetítés következett.*

A Vasútforgalmi Technikumban ötletesen, eredményesen dolgozik a DISZ-szervezet.

Sziládi Sándor,
szegedi igazgatóság.

KITÜNTETÉSEK

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa az őszi csúcsforgalomban végzett kiemelkedő munkájuk elismeréséül

Lindner József igazgatónak, a KPM I/8 szakosztálya vezetőjének, **Brandt Jenő** műszaki főtanácsosnak, az Északi Járóműjavító ÜV vezetőjének és **Szűcs Sándor** felügyelőnek, a záhonyi állomás vezetőjének a **„Munka Érdemrendet"**,

az 1955—56. évi rendkívüli téli időjárásban példamutató helytállásukért, valamint kimagasló munkateljesítményük elismeréséül

Tillik Józsefnek, a váci pályafenntartási főnökség előmunkásának, **Papp II Lajosnak**, a diósgyőri vasgyár állomás tolatásvezetőjének, **Salamon Ferencnek**, a nagykanizsai fűtőház mozdonyvezetőjének, **Szollár Józsefnek**, a nagykanizsai fűtőház mozdonyfűtőjének, **Katona Zoltánnak**, a nagykanizsai fűtőház mozdonyfűtőjének, **Ujhegyi Miklósnak**, a Hídépítő Főnökség hídász előmunkásának, **Furuglás Ferencnek**, a várpalotai állomás külső forgalmi szolgálattevőjének, **Kocsis Ferencnek**, a békéscsabai fűtőház mozdonyvezetőjének a **„Szocialista Munkáért Érdemérem"**,

Major Jánosnak, a rákosrendező állomás vonatvezetőjének, **Szalai Jánosnak**, a ferencvárosi fűtőház mozdonyvezetőjének, **Bugyi Vilmosnak**, a ferencvárosi fűtőház mozdonyfűtőjének, **Kittler Mihálynak**, a ferencvárosi fűtőház mozdonyfűtőjének, **Dolgai Pálnak**, a szerencsi fűtőház mozdonyfűtőjének, **Mezei Ferencnek**, a miskolci fűtőház mozdonyvezetőjének, **Brendus Jánosnak**, a tuzséri IX. pályamesteri szakasz csoportvezető előmunkásának, **Id. Pinczés Istvánnak**, a debrecen-nyírbéltéki kisvasút pályamunkásának, **Dobi Lajosnak**, a debreceni állomás vonatvezetőjének, **Kecskeméti Istvánnak**, a kecskeméti állomás kocsimesterének, **Tóth Józsefnek**, a kecskeméti pályafenntartási főnökség szakaszvezető előmunkásának, **Fejszés Áronnak**, a sztálinvárosi állomás kocsirendezőjének, **Abrahám Istvánnak**, a celldömölki fűtőház mozdonyvezetőjének, **Thék Johannának**, az enesei állomás rendelkező forgalmi szolgálattevőjének, **Lukács Pálnak**, a celldömölki fűtőház fűtőjének, **Major Elemérnek**, a veszprémi pályafenntartási főnökség szakaszkezelő pályamesterének, **Kollár Lajosnak**, a Gazdasági Vasutak budapesti főnöksége croszlányi pályafenntartás előmunkásának a **„Munka érdemérem"** kitüntetést adományozta.

A PÁRTOKTATÁS HÍREI

Dicséretben részesültek a legutóbb megtartott propagandista konferencián Iványi Ede, Tatabánya-felső és Szabó Benő, Almásfüzítő állomás politikai gazdaságtan tanfolyamának propagandistái. A két elvtárs minden konferenciára alaposan felkészül, gondos jegyzeteket készít és biztosítja a konferenciákon az anyag színvonalas megbeszélését.

Rontja a pártoktatás fegyelmét Bogdán Gyula, Székesfehérvár állomás gépkapcsolású telefonközpontjának vezetője, aki elhanyagolja tanulását. A pártoktatásra saját kérésére osztották be, a foglalkozásokra mégsem jár.

Szívesen járnak a Petőfi iskola oktatására a pusztaszabolcsi fűtőház dízsegei. A tanfolyam nyolc hallgatóval indult, de ma már 16-an tanulnak, mert Popacsek elvtárs lelkiismeretesen vezeti a szemináriumokat.

Nemzetközi ÉLET

Hat év alatt 4000 kilométer fővonalat építettek a kínai vasutasok

A kínai vasutasok a közelmúltban tanácskozásra gyűltek össze a Kínai Népi Politikai Tanácskozó Testület nagy üléstermében, hogy megvitassák a soronkövetkező feladatokat.

Egymillió vasutas munkálkodik teljes erővel az egész országra kiterjedő munkaverseny-mozgalomban. Rendkívül magas azoknak a száma, akik a Szovjetunió és a népi demokratikus országok vasutasainak gazdag tapasztalatait felhasználva érnek el kiváló eredményeket. *Tsao Chun-chieh* mozdonyvezető 38 000 tonna árut szállított terven felül, miközben 73 tonna tüzelőanyagot takarított meg. *Chuang Ming-keng* esztergályos, a harmadik tervév végére túlteljesítette ötéves tervét. A 63 éves *Lo Hsiajo-tsun* mérnök javaslatára 16 kilométerrel rövidítették meg az egyik fontos vasútvonal építését.



Átadták a forgalomnak a Paoki—Csengtu vasútvonal Kwang Juan—Lio-Jang közötti szakaszát a Kínai Népköztársaságban. Képünkön az első vonat a Tapakou-hidon halad keresztül.
(Uj-Kina felv.)

Az értekezleten *Teng Tai-yuan* elvtárs, vasútügyi miniszter bejelentette, hogy a Kínai Népköztársaság 7500 kilométer új vasútvonalat épít első ötéves terve során, vagyis 80 százalékkal többet, mint amennyit eredetileg terveztek.

1953 óta már négy új vasútvonalat adtak át a forgalomnak. Ezek között a legfontosabb a *Tsingin-Erhlieni* vonal, amely Kínát a Mongol Népköztársasággal és a Szovjetunióval köti össze. Ugyanekkor 15 fontos vasútvonal és számos ipari és erdei vasút építését kezdték meg. Ezeknek a zöme befejezés előtt áll.

— Sok-sok vasútvonal építése — mondotta Teng Tai-yuan —, amelyet a második ötéves terv idejére terveztek — korábban kezdődik meg, hogy tovább bővítsék és korszerűsítsék a hatalmas ország vasúti hálózatát.

A kínai vasutasok a legutóbbi hat esztendő során 4000 kilométer új fővonalat és 2000 kilométer nagyfontosságú egyéb vonalat építettek, ezenkívül helyreállítottak 1200 kilométer régi vasútvonalat. Megállapította a miniszter, hogy a hatalmas építési munkálatok sem tudják megoldani Kína vasútügyi problémáit, ezért nagy súlyt kell fektetni a belső tartalékok feltárására. Hangsúlyozta, hogy a kínai teherszállítás, tonnakilométerekben számítva, 1950-nel szemben csaknem 150 százalékkal növekedett.

HÍREK A VILÁG MINDEN RÉSZÉRŐL

A brit vasutasok tottenhami csoportja felkérte az angol vasutasok lapjának, a Railway Reviewnek a szerkesztőségét, hogy tiltakozzon az ellen, hogy az amerikai kormány nem ad útlevelet Paul Robesonnak. A tottenhami vasutasok követelik, hogy az amerikai kormány haladéktalanul adja ki útlevelét Robesonnak.

*

A leningrádi finn pályaudvaron sok kiváló mozdonyvezető dolgozik, akik nagyszerű eredményeket érnek el a javítás nélküli mozdonyfutásban. A kerékpár kikötéses javítások között egy-egy mozdony több mint negyedmillió kilométert futott.

*

A szverdlovszki pályaudvar olvasótermében az utasok számára naponta filmhíradót és dokumentumfilmeket vetítenek. A filmeket rövid idő alatt ezer utas tekintheti meg.

*

A szaratovi körzet mozdonyvezetőinek napi kilométerteljesítménye átlagosan 100—120 kilométerrel haladja meg az előírt normát. Az állási időt mindenütt csökkentették.

*

A lengyel *chrzanow-i F. Dzerzsinszkij* mozdonygyárban megkezdték a kazán nélküli mozdonyok gyártását. Az idén a gyár 30 ilyen típusú mozdonyt bocsát ki.

A kazán nélküli mozdony tartállyal rendelkezik, amely elegendő gőzt tartalmaz ahhoz, hogy a mozdony nyolc órán át üzemben legyen.

Gőzmozdonyok helyett villamosmozdonyok

A hatodik ötéves terv idején *a Kujbisev*-vasútvonal kb. 700 kilométeres szakaszát kell villamosítani. Ez jelentős mértékben megnöveli e fontos fővonal átbocsátóképességét, és módot nyújt nagymennyiségű szilárd fűtőanyag megtakarítására.

A Kinel-Szizrany 300 kilométeres szakaszon már megkezdődtek a munkálatok a gőzvontatásnak villamos vontatásra való átállítása céljából. Folyik a szakmunkás-képzés is. Több mint száz segédmozdonyvezető elvégezte a villamosmozdonyok sajátosságait ismertető elméleti tanfolyamot és most végzi az üzemi gyakorlatot.

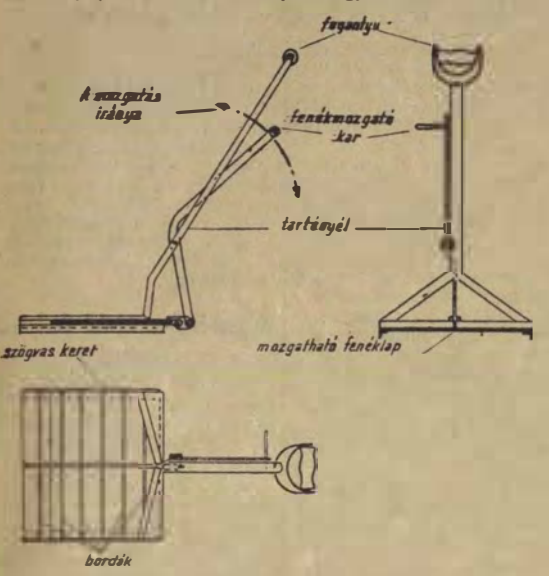
A VASÚT MŰSZAKI-TECHNIKAI SZÍNVONALÁNAK EMELÉSÉÉRT

Vágányszabályozás alázúzalékolással

A múlt évben a Magyar Optikai Művek 36 távcsöves mérőberendezést szállított a vasútnak. A berendezés nélkülözhetetlen kiegészítője annak az új alázúzalékoló felszerelésnek, amelyet a múlt év szeptemberében osztottak szét az igazgatóságok között.

Hazánkban a vágányszabályozásnak alázúzalékolással történő végrehajtására az előtanulmányokat 1952-ben kezdték. Szovjet, francia és német szakirodalom alapján s főként a szerszámok magyar módosításával eljutottak odáig, hogy az alázúzalékolási munkamódszert a magyar vasutakon is alkalmazhatjuk.

Mi is az alázúzalékolási módszer? Az alázúzalékolás a vágány *fekszín*-hibáinak kijavítására alkalmas munkamódszer, egyenértékű az aláveréssel végrehajtott vágányszabályozással. Lényege: *pontos mérőeszközökkel megállapítjuk, hogy a talpfákat a sinszál alatt milyen magasra kell kiemelni, aztán a vágányt megemelve, minden talpfa alá olyan vastag zúzalékréteget helyezünk, amely a szükséges emelési magasságnak megfelel; végül a megemelt vágányt ráengedjük a kavicságyra.*



Az alázúzalékoló lapát oldal- és felülnézetben.

Meg kell jegyezni, hogy az alázúzalékolás csak akkor eredményes, ha a munkát az előírások pontos betartásával hajtjuk végre és ha olyan vonalszakaszokon alkalmazzuk, ahol az alépítmény és a kavicságy állapota azt megengedi. Az előírás szerint végzett alázúzalékolásnál, a munka elvégzését követő évben, legfeljebb két millimétéres süppedések mutatkoznak.

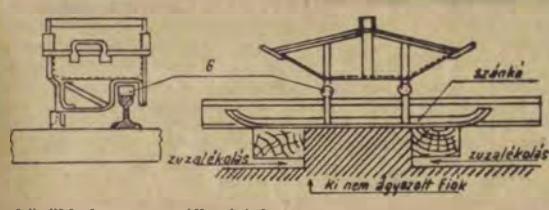
Alázúzalékolást csak akkor szabad alkalmazni, ha az alépítmény szilárd, a talpfák alatt tömör és szilárd kavicsgerenda van, az ágyazat tiszta, vízáteresztő, tehát nincs elsárosodva. Uj, vagy átdolgozott vonalrészeken tehát addig kell a vágányszabályozást aláveréssel végezni, míg a kavicsgerendák a szükséges szilárdságot el nem érik.

Az alázúzalékolásnak a kézi aláveréssel szemben sok előnye van és elsősorban rendkívül gazdaságos. Maga a művelet négy ütemben történik. *Először pontos mérésekkel megállapítjuk, hogy a talpfát a sinszál alatt milyen magasra kell emelni; ezután következik a vágány kiágyazása, majd a tulajdonképpeni alázúzalékolás, végül a vágány beágyazása és irányítása.* A D. 45. számú útmutató pontosan és szabatosan szabályozza a munka végrehajtását.

A süppedések pontos mérésénél a vágány fekvésének magassági hibáit két alakban találjuk meg. A vágánynak olyan süppedése, amely terheletlen állapotban nem látható — a *vaksüppedés*. A másik fajtáját *látható süppedésnek* nevezzük és ez már a vágány terheletlen állapotában is látható és mérhető. Más az eljárás a vágányszint látható és nem látható hibáinak mérésénél. A mérések befejezése után a két mérés eredményét összegezik és az így nyert emelési magasságokat ráírják a talpfavégekre.

Az alázúzalékoláshoz a talpfák egyik oldalát a sínszálaktól jobbra és balra 40—40 centiméter hosszúságban és 15—20 centiméter szélességben ki kell ágyazni. A vágányt a szükséges magasságra emelik és a zúzalékot, amelynek keménynek, szemcsésnek és pormentesnek kell lennie, zúzalékoló lapáttal elhelyezik.

Az alázúzalékolást végző csoport általában hat dolgozóból áll, ehhez hozzájönnek még a ki- és beágyazó munkások. Ha nagyobb számú csapatot állítanak be erre a munkára, pontosan meg kell tervezni, hogy minden dolgozó milyen időtartamra milyenfajta munkát végezzen, hogy megakadályozzuk a fölösleges járkálást és időveszteséget. A Szovjetunióban egy hét főből álló brigád napi teljesítménye 200 folyóméter, a francia vasútaknál átlagosan 170. Ez azonban aszerint változik, hogy milyen sűrű a talpfabeosztás. Az alázúzalékolás művelete mintegy 30 százaléka a teljes munkaidőszükségletnek, tehát egy hattagú brigád egy munkanapon körülbelül két és fél órát zúzalékol, a többi időt méréssel, ki- és beágyazással, irányítással tölti.



Ahhoz, hogy a mérőeszközök és a különleges szerszámok egész napon át használatban legyenek, körülbelül 22 főből álló brigádra van szükség. Ebben az esetben már az összes munkanemet szakosítani lehet és minden brigádtag ugyanazt a munkát végzi egész napon át. (Meg kell gondolni, vajon az alázúzalékolási munkamódszer általánosítása esetén a költséges felszerelés jobb kihasználása és a dolgozók szakosítása érdekében nem volna-e előnyösebb arra törekedni, hogy a jelenlegi hat főnél nagyobb létszámú brigádokat állítsunk munkába.)

Hazánkban az alázúzalékolási módszert először a pécsi igazgatóság területén próbálták ki 42—44 kilogrammos felépítményű talpfás és vasbetonaljas vonalrészeken, de folyamkavicságyban, mellékvonalakon is végeztek már kísérleteket. Az eredmények minden tekintetben kielégítőek voltak: a dolgozók a különleges szerszámok használatát gyorsan elsajátították, a munkát szívesen végzik, mert a legnehezebb fizikai munkák egyikétől, az aláveréstől mentesülnek. A pálya felszíne már az első ízben végzett alázúzalékolás után is megfelelő. A másodszori alázúzalékolás már hosszú időre pontos fekszínt biztosít. Ez a talpfás és vasbetonaljas felépítményekre egyaránt vonatkozik. Kielégítőek az eredmények, ha a gazdaságosságot nézzük is: a kézi aláveréssel végzett vágányszabályozás költségeivel szemben munkaidőben és költségekben 20 és 50 százalék között mozog a megtakarítás.

Tudni kell azonban, hogy a pálya pontos fekszínének biztosítása alázúzalékolással azon múlik, hogy az előírt méréseket lelkiismeretesen végezzék el és talpfánkint pontosan a megállapított százalék mennyiséget adagolják, éppen ezért a dolgozókat erre az átlagosnál nagyobb körültekintést igénylő munkára nevelni kell és a munka minőségét is fokozottabban kell ellenőrizni.

ÚJÍTÁSI-DÍJAK FOLYÓSÍTÁSA

Fellner Tibor vezető főmérnök (budapesti igazgatóság) „A győri felvételi épület pincéjében vízvezetéki nyomócsövek áthelyezése" tárgyú újítási javaslatáért I—III. díjrészletként 5470 forint.

Nádassy Károly m. főtanácsos (KPM I/6. A) és **Forgó Sándor** főmérnök (KPM I/Híd. o.) „Ercsi állomás fvkorrekciójának módosítása" tárgyú újítási javaslatukért III. díjrészletként személyenként 5000 forint újítási díjban részesültek.

Nagyobb segítséget a forgalmi szakszolgálat újítóinak

Pártunk Központi Vezetőségének novemberi kibővített ülése, valamint a SZOT VIII. teljes ülése behatóan foglalkozott a technika fejlesztésével, az újítómozgalom kiszélesítésének jelentőségével. E célok elérése azonban csak úgy lehetséges, ha megbecsüljük újítóinkat s az eddigieknél nagyobb segítséget nyújtunk tevékenységükhöz.

Segítségnyújtásra a vasúton elsősorban a forgalmi dolgozóknál van szükség, mert a forgalmi szolgálatnál van aránylag a legkevesebb újító. Sokan azzal akarják ezt magyarázni, hogy e szakszolgálatnál nincs mód és lehetőség az újításra. Ez a magyarázat helytelen. Az igazság az, hogy a forgalmi szakszolgálat újítói különösen magukra vannak hagyatva.

A forgalmi dolgozók is igyekeznek újításaikkal segíteni a vasút gazdaságosabb munkáját. A hiba azonban ott van, hogy elgondolásuk kidolgozásához, tökéletesítéséhez kevés segítséget kapnak, újításukra legtöbbször elutasító a válasz.

Vannak persze olyan újítások a fogalomnál is, amelyek eljutnak a legmagasabb fórumig, jónak is találják azokat, de nincs, aki bevezetésükről, megvalósításukról intézkedjen.

Nézzünk meg két példát: *Kádár* Emil ellenőr (Nyíregyháza állomás), *„kalauzkocsik rakterületének rácsozása"* tárgyú újítását 1954. március 18-án nyújtotta be. Mivel ezt az újítást a szakvélemények szerint a Vasúti Főosztályon kell eldönteni, az igazgatóság III. osztálya véleményezéssel április 21-én felterjesztette a 8. szakosztályhoz, ahol kipróbálásra elfogadták. Rövidesen megküldték a debreceni igazgatóságnak, hogy a tervezett rácsokat szereltessék be két kalauzkocsiba. Az igazgatóság VI. osztálya későn intézkedett, de a III. osztály végülis 1955. június 25-én megküldte a választ a kipróbálásról. A Vasúti Főosztályról azonban ismét visszaküldték azzal, hogy az igazgatóság tervosztálya, a III., IV. és a VI. osztály közösen nyilatkozzanak. Ez a nyilatkozat is megszületett és felkerült a főosztályra. Azóta az ügy alszik, az újító pedig türelmetlenül várja a választ.

G. Kiss László intéző 1955. július 25-én beadott újítása Debrecen állomás Szolnok felőli végén a teherpályaudvar kettéosztását célozza. A javaslatot december 13-án terjesztették fel a 8. szakosztályhoz szakvéleményekkel és helyszínrajzokkal. Rövidesen Gy. 235/291/1956. 8. E. szám alatt értesítették a debreceni igazgatóságot, hogy az újítás végső fokon nincs elfogadva, az ügy tárgyalása folyik. A javaslat bevezetésének akadálya az, hogy a tervezet nem felel meg az Országos Mérésügyi Hivatal által kiadott utasítás 3. fejezete 23. pontjának.

A javaslat nagy horderejű. Ezzel Debrecen állomáson mindenki tisztában van, azonban jelentkezik a huzavona, a bürokrácia.

E két példa is mutatja, hogy a forgalmi dolgozók is igyekeznek újításaikkal hozzájárulni a vasúti technika fejlesztéséhez, azonban nem találnak kellő segítségre. A huzavona nem segíti, hanem gátolja az újítási mozgalom fejlesztését, elkedvetleníti az újítókat.

Nagyobb megértést és több odaadást tanúsítson a 8. szakosztály az újítási ügyekben. A szakszolgálat újítóinak adják meg a kellő segítséget, szerettessék meg velük az újítómozgalmat, mert ennek a vasút és az egész népgazdaság látja hasznát.

Popovics Miklós,
a szakszervezeti központ termelési osztályának munkatársa.

Tennivalók a darabáruszállítás gyorsítása érdekében

A darabárufuvarozás lebonyolítása gazdaságpolitikánk fontos kérdése. A kereskedelmi szolgálat, nemkülönben a forgalmi szolgálat dolgozóinak rendkívül nagy gondot kell tehát fordítaniuk a darabárukezelésre, illetve a darabáros kocsik, a C- és D-vonatok gyors továbbítására, általában a darabáruszállítás korszerű fejlesztésére.

Eredmények

Kétségtelen, hogy 1955-ben néhány korábbi hibát sikerült megszüntetni. A múlt évi darabáruforgalom az előző évihez képest a negyedik negyedévig állandóan emelkedett s a mind több darabárut általában kielégítően szállítottuk el.

A kereskedelmi szolgálat legfőbb törekvése az volt, hogy a darabáruk késedelem nélkül, az előírt darabáros kocsikba rakva a kijelölt vonatokkal kerüljenek továbbításra. Az év közepére ezt sikerült is elérni. Ilyen módon a szállítási idő csökkentésén kívül a kocsifordulót is rövidítettük. Következetes munkával és állandó ellenőrzéssel elérték, hogy az átrakó kocsikat az állomások csak akkor indították, ha azt rendelkezés írta elő. A darabárukat gyűjtés nélkül, azonnal, de nagy körültekintéssel végzett csoportosítás után továbbították, útközbeni átkezelést nem igénylő darabáros kocsikba.

Javította a darabáruszállítást, hogy *Budapest—Nyugatipályaudvaron* megszervezték az éjszakai műszakot és négy fő irányban (Győr, Pécs, Nyíregyháza, Miskolc) nappali D-vonatokat rendszeresítettek. Ez megszüntette a torlódást és a pályaudvar az előző évihez képest *százezer tonnával több árut tudott kezelni.* Sokat javított a helyzeten *vonatpótló gépkocsijáratok* beállítása is. A kocsikihasználás növelése érdekében megszervezték egyes darabáruknak darabáros kocsikban való továbbítása helyett úgynevezett *gyűjtőárus kocsirakományként* történő fuvarozását.

Mit tegyünk?

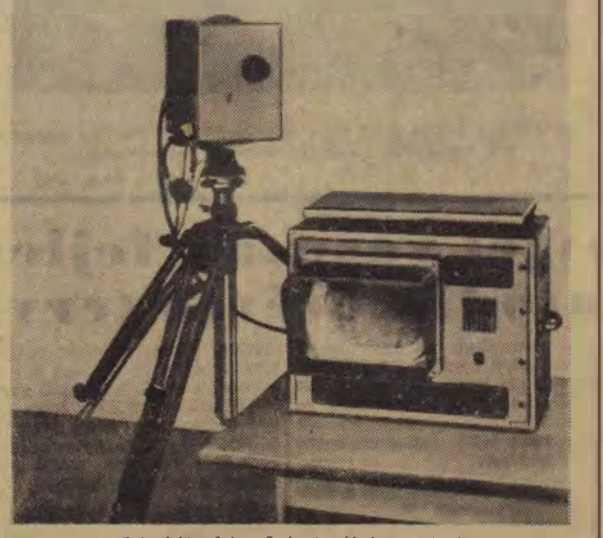
Az eredmények azonban nem jelentik azt, hogy a darabfuvarozásnál most már minden rendben van. Ebben az évben számolni kell a forgalom jelentős növekedésével. A tervezés az előző évinél 2,4 százalékkal nagyobb forgalmat vett számításba, de januárban az előző év azonos hónapjához viszonyítva 7,6 százalékos volt az emelkedés. További intézkedéseket kell tehát tenni annak érdekében, hogy a nagyobb forgalmat le tudjuk bonyolítani és a kereskedelmi szolgálat fokozni tudja a jóminőségű munkát.

Ebben az évben meg kell valósítani, hogy a darabáruként feladott küldeményeket a megállapított kivételektől eltekintve az állomások minden esetben *mérlegeljék*, még akkor is, ha azokat súlybevallással adják fel. A kocsi kihasználásának növelése érdekében *fejleszteni kell a gyűjtőárus kocsik rendszerét.* Ki kell használni az év elején bevezetett rakodó-lapos árukezelési rendszer előnyeit.

A darabárukezeléssel foglalkozó dolgozók szakmai tudása is fejlesztésre vár. Ennek érdekében *raktár- és vonatkezelői utasításokat kell készíteni.* azokból a darabárukezeléssel foglalkozó dolgozókat oktatni és vizsgáztatni kell. El kell érni, hogy a szállítmányozási szolgálat irányító dolgozói a kereskedelmi szolgálat tudnivalóiból szintén vizsgázzanak. A szállítmányozási szolgálatnál különben *a vállalati forma visszaállítása látszik célszerűnek a nagyobb mozgékonyság érdekében.* Igen fontos teendő a C- és D-vonatok kalauzkocsijainak jó világítása, hogy a kezelők írásbeli munkájukat jól elvégezhessék s ezzel elejét vegyék az árukezelési szabálytalanságoknak. Mindezek segítségével feltétlenül el kell érni, hogy a gyorsdarabáruk 24, a teherdarabáruk pedig 48 órán belül megérkezzenek rendeltetési állomásukra.

A tudomány a közlekedés szolgálatában

Évente sok millió forintot fordítunk a vasúti közlekedés biztonságosabbá tételére. A legtöbb fővonalon már felszerelték a korszerű térközbiztosító és állomási biztosító berendezéseket, amelyek lehetővé teszik a vonalak átbocsátóképességének emelését és megkönnyítik a dolgozók munkáját.



Televíziós felvevő és leadó berendezés.

A múlt évben hozzáfogtak Aszód és Hatvan között az elektrodinamikus biztosítóberendezés építéséhez. Lefektették a kábeleket, felszerelték a jelzőket. A munkát a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség dolgozói folytatják: kilométerenként felállítják a „vasbaktereket". (Így nevezik azokat a kapcsolószekrényeket, melyekben a jelfogó berendezéseket helyezik el.)

Az idén 1500 kilométer hosszúságban újítják fel a vasúti telefonhálózat légvezetékeit. Kidolgozták az úgynevezett ultrahang szirénák terveit, amelyek az emberi fül számára már nem érzékelhető nagy rezgésszámú hanggal rezegtetik a levegőt és ennek nyomán a köd csapadék formájában kicsapódik.

Kísérleteket folytatnak, hogyan lehet a televízió egyik formáját, az úgynevezett vezetékes televíziót felhasználni a vasúti közlekedésben. A tervek szerint a rendezőpályaudvarok bejáratánál egy televíziós kamerát — felvevőkészüléket — helyeznek el és a gurításvezető irodájában a televízió ernyőjén elvonulnak a tehergkocsik, amelynek számait a televíziós ernyőről olvassa le és jegyzi fel. Ezzel feleslegessé válik a kocsifelírók beállítása.

Az egyik vonalon fel fogják szerelni a vonatokra az ultrarövidhullámú rádió-adóvevő berendezést. E berendezések hatósugara 15—20 kilométer és lehetővé teszi, hogy a vonatvezető és mozdonyvezető az előttük, vagy mögöttük levő állomások forgalmistájával a vonalon menet közben is rádió-összeköttetést tarthassanak fenn. A Beloiannisz-gyárat bízták meg a készülékek legyártásával és ha a gyár még ez évben eleget tesz vállalt kötelezettségének, akkor valamelyik vonalon azonnal felszerelik a vonatrádiót.

A magnetofont is felhasználják a vasúti közlekedésben. A tervek szerint egyelőre tíz állomás forgalmi irodájában úgynevezett engedélykérő magnetofonokat szerelnek fel, amelyek feleslegessé teszik a kézi morse jelzésekkel történő engedélykérést.

ORSZÁGOS MŰSZAKI KÖNYVHÉT

(Április 16—23)

Az új technikáért, a műszaki színvonal emeléséért folyó munkában igen nagy szerep jut a műszaki könyvek széleskörű elterjesztésének. Ezért örömmel lehet üdvözölni azt a kezdeményezést, hogy sok száz budapesti és vidéki üzemben országos műszaki könyvhetet rendeznek április 16—23-a között.

A műszaki könyvhét célja, hogy az eddiginél is nagyobb érdeklődést keltsen a műszaki könyvek iránt, megmutassa azt, hogy a műszaki tudás és a közlekedés, a vasút előtt álló feladatok megvalósítása között mennyire nélkülözhetetlen a kapcsolat és végül az, hogy az eddig kevésbé propagált szakkönyvek ellussanak az olvasóhoz.

A vásár tartama alatt a régebbi kiadványokból összeállított sorozatok 15 százalékkal olcsóbban vásárolhatók. Valamennyi műszaki könyv részletre is kapható.

A dolgozók saját érdekükben cselekszenek, ha igénybe veszik a könyvhét alkalmát és beszerzik, esetleg beszereztetik az üzemi könyvtár részére azokat a szakkönyveket, amelyek segítséget nyújtanak műszaki ismereteik bővítéséhez.

Szakvonali vezető – szakszervezeti bizalmiakról

Szemmel láthatóan váratlanul éri a kérdés Almásfüzitő állomásfőnökét, *Szabó Benő* elvtársat. Elgondolkozva ismétli:

— Hogyan dolgoznak a szakszervezeti bizalmiak? Azonnal szólok az ÜB-elnök elvtársnak, ő illetékesebb...

— Nem, nem — tiltakozunk — ezúttal a szakvonali vezető véleményére vagyunk kíváncsiak. Hogyan segítik a szakszervezeti bizalmiak az állomás munkáját, a munkaversenyt, a felajánlások teljesítését?

— A forgalomnál két szakszervezeti bizalmi működik — kezdi Szabó elvtárs. — Mindketten kocsirendezők, tehát igen fontos a munkájuk az állomás teljesítményeinek szempontjából, mert az ilyen, vágányhiánnyal küzdő állomáson nagyon sok múlik a vonatok gyors rendezésén. Szakvonali munkájuk alapján szakszervezeti munkájukban is jobban fel tudják mérni a legfontosabb teendőket, látják, milyen versenytényezőnél kell legjobban „rákapcsolni".

A meglátástól a cselekvésig

Más kérdés viszont, hogy megmaradnak-e a látásnál vagy tovább mennek a cselekvésig. *Biró Béla* elvtárs, aki mindössze november óta van az állomáson és előző munkahelyén, a Timföldgyárban is szakszervezeti bizalmi volt, nem elégszik meg azzal, hogy észreveszi a dolgokat. A termelési értekezletek előtt sokszor bejön hozzám, érdeklődik, mi a legfontosabb probléma, azután mindezt megbeszéli csoportjának tagjaival. *Nagyon hasznos ez az előkészítés, mert a dolgozók így már kész javaslatokkal tudnak jönni a termelési értekezletre.* Nagyon ritkán fordul elő, hogy csoportjából valaki hiányzik a termelési értekezletről.

— Általában Biró elvtárs szakvonali munkáját is a jó előkészítés, körültekintés jellemzi. Tolatásvezetőjének, *Várszegi* elvtársnak nagy segítségére van abban, hogy brigádjuknál gyökeret vert a munkaidő teljes kihasználásáért folyó mozgalom. Szolgálatukban nem hagynak befejezetlen munkát, sőt ha előbb fejezik be, akkor Biró elvtárs már a következő kocsisort is előkészíti tolatáshoz. Úgy tudom, a dolgozók szívesen fordulnak hozzá ügyes-bajos dolgaikkal, bizalmuk jele az is, hogy életkorra és szolgálati időre nézve egyaránt egyik legfiatalabb dolgozó társukat választották meg.

— A másik bizalmi, *Vigh Ferenc* elvtárs, sainos sok tekintetben ellentéte Biró elvtársnak. Gyakorlott, lelkiismeretes vasutas, ő is felismeri a problémákat, de *nemigen jut el a cselekvésig*, vagyis addig, hogy dolgozó társait mozgósítsa. Valahogy nem szeret az emberekkel foglalkozni. Igaz, vidéki lévén, siet a vonathoz, de ez sem lehet ok arra, hogy még a saját brigádjának tagjaival se foglalkozzon. Úgy tudom, amikor legutóbb bírálták bizalmi munkája miatt, le akart mondani. Pedig mondom, csak egy kis lelkesség vagy talán még inkább a dolgozók és az állomás iránti nagyobb szeretet kellene hozzá, hogy a szakszervezeti munkában is úgy megállja a helyét, mint a szakvonaliban.

Kétféle „iskola" hatása

Azzal a gondolattal jövünk el Almásfüzitő állomásról: vajon mennyi része van az üzemi bizottságnak abban, hogy Biró elvtárs *kedvező irányban* feilődött. Vigh elvtárs pedig *nem tudta ez ideig felismerni a bizalmi szerepének a fontosságát?* Biró elvtárs az *„iskolát"* előző munkahelyén, a Timföldgyárban járta ki. De vajon *milyen „iskolát" járhatott Vigh elvtárs* az elmúlt években, amikor az ÜB-elnökök oly sűrűn váltogatták egymást az állomáson, mint az évszakok, s az ÜB-tagok között sem volt valami zavartalan az összhang?

Érdemes ezen elgondolkozni a jelenlegi üzemi bizottságnak és *Kovács Kálmán* elvtársnak, az új ÜB-elnöknek. És bizonyos, hogy a helyes meggondolás és a bizalmiakkal való közvetlenebb, alaposabb foglalkozás meghozza az eredményt.

Ilyen is előfordult a felszabadulási versenyben

Amikor a legtöbb vasutas dolgozó ereje megfeszítésével küzdött az április 4-i vállalások, a negyedéves tervek teljesítéséért, *sajnos akadtak olyanok is, akik hanyagsággal, kötelességmulasztással gátolták a tervteljesítést.* Ilyen eset fordult elő *Bánrévén*, ahol március 28-án, reggel 5 órakor a szertárnál hat kocsi szén várt kirakásra. A szertár egy kocsit kirakott, öt kocsi kirakásához pedig a miskolci rakodási főnökségtől igényelt dolgozókat. A rakodási főnökség öt dolgozót küldött Bánrévére. Az áruirányító 9.30-kor érdeklődött a szén kirakása iránt. Akkor szerzett tudomást arról, hogy a szertári rakodóvágányt felszedték és a kocsikat csak a fordítón keresztül lehet egyenként beállítani. A dolgozók vártak a kocsik beállítására, de ez nem történt meg csak a 18-ik órában, így munkavégezetlenül tértek viszsza Miskolcra. Az öt dolgozónál 156 forint 60 fillér költség merült fel, amiért munkát egyáltalán nem végeztek.

A bánrévei szertárt felelősség terheli nagyfokú hanyagságáért. A szertár feladata lett volna gondoskodni a kocsik kirakásáról. De ha már nem tudta megtenni és nem tudta a kocsikat a rakodóvágányra beállítani, miért igényelte az öt rakodási dolgozót? A kereskedelmi szolgálat olyan helyen is tudta volna foglalkoztatni őket, ahol nem kellett volna várniok és ahol a felmerült költség ellenében hasznos munkát végezhettek volna. *(Bakó János leveléből.)*

ÖREGEMBER NEM VÉNEMBER

Az a lelkes lendület, amellyel a *Budapesti Rakodási Főnökség* dolgozói a felszabadulási versenyben munkájukat végezték, *az idősebb dolgozókat is fiatalos teljesítményekre serkentette.* Március 29-én éjjel *Kertész György, Závodszki László, Angyal László* és *Tamás Mihály*, akik valamennyien felül vannak már a 60 éven, tíz kocsi szenet raktak ki. Ez összesen 2067 mázsát, egyenként 507 mázsát tesz ki. Teljesítményük 162 százalék, jelenléti idejük 90 óra volt, a hasznos teljesítmény pedig 146 százalék. *(Magyar László leveléből.)*

A keresztezések műhelyében



Szőke Tibor, a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV élenjáró szerelője 187 százalékos átlagteljesítménnyel büszkélkedhet.

(Kovács Géza felv.)

A szakszervezeti élet fontos erőforrása

A SZOT titkársága a napokban vitára bocsátotta a szakszervezeti csoportok munkájáról szóló határozattervezetét. A határozattervezet vitára bocsátása azt jelenti, hogy a SZOT titkársága a dolgozók, a társadalmi munkások, s elsősorban a szakszervezeti bizalmiak véleményét igényli, mielőtt végleges formába öntené ezt az új, fontos határozatot. Ez a tény azt mutatja, hogy a szakszervezetek első vezető szervei *igen nagy fontosságot tulajdonítanak a szakszervezeti csoportok tevékenységének.* Szükséges, hogy *a kérdés nagy horderejét az egész szakszervezeti tagság felismerje*, s a bizalmiak, a szervezett dolgozók *bátran, őszintén, sokoldalúan mondják el véleményüket, tapasztalataikat* a szakszervezeti csoportok munkájával kapcsolatban. Csak így válhat a határozat a szakszervezeti munka fontos erőforrásává.

A szakszervezeti csoportok jelentősége

A határozattervezet kidolgozását mindenekelőtt a munkáskollektívák növekvő öntudata tette szükségessé. Az a fokozódó igény, hogy *a szakszervezetek következetesebben harcoljanak a munkafeltételek biztosításáért, a dolgozók szociális és kulturális szükségleteinek kielégítéséért, törvényes jogaik védelméért.* Továbbá az, hogy *a dolgozók mind nagyobb és felelősségteljesebb munkát követelnek az üzemi szakszervezeti vezető szervektől*, de *különösen a szakszervezeti csoportoktól.*

A szakszervezeti csoportok szerepe mindjobban növekszik. Végső fokon az *egész szakszervezeti munka sikere, eredményessége a szakszervezeti csoportoknál dől el.* Innen indul el és bontakozik ki a szocialista munkaverseny, itt ismerkednek meg először a tagok a szakszervezeti demokrácia adta jogaikkal, ez a legalkalmasabb szervezeti forma ahhoz, hogy kifejlődjék a munkásszolidaritás érzése.

A határozattervezet megjavítása

Az új határozattervezet kiemeli a választott aktivisták, elsősorban *a bizalmi, a társadalombiztosítási küldött és a csoport társadalmi munkavédelmi felügyelőjének* jelentőségét, ugyanakkor előírja azt is, hogy az üzemi bizottságok hogyan segítsék a csoportokat, hogyan teremtsék meg a csoportok, a bizalmiak jó munkájához szükséges feltételeket.

Most minden üzemben, munkahelyen, így a vasútnál is, az a legfontosabb feladata a szakszervezeti csoportoknak, hogy *megvitassák a határozattervezetet.* A bizalmiak ezekbe a megbeszélésekbe vonják be a dolgozókat, akik bátran, őszintén mondják el véleményüket, és saját tapasztalataikkal kiegészítve, *segítsék olyanná tenni a határozatot, amelynek végrehajtása előbbre viszi az egész szakszervezeti mozgalmat, új erőt ad a szakszervezeti életnek.*

A vasútnál a szakszervezeti bizalmiak nagy része megkapta a szakszervezettől a határozattervezetet, amely a Népszava április 1-i számában is megjelent. Ennek alapján tartsanak csoportjukkal megbeszélést, s a megbeszélésen elhangzott véleményeket, javaslatokat mielőbb *juttassák el az illetékes területi bizottsághoz.*

A második negyedév első termelési értekezletén

A második negyedév első termelési értekezletén vagyunk *Budapest Keleti-pályaudvaron.* A nagy oktatóterem padjait még szépen megtöltik a III. tur dolgozói, bár nincsenek itt teljes számmal. Valószínűleg többen megúnták a várakozást, ugyanis a terem foglaltsága miatt 20 perces késéssel kezdődött az értekezlet. S ez a húsz perc késés — amit *a pártszervezet és az ÜB az értekezletek időpontjának összehangolásával el tudott volna kerülni* — rányomja bélyegét az értekezlet egész menetére. Valahogy olyan hatást tesz az értekezlet lefolyása, mint a gyorsított filmfelvétel: a szokottnál gyorsabban peregnek a beszámoló szavai *Bányai Elek* elvtárs száján, rövidre fogják hozzászólásukat a dolgozók, ami nem is lenne hiba, viszont feltűnően kevesen szólnak hozzá, mindössze hatan az 54 jelenlevő közül.

A tervfeladatok ismertetése

A másik benyomásunk az, hogy csalódás érné a hallgatót, ha a hozzászólások alapján próbálná megállapitani, melyek a második negyedév legfontosabb feladatai, akár a pályaudvar egészét, akár csak a III-as, *Vitárius Sándor* főkocsimester turját tekintve. Ezért egyrészt az előadó is felelős. Természetesen nem lett volna helyes az sem, ha csupán az értekezleten részvevő tur munkájával foglalkozik, de éppen így nem volt helyes, hogy erről szinte csak egy mondatban tett említést.

A beszámolónak pedig igen sok alkalma lett volna, hogy az állomás munkafeladatainak részletezésénél *külön is* foglalkozzon a tur eredményeivel, feladataival, esetleges hibáival. Igy a Budapest—Déli-pályaudvarral folyó párosverseny méltatásánál, a menetrendszerinti vonatindításnál, a kocsitartózkodási terv ismertetésénél, a göztartási egységidő teljesítésének hiányosságainál, a műszaki konferencia határozatainak taglalásánál, a fűtőházzal való együttműködés nehézségeinél, a balesetek elleni küzdelemnél, a Keleti- és Józsefváros-állomások közötti elegycsere súlyos hibáinál utalnia kellett volna a beszámolónak arra, mi a szerepe mindezeknél a termelési értekezletet tartó turnak.

Ne mellőzzék az egyéni és brigád eredményeket

A részvevők így sokkal jobban magukra ismertek volna a hibák és feladatok tükrében, s a hozzászólók is inkább megtalálták volna hangjukat. *Ferkó István* elvtárs, párttitkár helyesen javasolta, hogy a jövőben a szakmai oktatáson és a termelési értekezleteken névszerint ismertessék azokat a dolgozókat, akik jó munkájukkal hozzájárultak az eredményekhez, de ugyanakkor azokat is, akik utasításától eltérő munkájukkal rontották a teljesítményeket, vagy balesetet okoztak.

Mindent összevetve, azt a tanulságot hoztuk magunkkal és adhatjuk tovább az ezután sorrakerülő termelési értekezleteknek: *az első negyedévi teljesítmények és a második negyedévi tervek ismertetésénél szenteljenek sokkal nagyobb figyelmet az egyes dolgozók, az egyes brigádok munkájának.* Érezzék a dolgozók jobban, hogy *róluk van szó, az ő munkájuk milyen döntő a tervek teljesítésében, az élüzemszint elérésében.* Igy sokkal jobban felébred a dolgozók érdeklődése az előttük álló második negyedév feladatai, tervei iránt, sokkal élőbbekké válnak a május 1-re tett felajánlások, márpedig a most folyó termelési értekezleteknek ezek az elsőrendű feladatai.

Amíg elkészül az ebéd...

— Egy üzemi konyha gondjai, kívánságai —

Üzemi étkezdét rendszerint déltáiban szokás meglátogatni, amikor a dolgozók a leves és a főzelék, vagy tészta között elmondják az üzemi konyhára vonatkozó kívánságaikat, észrevételeiket. Mi most a *Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség* konyháját jóval ebédidő előtt kerestük fel. Végigasszisztáltuk az ebédfőzést, és miközben a nagy tepsikben sistergett a rántott hús, az üstökben forrt a hamisgulyás, arról faggattuk a konyha dolgozóit, hogy mos: ők beszéljenek problémáikról, kívánságaikról.

— A nálunk étkező dolgozóktól igazán mind több megértést kapunk — mondja *Kiss Emma* elvtársnő, a konyha vezetője. — Most már kevesebben vannak az elkésett ebédjegyvásárlók. De azért vannak még ilyenek, akik talán nem is sejtik, késlekedésükkel menynyi gondot okoznak nekünk. Mert mi is pontos tervek szerint dolgozunk.

— Úgy igyekszünk gazdálkodni — folytatja —, hogy *az étrend változatos legyen, az ételek pedig minél táplálóbbak.* Hiszen a legnehezebb fizikai munkát végző dolgozók számára főzünk. Lehetőleg az ő kívánságuk szerint állítjuk össze a heti étrendet. *A termelési értekezleteken mindig arra kérem az elvtársakat, hogy a konyháról is mondják meg a véleményüket.* A múltkor például palacsintát kértek. Teljesítettük a kívánságot, pedig el lehet képzelni, milyen munkát jelentett közel 600 palacsinta elkészítése.

Beszélgetés közben belelapozunk a konyhavezető asztalán levő füzetekbe. Az egyiknek a fedőlapján ez áll: *„Kóstoló füzet".* Meg kell állapítani, nem sokan kóstolgatták hivatalosan" a konyha főztjét. Múlt év októberétől mindössze három bejegyzést találunk a füzetben. Mindhárom *Sali Sándorné* gondozónőtől ered, s mindhárom szóról szóra egyforma: *„Az ebéd ízletes, kielégítő."* Ugyanígy szinte üres az *„Egészségügyi ellenőrzési könyv"* feliratot viselő füzet. Három, semmi lényegeset nem mondó bejegyzést tett a VIII. kerületi tanács ellenőre és egyet az üzemorvos. Az üzemorvos 1955. szeptember 16-án ellenőrizte utóljára a konyhát, pedig — mint Kiss elvtársnő mondja — többször kérték, legyen segítségükre abban, hogy *minél magasabb kalóriaértékű étrendet* tudjanak összeállítani.

Nem dicsekedhet túlzott népszerűséggel az *„Étkezési javaslatok könyve"* sem. 1953-ban kezdték meg és azóta mindössze négy feljegyzés szerepel lapjain. A munkásellátási megbízott *Heszfuk Lajos* elvtárs 1955. március 17-én írt be utóljára a füzetbe néhány sort.

Kétségtelen, hogy Kiss elvtársnő nyolc év óta a dolgozók megelégedésére vezeti a konyhát, ugyanígy nyolc éve nem volt változás a szakácsnő személyében sem, s nyilván ezért a szakszervezetnél a területi bizottságnál, az igazgatóságon és a helyi üzemi bizottságnál is azt gondolják, miért látogassák a józsefvárosi pft. konyháját, amikor ott minden jól megy. Pedig a konyha dolgozóinak meggyőződése, hogy *még jobban ki tudnák elégíteni a dolgozók igényeit, ha nagyobb érdeklődést, több segítőszándékot tapasztalnának.*

A szovjet vasutak fejlesztése a hatodik ötéves tervben*

IV.

A Szovjetunióban tovább fejlesztik a rádió híradás vasúti közlekedésben való alkalmazását, amely már ma is a nagyobb állomásokon alkotó részévé vált a vonatösszeállítás és a tolatás technológiai folyamatának. A tolatómozdonyok vezetői és az állomási irányítók, valamint a gurítódombi térfelvigyázók közötti rádióhíradás lehetővé teszi a mozdonyok munkájának állandó ellenőrzését, a gyors intézkedéseket. Az utóbbi években egyre nagyobb arányban kerül bevezetésre a vonatrádió, amely a mozdonyvezetők, a forgalmi szolgálattevők és a vonali menetirányítók közötti rend szigorú betartását és az operatív irányítást biztosítja. A rendezőpályaudvarokon jelenleg a kocsifelíró és átmenesztő iroda közötti rádióösszeköttetés üzemi kísérletezései folynak. Ezek bevezetésére és széleskörű alkalmazására rövidesen sor kerül. A további célkitűzések az ultra-rövid és mikróhullámú berendezések nagyobb fokú felhasználására irányulnak.

Új lehetőségeket nyit a rendezőpályaudvari munka gyorsításában a vezetékes televízió, amelynek alkalmazását az ötéves terv szintén előirányozza. A televízió révén lehetővé válik, hogy a dolgozók kényelmes szolgálati helyen végezzék a korábban nemcsak kényelmetlen, hanem sokszor veszélyes munkát is, például a kocsiknak alulról, aknákból való vizsgálatát. Többek között az is lehetővé fog válni, hogy a pályaudvarra behaladó kocsik számát a távolabb fekvő irodában le lehessen olvasni.

A vegyészetnek is fontos jelentősége van a vasúti közlekedésben. Csak egyet említek meg: a vegyészeknek komoly problémát kell megoldaniok a Diesel-kenőanyag és üzemanyag minőségének jelentős megjavításával.

A keresztszállítások ellen

Különösen sokat foglalkoztatja a szovjet vasút vezetőit a teherszállítás távolságának, az ésszerűtlen szállításoknak a csökkentése.

A kongresszus nyomatékosan rámutatott arra, hogy az áruk szállítási távolsága a legeredményesebben a termelőerők jobb elhelyezésével, az ipar közelebbi telepítésének a nyersanyaglelőhelyekhez és a tervszerű elosztással valósítható meg. *Becsev* elvtárs mutatott rá beszédében arra, hogy az áruk terven felüli fuvarozási távolságának növekedése körülbelül 4 millió tonna széntöbblet felhasználását tette szükségessé. A szállítások gazdaságossága érdekében a minisztériumok és a vasút közös erőfeszítése jelentős lépést fog jelenteni az ésszerűtlen szállítások megszüntetéséért. Tanulságos ez is számunkra annál is inkább, mert nálunk is igen sok még az ésszerűtlen szállítás.

A Szovjetunió közlekedésének vázolt nagyszerű fejlesztési terve olyan gazdag tapasztalatokat ad számunkra, amelyek jelentősen elősegíthetik hazánk közlekedésének gyorsütemű fejlesztését. Az ismertetett irányelvek érvényesítését mi is legfontosabb feladatunknak tartjuk, és reméljük, hogy a villamosítás, a dieselesítés kibővítése, a gördülőanyag, a pálya korszerűsítése, az automatizálás és gépesítés kifejlesztése nálunk is az eddiginél nagyobb ütemben fog sorra kerülni. A szovjet tudományos kutatás és gyakorlati élet eredményeinek alkalmazása biztos út a szocialista vasút továbbfejlesztésében. Nem kétséges, hogy ha ezen az úton haladunk, akkor hazai közlekedésünk is teljes mértékben betölthetti népgazdasági hivatását.

* Csanády György MÁV vezérigazgatónak a magyar—szovjet barátsági hónap alkalmából tartott előadásából.

A vonatkísérők készenléti ideje Győr állomáson

A győri vezényletben a *„Javaslatok könyve"* nemcsak a termelési értekezleteken elhangzott indítványok feljegyzésére szolgál. Ha valakinek kérése, előterjesztése van, bármikor előadhatja, *Keresztes* elvtárs vezénylőtiszt beírja azt a javaslati könyvbe, megvizsgálja a szolgálat és a dolgozók szempontjából és ha úgy látja, hogy mindkét rész érdekében hasznos, gondoskodik megvalósításáról. Nemrég a kirakók azzal a kéréssel fordultak hozzá, készítsen nekik kedvezőbb fordát, mert a jelenlegi mellett gyakran megszakad a készenléti idejük, azaz hat órán túl terjed a pihenőjük, ez pedig gazdaságtalan mind a vasút, mind pedig a saját zsebük szempontjából.

Keresztes elvtárs mint tapasztalt vezénylőtiszt tudja, *miként lehet olyan forda-változatot találni, amely a szolgálat és a dolgozók igényeit egyaránt kielégíti.* A dolgozók elgondolásainak figyelembe vételével most is megtalálta ezt a változatot s azóta a kirakók elégedettek fordájukkal.

97 óra készenléti átlag

A győri vonatkísérőknek általában nincs különösebb panaszuk a készenléti időre, hiszen kötött személyvonati fordában járnak és a vonatok párosítása olyan, hogy egyetlen fordulóállomáson sem szakad meg az idejük, nem kell 6 órán túl „ingyért" pihenniök. — amint *Szerencse István* elvtárs, vonatvezető mondja. Többnyire 4—5 órán belül mindenünnen fordulhatnak vissza. (Köztudomású ugyanis, hogy a 6 órán túli készenléti idő nem esik bele a díjazott időbe.)

A készenléti idő azonban még így is elég nagy a győrieknél, mert a távollét és a munkaóra viszonya 71 százalékos. Ez azt jelenti, hogy minden száz szolgálati órából csupán 71 óra az, amit tengelyen töltenek, 29 óra pedig a készenlétre, vagyis laktanyában töltött időre esik. Jelentős időkieséS ez, ha azt látjuk, hogy januárban például személyenként átlagosan 394 volt a távolléti órák száma, ebből 373 esett a szolgálati időre, de csak 276 volt belőle a tisztán munkaóra, amit tengelyen, fel- és lejelentkezéssel töltöttek el a győri vonatkísérők. Vagyis *dolgozónként 97 óra a készenlétre esett.* Februárban az arány így alakult: 346 óra távollét, 332 óra tényleges szolgálat, 248 munkaóra. Valamit javult tehát a helyzet, mert a készenlét az előző havi 97 órával szemben csak 84 óra volt, de ez még mindig elég magas szám.

Szorosabb fordákat

A győri vezénylet lehetőleg szorosan összeállított fordákkal küzd a meddő idő ellen. Hegyeshalmi viszonylatban például van olyan menet, amikor a győri szakasz a fordulóállomásról még vonatot visz Rajkára, így *az eredeti 4 óra készenlétet 1 órára csökkenti.* Az ilyen eset azonban ritka, annál több a 4—5 órás készenlét, különösen Budapest-Keleti pályaudvar viszonylatában. Ez nem csupán a szakaszok ki nem elégítő felhasználását jelenti, hanem azt is, hogy a dolgozóknak jobban meg kell pakolniok a táskát, s azt a díjazást, amit a 4—5 órás készenléti időre kapnak, elköltik kosztra. Ilyen módon tehát nem jelent nekik kereseti előnyt a fizetett készenlét.

Ez a helyzet a kötött fordás személyvonati szolgálatban, olyan állomáson, ahol aránylag jó a fordabeosztás. Világos azonban, hogy a kisebbforgalmú vonalakon kedvezőtlenebbül alakul a készenléti idő, nem is beszélve a tehervonati fordákról, ahol sokszor egészen horribilis meddő-idők merülnek fel, megszakításokkal.

Még nagyobb gondot kell tehát fordítani a fordabeosztásokra. És ez nemcsak a vezényletek feladata, hanem a beosztásokat jóváhagyó igazgatósági szerveké, de részben a menetrendszerkesztőké is. Mindenképpen törekedjünk arra, hogy a vonatkísérőknek csökkenjen a készenléti idejük, a 6 órát pedig lehetőleg sosem haladja meg. Igaz amit Keresztes elvtárs mondott, hogy minden fordát többféleképpen lehet elkészíteni. A lehetőségek között meg kell találni mindig azt a fordaösszeállítást, amely a szolgálat és a dolgozó érdekének legjobban megfelel.

A jóindulat még nem elegendő a jó munkához

Alig néhány hete, hogy Sztálinváros új kokszoló művében először gyújtották meg az őrlángvezetékből kiáramló gázt, s kezdetét vette a hatalmas méretű hengermű építése. Nagyszerű érzés tudni azt, hogy új létesítmények építését jelentősen támogatják a vasutasok is.

Palkovics Fábián, a Vasmű szállítási és rakodási munkálatainak vezetője megelégedéssel és megértéssel szól a vasutasok segítségéről. A „Száll-Rak"-hoz — így nevezik röviden ezt a reszortot — szorosan kapcsolódik a „Vas-MÁV", vagyis a vasműnbelüli vasút munkája. A 720-as pályaudvar a nagykohó, a 722-es az energia- és gépgyár kiszolgálását végzi. A 721-es pályaudvar vasutasai a készáruk szállítását végzik, s jelenleg ők segítik a martinkemencék munkáját. A 729-es az alapanyagtárolást, az ércféleséget, a koksz, a mészkő alapanyag szállítását intézi.

Pongrácz Jenő állomásfőnököt, a Vas-MÁV vezetőjét és társait szeretik, becsülik az üzemben. *Pongrácz* elvtárs részt vesz a hétfői műszaki értekezleten, de ott látni péntekenkint a gyárrészlegek diszpécsereinek szállítási értekezletén is.

Nagy elismeréssel szólnak *Antal Sándor* főintézőről, a 722-es pályaudvar térfőnökéről, aki munkaidőt nem nézve, állt helyt az Erőmű téli kiszolgálása idején is, pedig naponta 1200 tonna szenet nyelt el az Erőmű torka.

A zord időjárás miatt a Száll-Rak csak 47 százalékra teljesítette szerződését a „kocsiért-kocsit" elszámolási rendszerben. Ez fékezte a vasutasok munkáját. Viszont a gyáriak azt kifogásolják, hogy esetenkint löketszerűen 300—400 kocsit is a „nyakukba sózott" a vasút és rakodómunkás hiányában nem tudták a vagonokat időre kiüríteni. Ez néhány hete megszűnt.

„Partizán munkának" minősítik az üzembeliek a rakodási főnökség dolgozóinak azt a tevékenységét, hogy ott rakják ki az anyagot, ahol érik. Hangsúlyozzák, hogy ez *Deák János* raktárnokra nem vonatkozik. Panaszkodnak viszont *Farkas* és *Tatár* elvtársakra, akik ritkán járnak a munkahelyekre és emiatt — például a kényszerkirakásoknál — nemegyszer anyagkeveredést okoznak, nem hagynak űrszerelvényt és a „Száll-Rak" tudta és beleegyezése nélkül igazolják a csapatutalványokat. Úgy látják a Vasműben, hogy a vontatás sincs úgy kézbentartva, mint kellene. A mozdonyvezetők gondolnak egyet és egyszerűen otthagyják a munkát szerelés stb. miatt, enélkül, hogy új gépek érkeznének.

Damásdi Lajos főművezető azt mondja, hogy közismert szólásmód a vasúti pontosságra hivatkozni. Mégis a sztálinvárosi vasutasok szeretik kihasználni a „majdot", a határozatlan időre való utalást.

Pongrácz elvtárs elismeri a hibákat, de nyomatékosan kéri, hogy jelöljön ki a gyár helyet a kényszerkirakásoknak, mert másként a vasút kényszerül helyet kijelölni, s ez okozza a nézeteltéréseket.

Végeredményben a jóindulat mindkét fél részéről megvan a hiányosságok felszámolására. A felszabadulási műszak vállalásait közösen tették meg. Felajánlották, hogy március 25-ig 50 százalék fölé emelik a bunkerek ellátását. A jó kapcsolat révén jóval e határidő előtt már elérték a bunkerek 70 százalékos feltöltését.

A vasutasok és a Vasmű Száll-Rak dolgozóinak kooperációja, egymást megértő segítségnyújtása bizonyosan megtermi a gyümölcsét, népgazdaságunk e fontos kulcspontjain.



Kalona Vince, Aszód állomás tolatásvezetője brigádjával megbeszéli a mezőgazdasági gépeket szállító szerelvény sztérendezését. (Kovács Géza felv.)

ÁRVÍZI MŰSZAK

Brigádommal a Szabad Nép *„Áradat felett"* című cikkét olvastuk s hosszasan beszélgettünk az árvízkárosultakról, sajnáltuk, hogy mi nem lehetünk ott a gátakon, nem vehetünk részt a mentésben. Ekkor *Váci János* zárfékező javasolta: *tartsunk árvízi műszakot.*

Gödöllőről telefonáltunk a ferencvárosi vezényletbe, kértük a legnehezebb vonatkísérői szolgálatot, amelyen a legtöbbet lehet keresni, hiszen keresetünket az árvízkárosultaknak ajánlottuk fel. Így történt, hogy *március 27-én reggel* — 24 órai szolgálat után — a 40 007es számú villamosmozdony *a tatai szénbányák felé* repítette vonatunkat. Üres kocsikat vittünk.

9 óra 24 perckor érkeztünk *Tatabánya—felsőre*, de csak 3 óra múlva indulhattunk vissza a 877-es számú szénvonattal, mert addig elegyre vártunk. Azért 13 óra 50 perckor már *Kelenföldön* voltunk. Ezután átmentünk Ferencvárosba és onnan indultunk a 76. számú vonattal 15 óra 40 perckor *Hegyeshalom* felé. Mosonmagyaróvárott megállították vonatunkat, a menetrendtől eltérően.

— *Egészítsék ki a vonatot 130 tengelyre* — kért a szolgálattevő. Megtettük. S amíg az ötödik vágányon felírtam 19 kocsit, akaratlanul is arra kellett gondolnom, *milyen hibás a mi bérezésünk: a különmunka, a kocsik vonatba sorozása keresetveszteséggel jár.*

20 óra 30 perckor érkeztünk *Hegyeshalomba* és 22 óra 40-kor már *Komáromban* voltunk. Innen egy tartályvonatot állítottunk át *Almásfüzitőre*, majd üres tartányokat vittünk *Ácsra*. Visszatérve Komáromba, újra Almásfüzitőre állítottunk át egy 900 tonnás bauxitvonatot. Ekkor már virradni kezdett. *5 óra 40 perckor utolsó vonatunkkal indultunk Ferencváros felé és útközben Budaörsön találkoztunk leváltóinkkal — 7 óra 25 perc volt.*

Az árvíz-műszak alatt a gépmeneteken kívül 500 kilométert tettünk meg keresetünk személyenként 52, illetve 43—43 forint volt. Ezt adjuk a pusztító áradat károsultjainak.

Kovács József
Ferencváros

Bírálataink nyomában

„Egy elkésett válasz" című cikkünkben március 12-én megírtuk, hogy a debreceni pályafenntartási főnökség XVI. pályamesteri szakaszának szeptemberi termelési értekezletén Nádasdi József maga és néhány társa részére két-három nap szabadságot kért kukoricatörésre és hogy az elutasító választ csak február 8-án kapták meg a debreceni igazgatóság II. osztályától.

Balogh Béla elvtárs, a II. osztály dolgozói nevében megírta szerkesztőségünknek, hogy e bírálattal nagyrészt egyetértenek. Kifogásolta, hogy az egész hibát a II. osztály nyakába varrjuk, holott mások is követtek el mulasztást.

1. A termelési értekezlet — ahol a panasz elhangzott — szeptember 10-e előtt volt, mégis a jelentés csak szeptember 22-én érkezett a II. osztályba. *(Ekkorra már a választ is meg kellett volna kapniuk a dolgozóknak!)* Igen ám, de nem érkeztek be az összes jelentések a többi termelési értekezletekről, és így — a II. osztály véleménye szerint — csak szeptember 29-én tudták ügyiratba tenni. *(Miért?)*

2. Október 28-ig a II. osztály foglalkozott az ügyirattal. *(Több mint egy hónap. Kicsit sok.)* Ekkor átkerült a kérés a VI. osztályhoz.

3. A VI. osztályban másfélsoros bejegyzés után ötven napot (!) feküdt egy fiókban.

4. Innen a III. osztályhoz került az ügyirat, ahol két sor bejegyzés után 11 napig pihent.

„Nem tagadjuk — írja Balogh elvtárs —, *hogy nálunk is volt előadó, akinél 21 napig volt az anyag intézés alatt, de ezt messze túlszárnyalja a VI. osztály „rugalmas" ügykezelése."*

Ezek után a szerkesztőség helyesbít: nemcsak a II. osztályon foglalkoztak lélektelenül a dolgozók kéréseivel, hanem a többi felsorolt szerveknél is.

★

„Ki a felelős" című cikkünkben megírtuk, hogy a Hámán Kató fűtőházban egy kocsi tengeri befulladt, mert késedelmesen rakták ki. A budapesti igazgatóság közölte szerkesztőségünkkel, hogy a cikkben foglaltak megfelelnek a valóságnak, és a vétkes dolgozók ellen fegyelmileg eljárnak. *(Reméljük, rövidesen választ kapunk kérdésünkre is, vagyis arra, hogy ki a felelős. — Szerk.)*

Jó teljesítmények a felszabadulási versenyben

Pusztamonostor állomás dolgozói a felszabadulási verseny keretében felszabadulási és árvízvédelmi műszakot is tartottak. Mindketto nagyban hozzájárult, hogy első negyedévi tervüket magasan túlteljesítették. A kocsimozgatásban a felszabadulási verseny alatt 101, az árvízvédelmi műszakban 102, a kocsikihasználásban 108, illetve 118, a rakodásban a feladásnál 120, illetve 130, a leadásnál 120, illetve 130 százalékos eredményt értek el. A negyedévi terveteljesítésük ugyanezeknél a tényezőknél 103, 131, 155, illetve 148 százalék. *(Pintér Lajos leveléből.)*

Csőbarakkokból áruraktárak

A megnövekedett darabáru-forgalom kezeléséhez — a feltuvarozástól a továbbításig és az érkeztől az elfuvarozásig — zárt tárolóhelyekre, raktárakra van szükség. Elsősorban azért, hogy az árukat az időjárás viszontagságaitól, megóvjuk, másodszor, hogy eltulajdonítását, dézsmálását megakadályozzuk.

Az 1954. évi őszi forgalomban a raktártér hiányából bekövetkezett nehézségek megmutatták, hogy a raktározás megoldása nem tűr halasztást. Sürgős segítségre volt szükség. Sokezer négyzetméter alapterületű tégla- és betonraktárak építésére a népgazdaság egyéb beruházásai miatt rövid időn belül lehetőség nem volt. A leggyorsabb építési módot, a fából való raktárépítést is figyelmen kívül kellett hagyni, mert a fa egyik legfontosabb importcikkünk és a behozott mennyiségeket sokkal értékesebben lehet felhasználni.

Segítségünkre jött azonban az építőipar az építkezéseknél alkalmazott új módszerekkel és tapasztalatokkal. Gyorsan és lehetőleg kevés beruházással kellett minél nagyobb raktárteret építeni. Erre csak egy lehetőség volt, az építkezéseket előre gyártott elemekből végezni, miután az előregyártást nagy tömegben, központi telepeken el tudják végezni, a helyszíni összeszerelés pedig lényegesen rövidebb időt vesz igénybe, mint egy építkezésé.

Ezeknek a szempontoknak a figyelembe vételével, még 1955-ben sikerült a legnehezebb helyzetben levő, 30 állomásunkon csővázas *„Modulbarakk"* raktárakat építeni. Ezek a csővázas barakkok 6—8—10 méteres szélességben, kétméterenkint osztható, tetszés szerint hosszúságban előre gyártott elemekből készülnek. Tetőzetük hullámpala.

A barakkok természetesen nem azonos értékűek a kőből készült végleges raktárakkal, de az időjárás viszontagságai és az eltulajdonítás ellen teljes védelmet nyújtanak. A barakkokat rendszerint a már meglévő elégtelen raktárak folytatásaként, vagy ahol raktár nem volt, a nyílt rakodón állítottuk fel. A világítást ablakok biztosítják, kapuik mérete lehetővé teszi a korszerű árukezelő gépek alkalmazását is.

A tapasztalatok alapján az ilyen *„Modul-barakk"* raktárak kitűnően felhasználhatók készletező vállalatok részére is az olyan áruknál, amelyek nem igényelnek különleges raktározást. Ilyen irányú törekvés már több vállalat részéről megnyilvánult. Különösen nagy jelentőséget tulajdonítanak annak, hogy idényforgalmi cikkeknél a barakk-raktárak kisebb költséggel könnyen áthelyezhetők.

Az újítípusú raktárak további tökéletesítésére még sok lehetőség nyílik, ezért igyekszünk mind a saját, mind a vállalatok tapasztalatait összegyűjteni és a tervezőintézetekkel olyan típusokat kialakítani, amelyek az igényesebb áruk tárolására is alkalmasak lesznek.

Gyimóti Gyula
Merényi Gyula

A VASÚT TÖRTÉNETÉBŐL

„A mozdony nem egy, hanem az összes technikusok munkája" mondotta *Stephenson* György, a nagy feltaláló, aki ezzel az igazsággal minden további vitát lezárt afelett, hogy ki találta fel a gőzmozdonyt. Vasúttörténeti munkák a technikusok egész sorát tartják nyilván, akik lépésről lépésre vitték előre a korszakalkotó vasparipa tökéletesítését.

A gőzmozdony gondolata a gőz erejének ismeretéből fakadt. *Heron* már az ókorban folytatott kísérletet a gőz hajtóerejének felhasználására. *Lomonoszov* nagy orosz tudós hőtani kísérletei alapján 1766-ban honfitársa *Pulzonov* Ivan gőzgépet szerkesztett. Nem sokkal később az angol *Watt* Jakab szerkesztett egy modellt, amely még ma is látható a *Kensington* múzeumban. A francia *Cugnot* 1769-ben készített egy közúti gőzgépet, mely az előbbiekkel együtt csak kísérleti célokra volt alkalmas.

Az első tökéletesebbnek mondható gőzkocsit 1805-ben mutatta be *Tevithlick* Richárd angol mérnök, a gőzmozdony feltalálása mégis *Stephenson* György nevéhez fűződik. Stephenson egy bányafűtő gyermeke volt, szülei még elemi iskolába sem tudták járatni. Előbb pásztorkodással kereste kenyerét, később egy bánya alkalmazottja lett, ahol felismerték képességeit és egy gőzgép kezelésével bízták meg. Eközben szerzett tudomást Tevithlick féligkész találmányáról és ez nem hagyta nyugton fantáziáját. Szinte minden idejét a gőzmasina szerkesztésével töltötte. 1814-ben készült el újrendszerű mozdonya, mely a megtartott próbát fényesen kiállta.

Az angol bányatulajdonosok felismerték a gőzmozdonyban rejlő profitszerzés óriási lehetőségét és megépítették az első vasútvonalat *Stockton* és *Darlington* között.

Stephenson sikerei után a nagytőke ezrével hívta életre a mozdonygyárakat. Az egyre szaporodó konkurrencia megszabott feltételek mellett versenyt tett szükségessé. Négy cég nevezett a versenyre, melyet *Reinhill* mellett tartottak meg. A győztes Stephenson *Rocket*-je lett, mely a 12 angol mérföldet 53 perc alatt tette meg, az előírt legkisebb sebességnél háromszor rövidebb idő alatt. Egetverő éljenzés közben a bírálóbizottság 1829. október 14-én megkoszorúzta a bányafűtő gyermekét, aki munkával, szorgalommal a világ egyik leghíresebb emberévé küzdötte fel magát.

Ezután már nem volt megállás..: A gőzmozdony továbbhódított! Ausztriában 1837-ben *Wien és Bochnia, Oroszországban Szentpétervár—Cárszkoje—Szeló, Franciaországban Párizs és St. Germain* között adták át a gőzüzemű vasútvonalat a forgalomnak. *Hollandiában és Olaszországban* nemsokkal később jelent meg a kötött vaspályán gördülő, hosszúkéményű, ormótlan testű, nagykerekű —, akkor még félelmes „vasszörnyeteg".

★

Hazánk vasúti közlekedésének lassú fejlődése nagyrészt bécsi bűnökre vezethető vissza. A XIX-ik század elején hazánkban a lehető legsiralmasabb politikai és gazdasági helyzet uralkodott. Rossz termés, pénzhiány, járatlan utak. *Széchenyi István*, aki a *Lánchíd* és a *Tudományos Akadémia* gondolatát valósággá váltotta — összehasonlította a hazai elmaradt állapotokat a külföldi fejlődéssel. Az elesett haza megsegítése iránti készsége egyre jobban foglalkoztatta.

A magyar közlekedés fejlődéstörténete határköveként kell említeni Széchenyi és *Wesselényi* találkozását. A fiatal Wesselényi szavai még fokozták Széchenyi lendületét. *„Béccsel ötszázezer nemes nem tud szembeszállhatni eredménnyel, de már tízmillió elnyomott ember hite csodákat művelhet, ha felszabadítják"* — mondotta. Mindketten az út- és vasútépítést tekintették első feladatnak. Az 1825—1827-es országgyűlés Széchenyi javaslatára hozta meg a közlekedés megjavítására vonatkozó határozatát. Egyik külföldi útja alkalmával Széchenyi megtekintette *liverpool—manchesteri* vasútat és a legnagyobb elragadtatás hangján így írt: *„Megrendítő látvány, ha szorosan mellettünk halad egy vonat, ördögi erővel ragad minden magával"* — később így folytatja levelét: *„meg vagyok győződve, hogy egy-két év múlva tökélyre viszik"*.

Széchenyi István mellett *Kossuth* Lajosnak is hallatlan érdemei vannak a magyar vasúti közlekedés megindításában. Kossuth az elsők közt tiltakozott a magánvasúti építési engedélyek kiadása ellen. Úgymond: *„A státusnak magának kellene a vasútakat legalább a főútvonalon építeni, ha ezt nem teheti, legalább akként kell intézkedni, hogy a vasút bizonyos idő múltával ingyen a státus birtokába szálljon"*.

Gergely József
(Folytatjuk)

Ifjúsági élet

Kiosztották a Komszomol ajándékait

Hazánk felszabadulásának 11. évfordulója alkalmával harmadszor kerültek odaítélésre a hazánkban járt szovjet vasutas Komszomol-küldöttség ajándékai. *Fiók János* elvtárs, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője bevezető beszédében méltatta a Komszomol-ajándékokért folyó verseny jelentőségét, majd felkérte *Németh József* vezérigazgatóhelyettes elvtársat, az Országos Ifjúsági Nevelési Tanács tagját az ünnepi beszéd megtartására és az ajándékok átadására.

Németh elvtárs ünnepi beszédében hangsúlyozta április 4 történelmi jelentőségét, az elért eredményeket, melyeket a Szovjetunió önzetlen és állandó támogatásával értünk el. Foglalkozott a vasutas ifjúság eredményeivel, méltatta helytállásukat a szállítási tervek teljesítésénél, a dunai árviznél.

Az Ifjúsági Nevelési Tanács és a politikai főosztály ifjúsági alosztálya értékelése alapján a következők nyerték el a Komszomol ajándékait:

Járóműjavító DISZ-brigádok közül az Északi JJ-ben dolgozó

Tóth József mozdonylakatos DISZ-brigádja lett az első

187 százalékos teljesítménnyel és elnyerte *„A legjobb magyar brigádnak a komszomolistáktól"* feliratú vándorzászlót. A pályafenntartási DISZ-brigádok között

harmadszor lett első a sátoraljaújhelyi Petőfi DISZ-brigád

135 százalékos átlagteljesítménnyel. Továbbra is birtokában maradt a díszes serleg. Az állomási és forgalmi DISZ-brigádok közül

Kiszely András békéscsabai síktoló brigádja került az első helyre

120 százalékos átlagteljesítménnyel és birtokosa lett *„A legjobb állomási brigád"* feliratú zászlónak. A fűtőházi utazó DISZ-brigádok között *másodszor is megőrizte első helyét* a dombóvári fűtőházhoz tartozó

Horváth Sándor DISZ-brigádja.

Az ő mozdonyukon marad — 130 százalékos átlagteljesítményük jutalmául — a díszes Komszomol-jelvény.

Bejegyzések a Dicsőség Könyvbe

A komszomolisták által ajándékozott *Dicsőség Könyvbe* ez alkalommal a következőket jegyezték be: *Kiss Károlyt*, a sátoraljaújhelyi Pft.-főnökség szakaszkezelő ifjú mérnökét, *Szili Mihályt*, a soproni fűtőház mozdonylakatosát, *Rózsakerti Mártont*, a kiskunhalasi Pft.-főnökség DISZ-titkárát, *Varga Bélát*, a Nyugati ponk fiatal rakodómunkását, *Horváth Sándort*, a dombóvári fűtőház mozdonyvezetőjét és *Rückert Ferencet*, a Debrecen—Vásártér V. pályamesteri szakasz diszista pályamesterét.

Az ünnepségen adták át az okleveleket a DISZ központi vezetőség *„Dicsőség Könyvébe"* elsőnek bejegyzett vasutas fiataloknak. *Stefán Istvánt*, a Landler Járóműjavító ifjúsági brigádvezetőjét és *Tóth Istvánt*, a debreceni politikai osztály munkatársát jegyezték be a „Dicsőség Könyv"-be és kapták meg az aranykoszorús DISZ-jelvényt. *Ságvári Endreérmet kapott Sándor László*, a Szolnoki Járóműjavító PVB szervező titkára és *Lőrincz Ernő*, a Szombathelyi Járóműjavító DISZ-titkára.

Az ünnepség Fiók elvtárs zárszavával ért véget, de utána még sokáig együttmaradtak a fiatalok és beszélgettek a szállítási feladatokról, a DISZ-élet problémáiról.

Tovább folyik a verseny a DISZ KV zászlójáért

A januári és februári eredmények alapján *megőrizte első helyét a sátoraljaújhelyi pft. DISZ-szervezete.* Második *Debreceni Járóműjavító*, harmadik *Várpalota állomás*, negyedik *Nagykanizsa állomás*, ötödik *Dombóvár fűtőház*, hatodik *Budapesti Vasanyagjavító*, hetedik *Miskolc fűtőház*, nyolcadik *Szeged fűtőház.*

Az új versenyfelételek lehetővé teszik, hogy minden DISZ-szervezet egyenlő esélyekkel versenyezzen. Ennek eredménye, hogy a harmadik, negyedik helyre már állomási DISZ-szervezet került. Az eredmények azonban azt mutatják, hogy számos DISZ-szervezet még nem tanulmányozza megfelelően az új feltételeket, az értékeléshez nem kérik a szakvonali vezetők segítségét és így sok esetben hiányosan töltik ki az adatközlő íveket. Előfordult, hogy több DISZ-szervezet valótlan adatokat közölt, s ezzel súlyosan megnehezítette a verseny értékelését és ártott saját DISZ szervezete ifjúságának.

Vállaljuk a munkaidő teljes kihasználását

A ferencvárosi pályafenntartási fiatalok április 4-re készülve új DISZ-brigádot hoztak létre. A II. pályamesteri szakasz „C" brigádjából alakult a hattagú *„József Attila"* DISZ-brigád, amely azonnal versenyre hívta a szakasz *„Petőfi"* DISZ-brigádját.

Az új brigád vállalta *a munkafegyelem megszilárdítását, a munkaidő teljes kihasználását, mely lehetővé teszi a havi terv túlteljesítését. Megfogadták, hogy munkájukat minőségileg is kifogástalanul végzik el.* A díszesek nagyon helyesen arra is gondoltak, hogy *megőrzik a laktanyai rendet és tisztaságot.* Vállalták, hogy a brigád részére kijelölt szobákat és berendezési tárgyakat szocialista megőrzésre veszik át és azokat állandóan gondozzák, rendbentartják.

A versenykihívást a *„Petőfi"*-brigád elfogadta.

Danyl Lászlóné
DISZ-titkár

A Törekvés S. E. tagszervezési versenyének eredménye

A Törekvés Sportegyesület március 20-án tartott választmányi ülésén kiosztották a múlt év elején kiírt sportköri tagszervezési versenydíjait.

A kiírás szerint az a három sportkör, amelyik a taglétszám emelésében és a költségvetés teljesítésében a legjobb eredményt érte el, jutalomban részesül.

A versenyben az első helyezetinek járó 3000 forint értékű sportfelszerelést a **Dombóvári Vasutas Törekvés Sportkör** nyerte el. Egy év alatt több mint 500 új tagot szerveztek a sportkörbe. A dombóvári csomópont dolgozóinak több mint 50 százaléka sportköri tag. Jelenlegi taglétszámuk 1100 fő, magasabb, mint például a Landler Jenő vagy az Északi Járóműjavító Vállalatnál. 5400 forintos tagdíjfizetési tervüket 7900 forintra teljesítették. Egyéb bevételként 24 700 forintot irányoztak elő, s a tényleges bevétel 26 700 forint lett. A jó munkáért első sorban **Remenyi Sándor** sportköri elnököt és **Dobos Jenőt** illeti dicséret, de kitűnő munkát végzett az elnökség valamennyi tagja.

A második helyezett és a 2000 forint értékű felszerelés tulajdonosa a **Budapesti 16-os Autóközlekedési Törekvés Sportkör.** A harmadik helyezést és az 1000 forint értékű sportfelszerelést a **Debreceni Postaigazgatóság Törekvés Sportkör** nyerte el.

A három sportkör bebizonyította, hogy jó és lelkes szervező munkával nagyban lehet emelni a taglétszámot és sokat lehet tenni annak érdekében, hogy a bevételt is növelhessék. Sportegyesületünk országos választmánya az elmúlt évihez hasonlóan, ugyanazon feltételekkel ismét meghirdette a tagszervezési versenyt.

Sportköreinket lelkesítse ebben a munkában a három sportkör eredménye.

LAKÁSCSERE

X. kerület Rákos MÁV-telepen levő kétszoba komfortos olcsóbérű, kertes lakásomat elcserélném belterületi hasonlóra. Németh Istvánné, Kőbánya-teher állomás. Telefon: 22—58.

Elcserélném a Gorkij-fasor és a Városliget közelében levő szobakonyha, éléskamra, mellékhelyiséges főbérleti lakásomat egyszobába felkomfortosra, vagy egyszobába komfortos lakásra. Lehet szolgálati lakás is. Érdeklődni kedd és péntek kivételével mindennap az esti órákban, VII. kerület, Peterdi utca 18., földszint 5. szám alatt.

Kerepesi út 5., V. épület, magasföldszint 10. alatti utcai kétszoba összkomfortos MÁV lakásomat elcserélném hasonló, vagy nagyobb méretű magánlakásra megegyezéssel. Érdeklődni a fenti címen délután 4 órától Barabásnál.

Elcserélném kétszoba összkomfortos szolgálati lakásomat hasonló nagybudapestiért. Cím: Szabó Gyula, Tatabánya, Ujváros, N.-épület, IV. lépcső, II. emelet 7.

Elcserélném a vasúti főosztály épülete melletti házban levő első emeleti egyszoba mellékhelyiséges utcai, intézeti lakásomat hasonlóra, lehetőleg Buda belterületén. Magánlakás is lehet. Érdeklődni Budapest, VI. Rózsa Ferenc u. 54. I. 19.

HIREK

Apró furcsaságok

Vannak az életben furcsaságok, vannak a vasúton is. De a vasúton ezeket a furcsaságokat „rosszindulatú emberek" nemegyszer bürokráciának nevezik. Mert ugyebár rosszindulat kell ahhoz, hogy bürokráciára gyanakodjon valaki. Ha mondjuk ilyesmit hall: a raktárnoknak kellene egy fülke, előnyeit nem szükséges felsorolnom. Fel is építhetnénk, mert akad hulladéktégla (itt hever, a kutyának sem kell), homok, mész is kerülne, sőt a pályamesteri szakaszon ember is, aki felépítené. Fülke mégsem lesz, mert hová számolják el a munkabért? Ha fülke építésére, akkor megkérdezik: honnan az anyag? Mert a hulladéktéglát hivatalosan nem ismerhetik el anyagként. Így hát nincs fülke, tiporják inkább sárba a téglát, így nem okoz gondot, hisz senkinek sem kell elszámolni vele.

Van egy másik megoldás, de az is bonyolult. Elmondom a kultúrterem történetét: bővíteni akartuk a kultúrtermet, a válaszfalat egy kissé odébb kellett volna tenni. Igen ám, de az illetékesek azt mondták: „szó sem lehet róla, maga az áttervezés sok ezer forint és erre nincs keret". Minek ide terv — mondtuk — egyszerű közfalról van szó, nem valami olyanról, amelyen az egész épület nyugszik. „Mindegy, ha odébb kerül, szükséges az áttervezése" — mondták.

A választól — mondanom sem kell — nem bővült a terem. Az egyik dolgozónk azonban, aki ért a kőműves mesterséghez és szereti a kultúrát, fogta magát és négy óra alatt lebontotta a falat, másik négy óra alatt meg felépítette. Nem került semmibe. És akár hiszik, akár nem, csak néhány ismerősnek köszönhetjük, hogy nem büntettek meg az elkövetett szörnyű tettért — megtakarítottuk az áttervezés több ezer forintnyi költségét.

Mert pénz az nincs! Nem jut áttervezésre (még szerencse, hisz sokszor szükség sincs rá), nem jut írógépre — pedig a sok jelentéshez ugyancsak kellene, nem jut WC-re (tíz évig nem tudták felépíteni, végül három hónapja felépítettük magunk hulladéktéglából, mint ahogy a fülkét szeretnénk és ahogy a kultúrszobával tettük), nem jut... Eh, mit soroljam! Még a pályamester is csak 28 ezer forintot (!) kapott egy sertésól építéséhez. Pénz nincs — furcsaságok vannak!

Hogy hol? A fentiek Aszód állomáson, de hasonlókat sajnos, más helyen is találhatunk...

B. G.

— A MOHÁCSI DUNAPART lakói a vasút politikai főosztályához eljuttatott levelükben fejezték ki őszinte köszönetüket azért, hogy a vasutas dolgozók áldozatos helytállásukkal megmentették otthonaikat a pusztító árvíztől.

— CSINOSÍTÁSI, VIRÁGÜLTETÉSI versenyre hívták Balatonmáriafürdő állomás dolgozói a balatonaligaiakat.

— GYÁRLÁTOGATÁSRA HÍVTA a Rákosi Mátyás Művek a várpalotai fiatalokat jutalmul a nehéz téli időjárás alatt végzett munkájukért, melynek során zökkenésmentesen szállították a gyár részére az alumíniumot.

— „HOGYAN VISELKEDJÜNK TÁRSASÁGBAN" címmel április 21-én ismeretterjesztő előadást tartanak a salgótarjáni vasutas művelődési otthonban.

— A MÁV HIVATALOS LAPJÁNAK 17. számában fontos rendeletek jelentek meg: Megszűnt a MÁV Központi Egészségügyi Hivatal. Átszervezik az általános igazgatási, jogi és egészségügyi szolgálatot. A mezőgazdasági termelőszövetkezetek és gépállomások patronálásáról is fontos rendelet jelent meg ugyanebben a számban.

— 1800 FORINT PÉNZJUTALOMBAN részesült *Kálmán József* mozdonyvezető (Pápa fth.). mert Bakonyszombathely és Bakonybánk állomások között súlyossá válható balesetet hárított el.

— KIVÁLÓ DOLGOZÓ JELVÉNNYEL tüntették ki *Pazonyi Istvánt*, a Nyugati ponk MÖHOSZ alapszervezetének tagját, aki a tagtoborzási versenyben az első helyet nyerte el Budapesten.

— „NEVESS VELÜNK" címmel filmmatinét rendezett április 8-án gyermekek számára a Landler Jenő Járóműjavító művelődési otthona. Ugyanitt április 13-án közkívánatra újra előadják Scribe *„Egy pohár víz"* című vígjátékát. 27-én pedig *„Az opera kezdete"* címmel ismeretterjesztő előadást tartanak.

— NÉGYFORDULÓS CÉLLÖVŐVERSENYT rendezett a VI. kerületi MÖHOSZ elnöksége április 4 tiszteletére. A versenyen mintegy 30 csapat vett részt és az első öt helyközül négyet a Nyugati-pályaudvar lövészcsapatai nyertek el. A győztes a Nyugati ponk céllövőcsapata lett 1722 köregységgel.

Levelezőink írják

Miért nincs pihenő?

Hosszú ideje visszatérő panasz Dombóvár állomáson, hogy a vonatkísérő személyzetnek nincs elegendő pihenő ideje. Én úgy látom, hogy ennek egyik oka a vontatás és forgalom közötti kapcsolat hiánya. Tanúsítja ezt, hogy amikor azt mondja a mozdonyfelvigyázó: mindjárt kijár vagy már a kijáratnál van a gép, nemegyszer hosszú várakozás után kiderül, hogy a kérdéses gép még haza sem érkezett.

Az ilyen esetek napirenden vannak. Megtörténik, hogy azt mondja a mozdonyfelvigyázó: a hét órakor induló tehervonathoz csak nyolc órakor lesz gép. Nyolc órakor azonban eltolja az időpontot 10 órára, majd 15—16 óra lesz, amikor végül kiderül, hogy a vonat gép hiányában nem indul. Úgy gondolom, ezt az értesítést már reggel megtehette volna a mozdonyfelvigyázó és akkor a vonatkísérő személyzet nem a készenléti szobában tölti el pihenő idejét.

Félreértés ne essék, nem támadni akarom a mozdonyfelvigyázókat, belátom, ha nincs gép, akkor a nincsből nem tudnak adni, de — véleményem szerint — arra megvan a mód, hogy időben szóljanak és akkor a vonatkísérők otthon pihenhetnek. 270 vonatkísérő panasza ez és bizunk abban, hogy a dombóvári fűtőház mozdonyfelvigyázói megértik panaszunkat, szorosabbra fűzik kapcsolatukat a vezénylettel, a forgalmi szolgálattevőkkel és végre megoldást nyer a vonatkísérők sérelme

Bódogh Mihály
Dombóvár állomás ÜB-elnöke

Társadalmi ellenőrök

Sok szó esik mostanában a társadalmi tulajdon védelméről, mégis sokan azt gondolják, hogy a társadalmi tulajdon védelme csak a tolvajok, a dézsmálók elleni harcot jelenti. Pedig sokkal többről van szó: a tervek teljesítésének ellenőrzéséről, az önköltségcsökkentésről, a takarékosságról, a bürokrácia elleni harcról stb.

A társadalmi tulajdon ilyen széleskörű védelméről beszélt a napokban Szegeden *Házi Árpád*, az állami ellenőrzés minisztere, az MDP Központi Vezetőségének tagja a Hazafias Népfront Bizottsága által tartott gyűlésen. Ezen az értekezleten a szegedi dolgozók között 40 vasutas vette át a társadalmi tulajdon ellenőre igazolványát.

Megtisztelő a társadalmi ellenőrök feladata. Megköveteli, hogy személyes példamutatással, őszinte, nyílt bírálattal, ha kell, leleplezéssel tegyünk eleget feladatunknak. Hívjuk fel vezetőink figyelmét a tapasztalt hibákra, folytassunk harcot a bírálat elfojtói, vagy azok ellen, akik nem veszik figyelembe a bíráló szót. Mi, akik átvettük az igazolványokat, úgy akarjuk végezni munkánkat a vasúton, hogy vasutas társaink és dolgozó népünk meg legyen elégedve tevékenységünkkel.

Sziládi Sándor
Szeged

Ki kihez igazodjon?

Pécs és környéke vasutas dolgozói örömmel fogadták, hogy az első ötéves tervben a régi, szűk orvosi rendelő helyett korszerű, higiénikus, minden igényt kielégítő MÁV-rendelőintézet épült. A szakorvosi rendelések is úgy vannak megállapítva, hogy a dolgozók könnyen hozzájuthatnak az orvosi segítséghez.

Egyedül a reuma-rendeléssel nem vagyunk megelégedve. A rendelés ideje délután 15 órától 18 óráig tart, korábban pedig reggel 7-től 9-ig volt. Sem a korábbi, sem a mostani időpont nem megfelelő, főleg a vidékiek számára, mert a vonatok általában délelőtt 10 óráig érkeznek Pécsre és 15 óra körül indulnak visszafelé.

A többi szakrendelés reggel nyolc órától jóformán folyamatos egész nap. Miért kivétel a reumatológiai rendelés?

A szakrendelés legmegfelelőbb ideje 10 órától 13 óráig lenne. Ezt az időpontot kérik a vasutas dolgozók.

Leiti Ferenc
Pécs állomás

VIII. KERESZTREJTVÉNY

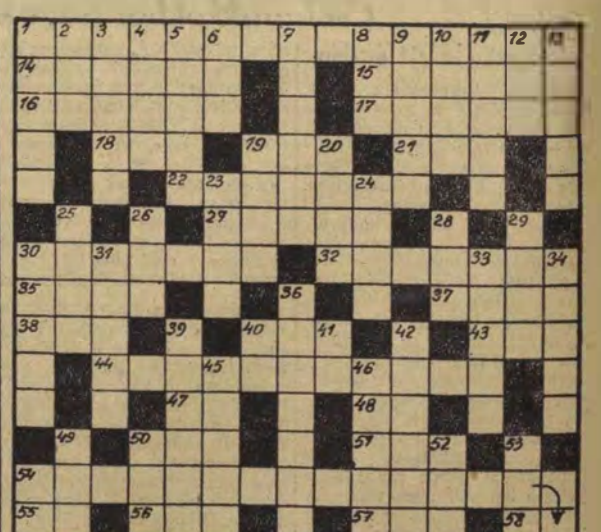
VÍZSZINTES: 1. Április 1-től április 30-ig tart. 14. Betegség. 15. A Fülöp szigetek fővárosa. 16. Szerelmes teszi. 17. Dörzsölve elektromossá válik. 18. Kopasz. 19. Férfinév. 21. Állami bevétel. 22. Megállóhely Gyékényes—Barcs között. 27. Bemegy. 30. Kapaszkodó. 32. Csendes-óceáni szigetek. 35. Megtörtént dolog. 37. Bartók keresztneve. 38. Román pénz. 40. Csapadék. 43. Lakoma. 44. A világ dolgozóinak legnagyobb ünnepe. 47. Fa része. 48. Európai nemzet. 50. Kanári mássalhangzói. 51. Leszek, latinul. 54. Április 3-án nyitották meg. 55. Kérdőnévmás. 56. Kis ház. 57. Menyasszony. 58. Latin személyes névmás. 59. Női név. 60. Évszak. 61. Verskellék.

FÜGGŐLEGES: 1. Nagy folyónk. 2. Tiszában van. 3. Gyorsan járó. 4. Dalmáciai város. 5. Visszaírancia város. 6. Mutatószó. 7. Zuhatag. 8. Ez. 9. Ételt ízesít. 10. Történelmi nevezetességű község Borsodban. 11. Idegen női név. 12. Török férfinév. 13. Kis folyóvíz. 19. Község a román határ mentén. 20. Táplálkozás. 23. Elővigyázatos. 24. Elektromos energia. 25. Belső szervünk. 26. Földműves teszi. 28. Takarmánygabona. 29. Kikötő. 30. Hőség. 31 Kellemetlen betegség. 33. Hosszmérték. 34. Szovjet folyó. 36. Labdarúgó-mozgás. 39. Kínálat. 40. Kimondott betű. 41. Terület mértékegység. 42. Olasz város. 45. Sportoló teszi. 46. Mint függőleges 42. 49. Korszerűsít. 50. Főzelékféle. 52. Időhatározó-szó. 53. Tudja. 54. Dísze.

Beküldendő: vízszintes 1. 44, 54. Beküldési határidő: április 19. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A VII-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: A februárban elmaradt szállítások teljesítése.

Könyvet nyertek: Szücs Lajos, Debrecen, Vásártér XVI. pm. szakasz. Taba János, Sztállinváros, Vasútbiztosító Tiszti-őrs, Bodó István. MÁV Nevelőintézet Szeged, Április 4-út 4-1. Kéki Antal ir. kez. Pft Főnökség, Debrecen.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szerdán — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Lenin körút 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. ÁPRILIS 16.



Balogh Sándor, a pécsi fűtőház kompresszorkezelője 44 éve teljesít szolgálatot a vasútnál. Jó munkája, helytállása követendő példa a fiatalok előtt.

(Kovács Géza felv.)

Emeljük a vezetés színvonalát

A vezetés színvonalának emeléséről nem először szólunk, nem is utoljára. Ahogy haladunk előre, úgy növekednek, sokasodnak a feladatok s természetszerűleg növekednek a követelmények is. A közlekedés technikájának, technológiájának, a technika alkalmazásával kapcsolatos szervezési és egyéb problémáknak néhány év előtt megkövetelt ismerete ma már nem elegendő, s holnap sem lesz elegendő a vezetők ilyen irányú mai ismerete sem, mert az élet nem áll meg, mert a vasúton is mind gyorsabb ütemben talál otthonra a legújabb, legmodernebb technika.

Az SZKP XX. kongresszusa rámutatott, hogy a Szovjetunióban jelenleg a marxizmus gazdasági oldala, a konkrét gazdasági kérdések kerültek előtérbe. Ez a megállapítás érvényes a szocializmust építő népi demokráciákra, így hazánkra is. A mi feladatunk is a dolgozók jobb, boldogabb életének biztosítása és az sem kétséges, hogy ezt csak magasabb színvonalú gazdasági munkával érhetjük el. A magasabb színvonalú gazdasági munkának pedig feltétele egyrészt a magasabb színvonalú vezetés, másrészt a párt szerveinek behatóbb foglalkozása a termeléssel.

A XX. kongresszuson más kérdések is előtérbe kerültek, elsősorban a személyi kultusz és a kollektív vezetés. A személyi kultusz elleni harcot sokan úgy értelmezik, hogy a párt elítéli az egyszemélyi vezetést nemcsak a pártélet, hanem a gazdasági élet területén is. Ez nem felel meg a valóságnak. A párt — épp úgy, mint eddig — védelmezi és a jövőben is védelmezni fogja az egyszemélyi vezetés elvét a termelő üzemekben. Azt jelenti-e ez, hogy a gazdasági vezetők munkáját nem lehet bírálni, nem lehet javaslatokat tenni a munka jobb szervezésére? Ellenkezőleg! Az egyszemélyi vezetés biztosítja a vezető önálló döntését, de feltételezi, hogy a vezető döntése előtt meghallgatja, figyelembeveszi a pártszervezet, az üzemi bizottság, s nem utolsósorban a dolgozók javaslatait, hogy döntése helyes legyen, előrevigye ügyünket.

Egyik járóműjavítónkban a vezető huzamosabb ideig betegeskedett, elszakadt az üzem problémáitól. A helyi ismeretek hiánya arra kényszerítette, hogy kiengedje kezéből a vezetést. Az idők folyamán ennek az lett a következménye, hogy csaknem minden osztályvezető „függetlenítette" magát az üzem egészének problémáitól, csak a saját feladatát nézve irányította osztályát s ennek a járóműjavító egésze látta a kárát.

Nemrégiben új vezető került az üzem élére és igen helyesen végetvetett ennek az áldatlan helyzetnek.

Helyes az, ha a vezető maga dönt, maga intézkedik, él államunk adta jogával. Ez csak akkor lenne elítélendő, ha elengedné füle mellett a párt szervezet bírálatát, a dolgozók javaslatait, ha üldözné azokat, akik véleményt mondanak munkájáról, magatartásáról, vezetése és utasításai hibáiról. Mert az egyszemélyi vezetés biztosítása korántsem azt jelenti, hogy a hivatali hatalommal együtt csalhatatlanná is vált a gazdasági vezető. Hibát csak az a vezető nem fog elkövetni, aki bár határozottan és önállóan maga dönt minden kérdésben, döntése előtt nem fél mérlegelni az elhangzott javaslatokat, sőt maga igényli munkatársai, beosztottjai véleményét.

Nem ismeretlen annak a vezetőnek a típusa sem, aki ha nehéz feladatot kap, csak azért kér tanácsot a pártszervezettől, vagy az ÜB-től, hogy ha baj van, elháríthassa magáról a felelősséget.

Ha emelni akarjuk a vezetés színvonalát, akkor nem túrhetjük az ilyen módszereket. A mozgalmi szervek segítése egészen más célú és más jellegű, a termelés párt ellenőrzése a vezetés segítését jelenti és nem a vezetés kiragadását a szolgálati vezető kezéből. A párt joggal követeli meg kádereitől, hogy ne válasszák külön a pártmunkát a gazdasági munkától, tanulmányozzák a termelés problémáit. De ez nem azt jelenti, hogy átvegyék a gazdasági szervek, gazdasági vezetők munkakörét.

A vezetés színvonalának emelése azt a célt szolgálja, hogy a vezető biztosítsa az ütemes szállítást, őrködjön a gazdaságosságon, segítse elő az önköltség csökkenését, legyen élharcosa az új módszerek bevezetésének, alkalmazásának. Az ilyen vezetés széles látókört feltételez és azt, hogy a vezető „ne aprózza el magát", a napi feladatok tengerében.

A székesfehérvári fűtőházban előfordul, hogy ha kevés az ember, maga a főnök áll a szabályzó mellé és tolat az állomáson, vagy a műhelyben a gép alá bújik, szerel. Hogyan fordulhat ez elő? Úgy, hogy gyakori a fűtőházban a munkafegyelem megsértése, a munkától való távolmaradás. Ismerjük Rajnyák elvtárs érdemeit, jó oldalait, mégis el kell ítélni az ilyen módszert, mert elvonja a vezetőt tényleges irányító feladatától.

Nemcsak a vezető tudásától, rátermettségétől függ a vezetés színvonala, hanem a vezető tekintélyétől is. Az Építési Géptelep Főnökségen az utóbbi időben súlyos hibák mutatkoznak. Kétségtelen, hogy ezek összefüggnek azzal, hogy a vezető elvesztette tekintélyét a dolgozók előtt. Pakó Sándor rendszeresen jogtalanul vette igénybe a vállalat gépkocsiját. Pakó elvtárs munkáskáder, de elfelejtette honnan jött. A dolgozók bírálatát elfojtotta. Aki figyelmeztette őt a kommunista erkölcsre — az rosszabb beosztásba került, vagy egyéb módon érezte meg, hogy „itt nem tanácsos bírálni".

A vezető legyen feddhetetlen jellemében, példás magatartásában. Ez nem kevésbé fontos a vezetéshez, mint a tudás, a rátermettség. Nehéz feladatok állnak a vasút előtt s hogy e feladatoknak megfelelünk-e, az nem kismértékben a vezetéstől függ. Váljanak a vezetők felelős gazdáivá, tökéletes ismerőivé szolgálati helyüknek. Nyújtsanak ehhez fokozott segítséget pártszervezeteink.

MÁJUS 1. TISZTELETÉRE

A felszabadulási versenyt a május 1. tiszteletére indított verseny még jobb munkájával folytassuk! Ez a jelszó hangzik most a vasút szolgálati helyein, ez volt a vezérgondolata a termelési értekezleteknek, röpgyűléseknek. Szerkesztőségünkbe egymás után érkeznek a levelek, amelyek arról tanúskodnak, hogy a dolgozók megértették ezt a soraikból felröppent jelszót és máris benne élnek a május 1. ünnepére való készülődés versenylázában.

A május elsejei verseny segítésével az élüzemszintért

Rákospalota—Újpest állomás dolgozói április 9-én megtartott termelési értekezletükön elhatározták: a május 1. tiszteletére teljes lendülettel megindított munkaverseny segítségével megtartják az eddig elért élüzemszintet.

Ennek érdekében vállalták, hogy a helyből indított személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását 100 százalékra teljesítik. Az 5193-as gyűjtősvonatot minden esetben különös gonddal, percnyi pontossággal indítják. Különös gondjuk lesz a tartalék gazdaságos kihasználására, az érkező, valamint az induló és az üres kocsik gyors kihúzására, továbbá a 3962-es D-vonattal érkező gyűjtőkocsik gyors beállítására. *(Szakos József leveléből.)*

Be lehet tartani a menetrendet

Az április 5-én közlekedő 6608 számú gyorsvonat mozdony- és vonatkísérő személyzete bebizonyította, hogy jó szolgálattétellel be lehet tartani a menetrendet akkor is, ha a vonat menetét feltartóztatások, lassújelek zavarják. A Budapest—Keleti-pályaudvarról 17.12 perckor pontosan induló gyorsvonatot már Rákosállomás bejárati jelzőjénél megállították. Süllysáp bejárati jelzőjénél, sőt Tápiószentmárton, Tápiószele. Kétpó állomás jelzőjénél a megállítások folytatódtak. Közben lassújelek is nehezítették a menetet. *Gerencsér Lajos* mozdonyvezető (Budapest-Keleti Fűtőház) brigádja, valamint *Szabó Mihály* vonatvezető és brigádja rövid menetidőkkel leküzdötték a késést. A vonatkísérő személyzet a tartózkodások csökkentésével, a le- és felszállások szorgalmazásával, az utasok előzetes tájékoztatásával járult ehhez hozzá. Így történt, hogy *a 6608-as menetrend szerint 21 óra 23 perckor érkezett meg Békéscsabára.* Ebből is látható, hogy a felszabadulási verseny lendülete nem hagyott alább. A két brigád összesen 30 perc késést hozott be a 200 kilométeres útvonalon. *(Vajda János leveléből.)*

Hogyan dolgoztak járóműjavítóink az első negyedévben

A tavaszi forgalom jó lebonyolításának, a téli elmaradások pótlásának egyik döntő feltétele a mozdony- és kocsiállag jó és gyors javítása. Járóműjavító üzemi vállalataink ennek tudatában végezték munkájukat az első negyedévben. A gőzmozdonyok fővizsgáját az Északi és a Landler Jenő Járóműjavító ÜV egyaránt 133 százalékra teljesítette. Ez azt jelenti, hogy mindkét vállalat túlteljesítette fővizsga tervét 3—3 mozdonnyal. A Miskolci és a Debreceni Járóműjavító még náluk is eredményesebben dolgozott. A miskolciak 200, a debreceniek 160 százalékra teljesítették fújavítási tervüket. A futójavításnál a Landler és a Szolnoki Járóműjavító ért el kiemelkedő teljesítményt 131, illetve 130 százalékkal.

A teherkocsik fővizsga tervét a Miskolci Járóműjavító kivételével minden járóműjavítónk túlteljesítette. A miskolciaknak 9 százalékos lemaradásukat sürgősen fel kell számolniuk. A teherkocsik középjavításánál mind a hat vállalat túlteljesítette tervét.

Az eredmények fokozásával készülnek május 1-re

A *Szolnoki Járóműjavító ÜV* dolgozói szép eredményeket értek el a felszabadulási versenyben. *Bádonyi László* alvázlakatos brigádja még nem is olyan régen ismeretlen volt az élvonalbeli brigádok között. A felszabadulási verseny lendületével *márciusi tervüket 11 kocsival szárnyalták túl és ezzel a brigádverseny első helyére kerültek.* A verseny második helyezettje *Balázs László* brigádja lett, amely terven felül hét fővizsgás kocsit javított ki. A szekrénylakatos brigádok között *Tassi Ferenc* brigádja vívta ki az elsőséget. Terven felül tíz fővizsgás kocsi szekrénymunkáját végezte el.

De a többiek is kitűnően dolgoztak s most lelkesen készülnek, hogy az eredmények fokozásával ünnepelhessék május elsejét. *(Csomor János leveléből.)*

Telekgerendás is van!

Telekgerendás nevével eddig nemigen találkoztunk a munkaverseny hírei között. Az Ifjúsági Nevelési Tanács működése következtében azonban előlépett hallgatásából és igen szép eredménnyel zárta a felszabadulási versenyt. Az Ifjúsági Nevelési Tanács felhívására Maglóczki András ifi forgalmi szolgálattevő márciusi 132 százalékos kocsitartózkodási egységidő és 125 százalékos kocsimozgatási egységidő terveljesítéssel felelt. Első negyedévi globális terveljesítése is igen jó, a kocsitartózkodást itt 122,7 százalékra teljesítette. (Török József leveléből.)

Versenyhírek egy mondatban

Diósgyőr Fűtőház vontatási részlege március 25-re, műhelye pedig március 22-re fejezte be első negyedévi tervét. *(Tarcsi Lajos leveléből.)*

A pécsi villamosműhely dolgozói Pécs állomáson terven felül elkészítették a külsőtér világítását 15 ezer forint költséggel. *(Várnai László leveléből.)*

Horváth József kiváló dolgozó pályamunkás a szombathelyi pályafenntartási főnökség XVIII. pályamesteri szakaszának dolgozója vágányszabályozásnál 124 százalékot ért el. *(Szandi László leveléből.)*

Vác állomás kereskedelmi dolgozói a felszabadulási versenyben a kocsikihasználást 104, a rakodási időt 105 százalékra teljesítették és ezzel most már minden tényezőjüknél élüzemszint fölött állnak. *(Szobonya László leveléből.)*

A hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség XV. szakaszának dolgozói közül Liska János ifi-brigádja a hevederzsinórozásnál és vágányszabályozásnál 131 százalékos eredményt ért el.

Ajkacsinger Fűtőház dolgozói első negyedévi tervüket március 20-ra teljesítették.

Tovább folyik a ferencvárosi pályaudvar korszerűsítése

A HATALMAS MÉRETŰ korszerűsítési munka az idén is tovább folyik Ferencvárosban. Több mint száz csoportkitérő bekötésével, a második gurító kihúzóvágány átépítésével, vágányfektorony építésével tovább bővül, korszerűbbé válik a rendező.

A budapesti MÁV Építési Főnökség ferencvárosi építésvezetőségének dolgozói végzik ezt a szép és felelősségteljes munkát. *Kincse* János mérnök *Nagy Ilona* mérősegéddel szorgalmasan végzi a vágányok és kitérők kitűzését. Nem messze tőlük, a hatalmas területen több mint 700 pályamunkás serény munkája a biztosítéka, hogy július 1-re az évi programot fél év alatt teljesítik. A felszabadulási műszakban 113 százalékos teljesítménnyükkel a zord időjárás és az árvíz okozta lemaradást pótolni tudták és teljesítették az élüzemszintet.

★

HEVES SZÉL ROHAN ÁT a nemrégen még bombatölcsérekkel tarkított hatalmas területen, a dolgozók szemébe hordva a szúró homokot. Az ilyesmi azonban meg se kotyogtyan a *Sarkadi*-brigádnak, amely már 1956 november 10-i tervén dolgozik. Értek ők már olyan időt is, amikor teremtett lelket nem lehetett kint találni a szabad ég alatt, ők mégis rendíthetetlenül dolgoztak. A felépítményi munkában a *Kaszala* ifibrigád legutóbb 200 százalékos teljesítménnyel tűnt ki. Itt dolgozik a mindenfajta munkában otthonosan mozgó *Répás* és a *Debrői*-brigád is. Nekik, a műszaki vezetőknek, a sok-sok becsületesen dolgozó pályamunkásnak köszönhető, hogy olyan gyorsan bővül, terebélyesedik a ferencvárosi pályaudvar.

★

Hais Tasziló főépítésvezető, *Román* Ferenc építésvezető és *Békési* János építésvezetőhelyettes fent állnak a *Keleti-rendező* számláló tornyánál és figyelik a munkát. Egyszerre három irányból húznak fel a gurítókra, lent, a háromszintes pályaudvar átépítés alatt álló részén mintha hangyák nyüzsögnének: szorgalmasan folyik a munka.

A forgalom által nem zavart munkaterületeken a kitűzés után megkezdődik a földtükör kiképzése. A tükör kiképzése után, a kitérők helyére 50 centiméter zúzottkőagyazatot raknak. Erre teszik a 48-as kitérőket, majd ehhez kapcsolják vasbetonaljakon, részben talpfákon lekötendő síneket.

RENDKIVÜL ÉRTÉKES az a segítség, amelyet *Berendi* Tibor és *Pákozdi* Jenő térfőnökök nyújtanak az építkezésnél, akik példaképei a pályafenntartás és az állomás együttműködésének.

Ertl Róbert és *Lőrinczi* Endre Kossuth-díjas mérnökeink nagyszerű tervei öltenek itt testet. Az ő példájukon felbuzdulva a dolgozók is jobbnál-jobb újítási javaslattal, új technológiai módszerek bevezetésével segítik a munkát. 1950 június óta 60 újítási javaslat érkezett a főnökséghez. Ezek közül is kiemelkedik a *Hais — Klug—Udvarhelyi*-féle félmillió forintos, a *Verebes—Farkas*-féle 300 000 forintos és a *Román*-féle 50 000 forintos évi megtakarítást eredményező újítás. A hatalmas munkánál bizton támaszkodhatnak a dolgozók kezdeményezéseire, javaslataira. Ezért győzedelmeskednek az időnkint jelentkező nehézségek felett és ez a záloga, hogy ez év közepére, — a tervezettnél hat hónappal korábban — befejezik a rendezőpályaudvar átépítését.



Szántó László Bp. Soroksári úti forgalmi szolgálattevő brigádja kiváló teljesítményt nyújt. Képünkön Szűcs Bálint vonatvezető menetlevelét ellenőrzi.

(Kovács Géza felv.)

A PÁRTOKTATÁS NAPI KÉRDÉSEIHEZ

A BÉKEÖVEZET

A KOMMUNISTA INTERNACIONÁLÉ II. KONGRESSZUSÁN, 1920-ban, *Lenin* elemezve a nemzetközi helyzetet, rámutatott, hogy 1 milliárd 250 millió ember él a gyarmati és a felosztás alatt álló legyőzött országokban (például Kína és Törökország), valamint 250 millió az uralkodó imperialista és 250 millió a többi kapitalista országban. Habár nem osztatlanul, de az imperializmus akkor még uralkodott a világon, a népek óriási többsége még igája alatt szenvedett és verejtékével, vérével gazdagította a maroknyi monopolista csoportokat, amelyek a világot — leszámítva a fiatal Szovjetország területét, — egymás között felosztották.

Hatalmas az a történelmi út, amelyet a népek azóta megtettek. *A szocializmus világrendszerré lett* és 900 millió embert számlál táborában. Kialakult a békeövezet, amely azokat a népeket és államokat foglalja magában, amelyek nem akarják a háborút, ellenségei az imperialista rendszernek, akik szétzúzták az imperializmus bilincseit és békében kívánnak élni. Ma a szocialista tábor és a békeövezet országai közösen lépnek fel a béke érdekében. Lakosságuk az emberiség több mint felét, — több mint 1.5 milliárd embert —, teszi ki.

A nemzeti felszabadító harc mind erőteljesebben bontakozik ki a még gyarmati vagy függő helyzetben sínylődő országokban. A gyarmati rendszer szétesése világtörténelmi jelentőségű, mert ez nagyrészt az imperializmus gazdasági rendszerének megrendítéséhez vezet, másrészt lehetőséget nyújt az eddig „néma" népeknek arra, hogy irányítóan beleszóljanak a történelem menetébe. A felszabaduló népek a béketáborhoz csatlakoznak és mind szorosabbra fűzik kapcsolataikat a Szovjetunióval és a népi demokratikus országokkal. Az utolsó évtized alatt 1,200 millió ember szabadult meg az imperializmus bilincseitől, de még sok nép sínylődik rabsorban. Ezek a népek a béketábor tartalékai és fellépésükkel, szabadságharcukkal máris beleszólnak a világ ügyeibe.

A SZOCIALISTA VILÁGRENDSZER LÉTE, az imperializmus gyengülése tette lehetővé, hogy az elnyomott és kizsákmányolt országok népei kezükbe vegyék sorsuk irányítását. Ezek az országok, bár nem tartoznak a szocialista táborhoz, a nemzetgazdaságuk felépítéséhez, népeik életszínvonalának emeléséhez felhasználják a szocialista világrendszer eredményeit. Onnan kapnak gépi berendezéseket és minden mást, amire szükségük van, minden politikai vagy katonai jellegű kötelezettség nélkül. Gazdaságuk fejlesztésének ez az útja biztosítja számukra a politikai szabadságuk és állami önállóságuk csorbítatlan teljességét. A Szovjetuniónak és a szocialista tábor többi országának készsége, hogy az egyenjogúság és kölcsönös előnyök elvei alapján segítséget nyújtsanak az elmaradott országoknak, komoly akadály az imperialista gyarmati politika útjában. Az imperialisták ezen országokkal való kapcsolataikban kénytelenek engedményeket tenni.

Ilyen politikai és gazdasági alapon fejlődik a békeövezet. A fejlődés ilyen jellegét kénytelen volt elismerni — igaz a tőkés világban az utolsók között — Dulles, az USA külügyminisztere, aki a legutóbbi ázsiai útjáról hazatérve, kijelentette, hogy Ázsia népei nem a kommunizmustól, hanem a nyugati imperializmustól félnek. Ez a kijelentés az imperialista politika csődjének a beismerése.

Burzsoá politikusok és közgazdászok, akik az imperialista érdekeket szolgálják, azt állítják hogy a békés egymás mellett élés lehetetlen. De a két rendszer békés egymás mellett élése ma szükségszerű és csak a hidegháború propagandistái ellenezhetik. A békés egymás mellett élés és ezentúl az együttműködés szép és jellemző példáját látjuk a szocialista tábor és a békeövezet többi országainak viszonyában.

Ez a viszony, amely a régi gyarmati elnyomás és kizsákmányolás helyébe lépett a következő öt ponton, elven alapszik: *a területi sérthetetlenség és önállóság kölcsönös tiszteletе, a meg nem támadás, az egymás belügyeibe való be nem avatkozás, az egyenlőség és kölcsönös előnyök, a békés egymás mellett élés és gazdasági együttműködés.* Ezeket az elveket először *India* és *Kina* hirdette, majd a *Szovjetunió* is csatlakozott hozzá. Ezt az öt pontot magáévá tette a bandungi értekezlet is.

EZEK AZ ELVEK, A BÉKE ELVEI. Megvalósításuk egyik feltétele, hogy az érdekelt országok minden felmerülő problémát tárgyalások útján oldjanak meg. Az élet, a gyakorlat mutatja, hogy ezen elvek megvalósítása minden ország előtt megnyitja a békés egymás mellett élés útját. Hogy mennyire így van ez, bizonyítják az utóbbi idő eseményei. Köztudomású, hogy az utóbbi hónapokban *Finnország, Norvégia, Dánia* majd *Svédország* kormányainak vezetői meglátogatták a Szovjetuniót. Az is ismert, hogy Norvégia és Dánia az Atlanti Szövetség tagjai. A látogatások eredményeképpen aláírt közlemények alapjában a fenti elvekből kiinduló nyilatkozatokat tartalmaznak. Példaképpen idézzük *H. C. Hansen*, dán miniszterelnök moszkvai tárgyalásairól szóló szovjet—dán közlemény egy szakaszát:

„A felek teljes mértékben egyetértettek abban, hogy az államok közötti kapcsolatoknak az egymás belügyeibe való be nem avatkozáson, az államok szuverénitásának tiszteletben tartásán, a meg nem támadáson és a békés együttműködésen kell felépülniök, összhangban az Egyesült Nemzetek Szervezetének Alapelveivel".

A többi közlemény is tartalmaz hasonló jellegű nyilatkozatokat. Az északi országok tömbje ilymódon a békeövezet részévé vált. Az imperialista háborús üzérkedők itt is visszalettek szorítva és a béke tábora erősebb lett.

De a francia politikában megnyilvánuló változás is arról beszél, hogy ezek az elvek mind újabb és újabb teret nyernek a nemzetközi politikában. *Guy Mollet* legutóbbi kijelentése például leszögezi, hogy a Szovjetunióval MINDIG és MINDENRŐL TÁRGYALNI KELL és, hogy bármilyen államrend legyen egy országban, a BÉKE MINDIG LEHETSÉGES. Az utóbbi gondolatra utalva a *„l'Humanité"* című lap megjegyezte, hogy ez a békés egymás mellett élés elvét tükrözte vissza.

A *ceyloni* választások most fejeződtek be, az *indonéziai* választások valamivel régebben, de mind a két országban a békés egymás mellett élés fentemlített öt elvének megvalósításáért harcoló pártok győztek a választásokon. Nem a béketábor, a békeövezet erőinek gyarapodásáról, a békés egymás mellett élés öt elvének igaz voltáról és népeket tömörítő erejéről tanuskodnak-e ezek a tények?

A békeövezetet maga a történelem, a szocialista tábor országainak feltartóztathatatlan felfelé ívelő fejlődése, az egyes elnyomott népek győzelmes harca hozta létre. Ebben van az ereje, megbonthatatlan szilárdsága. Ezzel kénytelenek számolni még a legátalkodottabb imperialisták is.

A SZOCIALISTA VILÁGRENDSZER KIALAKULÁSA, a békeövezet megjelenése arról tanúskodnak, hogy a népek mind erőteljesebben hallatják hangjukat a világpolitikában. A népek fellépése hatalmas iramot adott a történelemnek. A népek harca az imperialisták ellen mindinkább szélesedik és mélyül. Minden országban és a nemzetközi téren is mélyenszántó, nagyjelentőségű események mennek végbe, amelyek a társadalom különböző rétegét és egyes országokat olyan választókövetelő problémák elé állítják, amelyek nem tűrik a régi haladásellenes megoldásokat. *„Bomlásnak indult a tőkés társadalom ideológiája"* jelenti ki szomorúan egy amerikai szociológus. Ez a bomlás a népek fejlődésének ideológiai és politikai felszabadulásának következménye.

A fejlődés két ellentétes iránya tükröződik vissza a történelmi eseményekben, a történelem folyamatában. A forradalmat nem kell exportálni, az ott él az emberek szívében, azt az imperialista elnyomás, a kizsákmányolás élteti. Az angol hámból kiugrott *Jordánia* népe az angol imperialisták vaspatája alatt értette meg, hogy a szabadságot nem adják ingyen, azért harcolni kell, hogy azt ki lehet vívni és meg lehet tartani, mint azt más népek példája mutatja.

MIÉRT ERŐSÖDIK A BÉKETÁBOR a tőkés reakció minden acsarkodása ellenére? Azért, mert a tőkés politikusok a múlt felé akarják terelni a történelmet, mert szorosabbra akarják fűzni a népek rabságának láncait, fokozni a kizsákmányolásukat, azért, mert a szocialista országok népeinek példája előre mutat, a szabad fejlődés, a népek hatalmas alkotó munkájának útjára, a jólét és boldogság felé vezető útra. Önzetlen baráti segítséget nyújtanak olyan méretekben, ahogyan még ország soha nem nyújtott segítséget más országoknak. A népek testvériségének, békéjének ez a szelleme sugárzik a szocialista táborból és vonzó ereje a történelem hajtóerejeként működik.

A napokban *Szadet* ezredes, az egyiptomi forradalmi tanács tagja kijelentette: *„A három nyugati szövetséges nyiltan tanúságot tesz az Egyiptommal szemben táplált ellenséges érzületéről és véget akar vetni az egyiptomi forradalom vívmányainak. A Szovjetunió az a nagyhatalom, amely nem akarja elzárni az utat népünk győzelmei elől".*

Eden, angol miniszterelnök, az SZKP XX. kongresszusának határozataival kapcsolatban kijelentette, hogy ott van a baj, hogy a szocialista intézkedéseket nem lehet visszacsinálni. Ez kétségtelenül a nagytőkések bánatát fejezi ki. Bánatát afelett, hogy a történelmet nem lehet visszafordítani, nemcsak más országokban, hanem *saját* országukban sem. Azokat a szociális és más vívmányokat, amelyeket az angol dolgozó nép elért, nem fogja feladni, ellenkezőleg, azok továbbfejlesztését követeli. Ezt a törekvést éltetik, támogatja az olasz és a francia munkásosztály harcainak sikere és a világ többi országaiban lejátszódó haladójellegű események.

GYARAPSZANAK AZ IMPERIALISTÁK NEHÉZSÉGEI más vonalon is. Amíg a béketábor erői növekszenek, addig a vezető tőkés államok közötti ellentétek fokozódnak, éleződnek. A francia *„Combat"* című lap írja: *„Számtalan rés van azon a szervezeten, amelyet diplomáciai nyelven Atlanti Tömbnek nevezünk".* — és vázolja a kíméletlen harcot, amely a csoportosuláson belül folyik. *Caldarisz*, a görög Monarchista Néppárt vezetője, a napokban kijelentette: *„Nem hiszem, hogy a NATO garanciája fokozná biztonságunkat. Ezért szükségesnek vélem, hogy Görögország lépjen kapcsolatba Bulgáriával, Romániával és ha lehet, Albániával".* Görögország neve mind erőteljesebben követeli függetlenségének helyreállítását, amit csak a szocialista tábor országaira támaszkodva, az imperialisták elleni harcban érhet el.

A tőkés világrendszer elnyomott népeinek a létért, a szabadságért folytatott harca szüntelenül szélesíti, erősíti a békeövezetet. A felszabadult népek harca a függetlenségük gazdasági megalapozásáért szintén ebben az irányban hat. A szebb jövőért folyó harcukban ezek a népek a szocialista tábor erejére és hatalmas építőmunkájára támaszkodnak. A mi munkánknak, a magyar vasutasok munkájának nagy jelentősége van ebből a szempontból, mert a fejlődést segíti elő, mert siettet, népünk még jobb jövőjének megteremtését, hozzájárul országunk fejlesztéséhez, növeli a béketábor erejét.

Lechl Artur

Együtt a régi elvtársak

Felszabadulásunk évfordulójának előestéjén a Szolnoki Járóműjavító művelődési otthonában baráti beszélgetésre gyültek össze az üzem kommunistái, hogy felidézzék az eltelt 11 év eredményeit, hibáit, tanulságait. A kommunisták között voltak az 1919-es proletárdiktatúra veteránjai is: *Szabó Mihály, Dobos János, Mátyás János, Dikó László, Pálmai Imre* egykori vöröskatonák.

Pálmai Imre elmondta, hogy 19 éves volt, amikor a Tanácsköztársaság bukása után az ellenforradalmárok elhurcolták a Vigyázó-kastélyba. *Dikó* elvtárs, az illegalitás éveiről, a párt földalatti munkájáról beszélt. A visszaemlékezések után átterelődött a szó a felszabadulásra, az eltelt tizenegy év sikereire, küzdelmeire. *Felidézték az elvtársak, hogyan segítették a parasztság új életének a kibontakozását a falujárásokkal Kenderesen és Ujszászon, hogyan támogatták később a „Zalka Máté" Tsz-t.* Elbeszélgettek arról, hogyan alakult meg és fejlődött, növekedett az üzemi pártszervezet. De a kommunisták a baráti összejövetelen nemcsak a múltról, hanem a jelenről és a jövőről is beszélteк. *Megvitatták a feladatokat a kollektiv vezetésben, a személyi kultusz elleni harcban és beszélgettek arról is, hogyan lehetne aktivabbá, élénkebbé tenni az üzemi pártéletet.*

Jól sikerült a járóműjavító kommunistáinak baráti találkozója és örömmel fogadták a megjelentek a pártszervezet ígéretét: *a jövőben sürűbben rendeznek hasonlókat.*

Cseh Zoltán

Nemzetközi ÉLET

A lengyel vasút az új ötéves tervben

Írta: P. Czerwinski

A népi Lengyelország hozzáfogott új ötéves tervének (1956—1960) végrehajtásához. A tervidőszakban a vasúti szállítást, a köztársaság legfontosabb szállítási eszközét továbbfejlesztjük.

A hatéves terv időszakában (1950—1955) a lengyel vasutak nagyot fejlődtek. Ez alatt annyi rakományt szállítottak, mint a burzsoá Lengyelország húszéves fennállása idején összesen, s a személyszállítás még ennél is nagyobb volt.

A hatéves tervben jelentékenyen meggyorsult a kocsiforduló. Jobban kihasználták a kocsik teherbíróképességét, csökkent a gördülőanyagok javítási ideje. Ennek következtében 1955-ben a lengyel vasutakon 6100-zal több vagont raktak meg, mint 1949-ben. A szerelvények súlyának emelése, a mozdonyok javítási idejének csökkentése és a kocsik naponkénti futásának növelése lehetővé tette, hogy megoldják a vonóerő-problémát a szállításban. Jó eredmények születtek a fűtőanyag felhasználásánál is: hat év alatt a lengyel vasutasok 4,2 millió tonna kiváló minőségű szenet takarítottak meg.

Fokozódott a vasutasok szakképzettsége, fejlődött és erősödött a szocialista verseny. Mindez nem kis mértékben járult hozzá a munkatermelékenység fokozásához és a szállítás önköltségének csökkentéséhez.

Hat év alatt feljavult a lengyel vasutak gördülőanyaga. A lengyel gyárak tökéletesebb mozdonytípusokat, tehervagonokat, újabb, nagyobb kényelmet biztosító személykocsikat gyártottak.

A távol eső területeket mintegy 400 kilométer újonnan épült vasútvonal köti össze a központi területekkel. Kibővült sok vasúti csomópont és állomás. Megnőtt többezer kilométer vasútvonal kapacitása, tökéletesítették a híröző és automata berendezéseket.

A lengyel vasút úgy fokozhatja a termelékenységet a tervben meghatározott mértékben, ha elsősorban hozzáértőbben használja ki az új technikát és nagyobb lendülettel szervezi a szocialista versenyt. A lengyel vasutakon már az új ötéves terv kezdetén üzemviteli tervet és vonatösszeállítási tervet vezetnek be. Ezáltal jobban összehangolják az állomások és a fűtőházak munkáját. A haladóbb technológia szélesebbkörű bevezetése lehetővé teszi majd a gördülőanyagok javításának tökéletesítését.

Az új ötéves tervben az állam nagy összegeket fordít új gördülőanyagokra: új tolatómozdonyokat, motoros- és villanymozdonyokat állít munkába. A legforgalmasabb 2500 kilométeres szakaszt automataberendezéssel látják el. Mintegy 900 kilométeres vasútvonalat villamosítanak, 61 vasútállomásnál központilag kezelik majd a sorompókat.

Lehetőség nyílik arra is, hogy jobban kielégítsék a dolgozók és családtagjaik kulturális igényeit. Az ötéves terv időszakában a lengyel vasutasok több mint 20 ezer új lakást, 2300 új óvodai férőhelyet, sok kiubot, új kórházakat kapnak Lodzban, Krakkóban, Sztalinogródban.

A lengyel vasutasok 1954-ben, amikor elsőízben ünnepelték meg a lengyel vasutasnapot, egész sor kedvezményben részesültek. A lengyel vasutasok hálásak a pártnak és a kormánynak, amiért enynyire megbecsüli munkájukat és minden erejükel azon vannak, hogy a jövőben még odaadóbban szolgálják szeretett hazájukat.

HÍREK A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

Az elmúlt napokban kitüntették a szovjet vasutas iskolák legjobb oktatóit.

*

Az egyik szovjet vasútkísérleti intézetben új elektropneumatikus tehervonati féket szerkesztettek. A *Nagy Október-vonalon* végzett kísérletek az új fékberendezés biztonságos működését bizonyítják.

*

A *tajgai* vasúti körzetben 12 óra alatt végrehajtják a teljes mozdonyfordulót. *Gavriljuk* mozdonyvezető kezdeményezését most már a mozdonyvezetők 40 százaléka követi, hogy több millió tonna teherárut szállítsanak terven felül túlsúlyos vonatokkal.

*

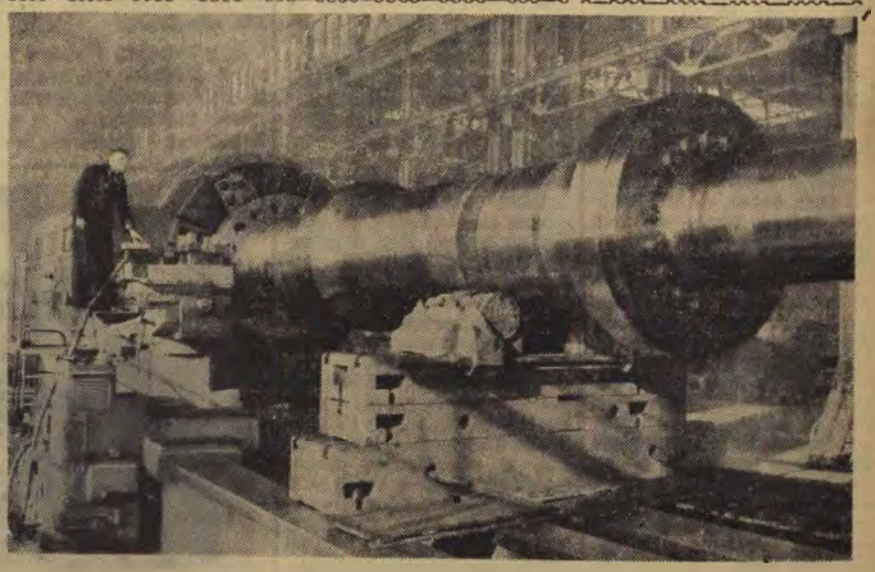
Az olasz vasutasok mintegy 25 százalékát foglalkoztatják magasabb fizetési fokozatnak megfelelő munkakörben, mint amilyen bérezést élveznek. Ez a kizsákmányolás egyik formája — állapítja meg a *„La Tribuna Dei Ferrovieri"*, az olasz vasutasok lapja.

*

A brit vasutak igazgatósága azzal a tervvel foglalkozik, hogy a különböző fővonali vonatokat különböző színűre festik, könnyebb megkülönböztetés végett. Egyes szerelvényeket — kísérletképpen — már át is festettek.

*

A francia vasutak folytatják kísérleteiket az előfeszített vasbetonaljakkal. Ez év végére mintegy 35 kilométer hosszúságú ilyen kísérleti szakaszt létesítenek.



A Szovjetunió hatodik ötéves terve lehetővé teszi sok újtípusú villany- és motorosmozdony gyártását. 1960-ban például tizenkétszer annyi motorosmozdonyt gyártanak, mint 1955-ben. A közlekedési gépgyárakat a legkorszerűbb nagy teljesítményű berendezésekkel látják el. A charkovi mozdonygyárban nemrégen egyedülálló esztergagépet helyeztek üzembe, amellyel 170 tonnás alkatrészeket is meg lehet munkálni. (Foto J. Jaszenov felv.)

Miért nem nő a kiváló dolgozók száma a Magasépítési Főnökségen

Folyik az üzemi bizottsági elnökök értekezlete a *MÁV Magasépítési Főnökség* budapesti központjában. Ezúttal — egyebek között — annak a fájó kérdésnek megbeszélésére ült össze a 9 súlyponti munkahely szakszervezeti funkcionáriusainak és a csúcsszakszervezeti bizottság tagjainak értekezlete: *mi az oka, hogy a dolgozók egyrésze csak 1—2 hónapon keresztül tudja teljesíteni a kiváló dolgozó szinteket és ezért legfeljebb a kiváló dolgozó cím vagy oklevél megszerzéséig jut el. Hat hónapon, vagy egy éven keresztül már csak kevesen tudják tartani a szinteket és ezért mind kevesebben kerülnek a jelvényes kiváló dolgozók, valamint a szakma kiváló dolgozóinak listájára.*

Számszerűleg kimutatható, hogy a múlt év vége óta, de különösen ez év első negyedében mind kevesebben érik el és mind kevesebben tartják huzamosabb időn át a szinteket a főnökség dolgozói közül. A most készülő negyedévi kimutatás a jelek szerint hanyatlást, de legalább is egyhelyben topogást mutat majd. *A dolgozókat bántja a dolog és nincs termelési értekezlet, hogy szóvá ne tegyék, számon ne kérjék a szolgálati vezetőktől, mozgalmi funkcionáriusoktól: miért nincsenek meg a feltételei annak, hogy a kiváló dolgozó szinteket 3—6—12 hónapon át tudják tartani?*

A ki nem használt teljesítőképesség és az elkésett tervek

Szentesi elvtárs, a csúcsszakszervezeti bizottság elnöke a következőkben foglalja össze a legfőbb okokat:

A főnökség a télen nem tudta a kapacitásának megfelelően foglalkoztatni a dolgozóit, mert a főosztályi és az igazgatósági szervek egy ide vonatkozó építésügyi minisztériumi rendelet értelmében *a nagyobb munkákat külső vállalatoknak adták ki. Seregélyesen* például már fel is vonultak az iskolaszanatórium építéséhez a magasépítő dolgozói, az anyagot is leszállították és éppen hozzá akartak fogni a munkához, amikor a 6. szakosztály úgy intézkedett, hogy *mindent le kell állítani, az embereket át kell csoportosítani, mert az építkezést külső vállalat végzi el.* Ugyanígy jártak a székesfehérvári orvosi rendelő építkezésével. *Az ilyen intézkedések nemcsak a munkamenetet, a dolgozók foglalkoztatottságát befolyásolják károsan, hanem az anyag- és forgóalapgazdálkodást is.*

Másik baj: *az építésvezetőségek későn kapják a terveket.* Gyakran megesik, hogy a *Vasúttervező Vállalat*, illetve a 6. szakosztály az *építkezés megkezdésének határideje után ad műszaki dokumentációt és költségvetést.* November 12-én rendelték el például, hogy november 1-én meg kell kezdeni Kelenföldön egy öltöző-mosdó építését. Az ilyen „intézkedések" kapkodást szülnek, a dolgozók sűrű ide-oda dobálását vonják maguk után, ami megakadályozza a nyugodt, egyenletes munkát.

De nincs hasznára a tervszerű munkának az sem, hogy a 6. szakosztály és az igazgatóság többször *„átnyúl"* a főnökség, az építésvezetőségek feje fölött és tudtuk nélkül átcsoportosít még akkor is, ha abból tetemes anyagi kár hárul a főnökségre és a népgazdaságra. Ez történt például Ferencvárosban, ahonnan *Nagy János*, az igazgatóság II. osztályának műszaki előadója, az építésvezető tudta és beleegyezése nélkül 20 embert elvezényelt más munkahelyre. A Keleti pályaudvar csarnokának mázolása idején 25 festőt felsőbb utasításra „átdobtak" Budakeszire s ott beállították őket a szanatórium frissen vakolt falainak olajozására. Az eredmény nemcsak a nagy kár a hamarosan leperegő festék és a pótmunkák miatt, hanem a folyamatos munkamenet megszakítása következtében a teljesítmények csökkenése.

A jelenlevő ÜB-elnökök, *Nagy Ernő, Tóth, Pásti* elvtársak és a többiek sok hasonló példával egészítik ki Szentesi elvtárs összefoglalóját és világítják meg azt a valósággal zűrzavaros helyzetet, amelyet a Magasépítési Főnökség munkahelyein az okszerűtlen felsőbb intézkedések, az elkésett és sűrűn változtatott tervek okoznak.

Sürgős intézkedést!

Sürgős intézkedésekre van szükség, hogy ez az állapot megszűnjön. A 6. szakosztály tegyen meg mindent, hogy a főnökség kapacitásának megfelelő nagyobb munkákhoz jusson, hogy dolgozói kihasználhassák munkaerejüket, tudásukat. Gondoskodjék a 6. szakosztály arról is, hogy az él-üzem Vasúttervező Vállalat idejében adja a terveket és azok késése miatt ne kelljen a dolgozóknak hol ácsorogni, hol pedig kapkodni. Az átcsoportosításokat az építésvezetők tudtával, velük egyetértésben kell végrehajtani, a népgazdaság és a dolgozók károsodása nélkül. Ha ezek megvalósulnak, nem csökken a kiváló dolgozók száma, hanem emelkedik s vele együtt nő a termelékenység, a termelés is.

A főnökség szintén hozzájárulhat a kiváló dolgozók számának növeléséhez, ha a szintek elérésének megállapítását nem az eddigi rendszer szerint, központilag, hanem *munkahelyenként* végezteti. A központi értékelés körülményes és késedelmességet okoz a verseny nyilvánosságában. A kiváló dolgozó szintek munkahelyenkénti nyilvántartása, közzététele és a címek odaítélése feletti haladéktalan szavazás a termelési értekezleteken ösztönzőleg hat majd és fellendíti a kiváló dolgozó mozgalmat a Magasépítési Főnökségnél.

Kisterenyén még ma is gondot okoz az egyenetlen rakodás

A MÁTRA ELŐHEGYEIN, a szurdokokban még ott fehérlik néhány makacs hófolt. Ám a lankás domboldalak kiütköző zöldjei a nehezen születő tavaszt hirdetik, s a dombokat tisztes távolban kerülgető salgótarjáni vonalon már tavaszi ritmusban zakatol a vonat. Egyik szénszállítmány a másikat éri: a nógrádi bányák derekasan dolgoznak, s a nagy szénállomások. *Nagybátony, Kisterenye, Salgótarján* vasutasai dicséretes igyekezettel segítik őket abban, hogy a szén rendeltetési helyére jusson. A télen a legnagyobb hidegben, hófúvásban sem történt fennakadás a rakodásban, a szénszállításban. De gondot okoz még mindig *a rakodás egyenetlensége*, ami zavarja és nehezíti a vasút forgalmát.

KISTERENYE ÁLLOMÁSON például, ahonnan a nógrádi medence szenének egyharmada kel útra, szintén ez a probléma.

— Egész délelőtt jóformán csak sétálunk, délután aztán úgy megindul a szén, hogy csak győzzük kocsival — mondja *Durász* elvtárs, a szénosztályozó mérlegelője. — Ugyanez a helyzet hételeji és hétvégi, hónapeleji és hónapvégi viszonylatban.

— Vasárnap pedig csak addig rak a bánya, amíg a reggel 6-ig tartó műszakban megtelt csillék kiürülnek — folytatja a felvilágosítást *Papp István* elvtárs, kereskedelmi főnök. — Ez mintegy egyharmados üzemnek felel meg a kisterenyei osztályozónál. Más a helyzet a távolabbi, úgynevezett *Gyulai-osztályozónál*, amely a *Lőrinci Erőművet* látja el szénnel, s amelyet ugyancsak Kisterenye állomás szolgál ki. Itt vasárnap is folyik a rakodás, de ez kisebb teljesítményű üzem, mint az állomási és minden negyedik vasárnap leáll javításra.

A kisterenyei osztályozó különben 110—115 kocsit rak naponta, a gyulai pedig 70—80-at, együttesen tehát mintegy ezer kocsit hetenkint. A munka úgy oszlik meg, hogy amíg a hét első felében 400—450 körül van a rakott kocsimennyiség, a második felében eléri, sőt túlhaladja a 600-at. Március első dekádjában 1595, a másodikban 1659, a harmadikban, a hóvégi hajrában pedig 1888 kocsi került megrakásra. Emiatt hónap végén az üres kocsival való kiszolgálás meglehetős nehézségekbe ütközik, s a leadási kocsik beállításában egy-két órás eltolódás következik be.

AZ ÜRESKOCSI-ELLÁTÁS különben általában zavartalan. Az állomás kapcsolata a hatvani ktg-vel kielégítő, de még így is nehezen küzd meg a pótigényekkel. A szabály az, hogy a másnapi kocsipótigényt déli 12 óráig be kell jelenteni, de a bánya rendszerint csak 0 óra után adja a bejelentést, amikor már kevés az idő kielégítésére. Dicséretükre legyen mondva a terenyei vasutasoknak és a kocsiintéző szerveknek, hogy a napi átlagos tíz kocsi pótigény mellett a kocsihiány alig haladja meg a havi nyolc-tizet. Természetesen arra kell törekedni, hogy ez a hiány is eltűnjön. A terenyei kereskedelmi szolgálat el is követ mindent ennek érdekében, elsősorban azzal, hogy gondosan ápolja a kapcsolatot a bányával és mindent megtesz, hogy elérje a rakodások egyenletes szabályozását. Erre azonban kevés a remény a vasárnapi egésznapos rakodás bevezetése nélkül. Arra lenne szükség, hogy *a Közlekedésügyi Minisztérium a Bánya- és Energiaügyi Minisztériummal közösen szüntesse meg azt az ellentétet, amely a két minisztérium között a vasárnapi rakodások tekintetében fennáll.*

Van még ezenkívül is számos javítanivaló. Az állomás egyetlen tartalékgéppel rendelkezik (a Gyulai-rakodón külön tartalékgép dolgozik), ez az egy tartalék szolgálja ki a bányát, rendezi az összes leadási kocsikat, az átmenőket, csupán mátranováki viszonylatban napi 70—80-at. Ennyi munka azonban nehezen megy, mert ha a bánya kiszolgálása sürgős (és rendszerint az), késedelmet szenved a beállítás, meg az átmenőforgalom. Ha pedig a beállításra és az átmenőkre helyezik a súlyt, a szénosztályozó kiszolgálása kerül veszélybe. A tartalékokkal mindenképpen takarékoskodni kell, de megfontolandó még egy tartalék munkábaállítása Kisterenyén.

SÜRGETŐ SZÜKSÉGESSÉG az állomás vágányhálózatának régen elhatározott, de még végre nem hajtott bővítése és korszerűsítése is, mert a jelenlegi nyolc vágányból csupán négy áll rendelkezésre a napi üres- és rakottforgalom lebonyolítására. Fájó pontja a kereskedelmi szolgálatnak, hogy *a kocsikihasználásban sehogy sem tudja elérni az él-üzem szintet, mert a kisterenyei iparvágány csupán 30 bruttó tonnasúly teherbírású,* emiatt a nagyobb kocsikat nem tudják súlyhatárig megrakni. Ezen az iparvágány korszerűsítéséig egyelőre azzal lehetne segíteni, ha kedvezőbb tervszámot kapnának az igazgatóságtól.

Többi tervtényezőjét magasan túlteljesíti a kisterenyei kereskedelmi szolgálat. Különösen jó irányvonati tonnatervének teljesítése: 130 százalék az első negyedévben. Jegyezzük fel, hogy ez főleg *Temesvári Rezső* elvtárs tervhivatalnok érdeme.

Ne csak beszéljünk

Pártunknak és kormányunknak őszinte törekvése a dolgozókról való fokozottabb gondoskodás. Hatalmas összegeket áldoz népi államunk a vasutasdolgozók egészségvédelmére, munkakörülményeinek javítására. Sokat beszélünk arról, hogy ezt a határozatot gyakorlatilag megoldjuk. Keressük a módját, hogy minél teljesebben eleget tehessünk e nemes célkitűzéseknek, mégis gyakran sok mulasztást, bürokratizmust, az emberrel való törődés elhanyagolását találjuk. Most csak néhányat említünk:

A közelmúltban a Miskolci Rakodási Főnökség épületében átalakítási munkálatokat végeztetett az igazgatóság VI. osztálya a dolgozók szociális helyiségei terhére. Az ebédlőből irodát csináltak és megtömték dolgozókkal, a fürdőt átalakították ebédlővé, a zuhanyozót üzemen kívül helyezték, a WC-ét irattárrá alakították át. Nesze neked Munka Törvénykönyv 82. paragrafusa.

Az egri fűtőház ebédlőjét, konyháját stb. 1953 óta nem festették, azzal az indokolással, hogy az épület nem a MÁV tulajdona. Csodálatos: 1953-ban is tudták ezt, s mégis kifestették. Dehát, mi lenne, ha nem működne a bürokrácia?

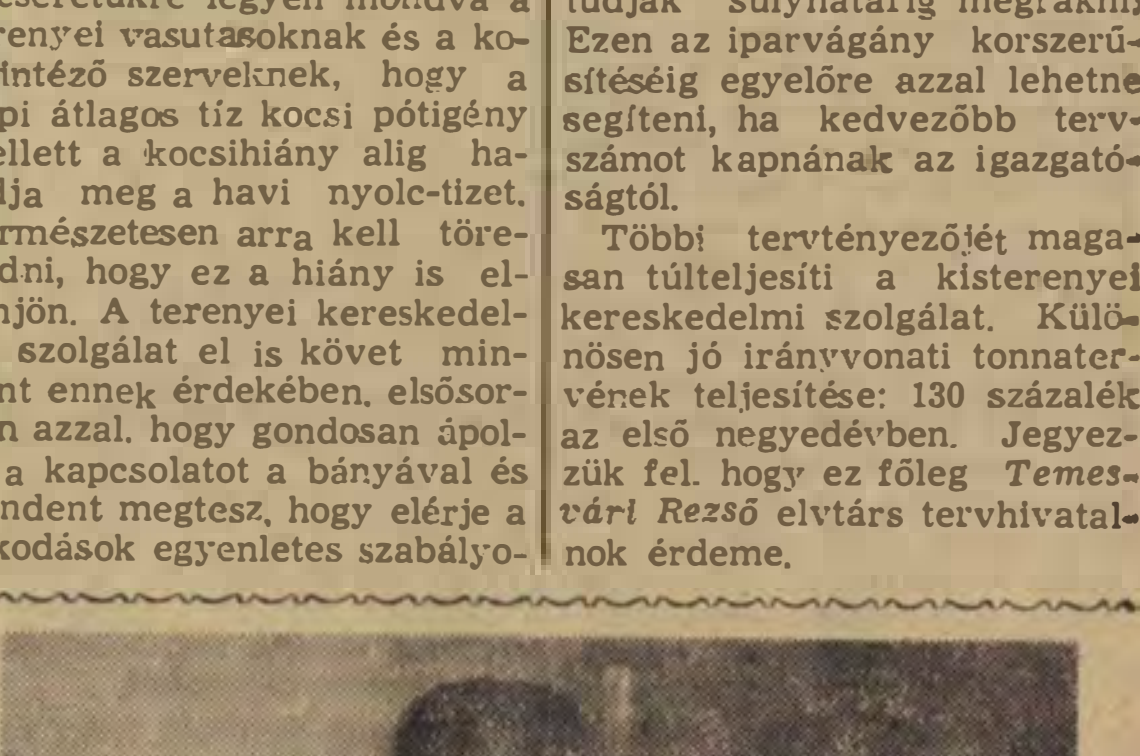
Sztálinváros tőszomszédságában sárga kikiricsként „díszlik" a déli város. Vasutasokat helyeztek el benne, s olyan állapotok, egészségügyi viszonyok uralkodnak, hogy a Vasmű szégyene lesz rövidesen. Egy kérdésünk van a pécsi igazgatósághoz: mikor jártak kint s tettek-e valamit a vasutas dolgozók lehetetlen szociális körülményeinek javítására?

Nem mernénk szavatolni...

Kétségtelen, hogy életrevaló, hasznos, az ellenőrzést megkönnyítő, a versenyt serkentő, a hiányosságok kiküszöbölését elősegítő intézkedés volt a gyűjtőkocsik szavatossági levelének bevezetése. Mert a szavatossági levél pontosan feltünteti, hogy hol, mikor, kinek a brigádja rakta meg a kérdéses gyűjtőkocsit, alsó, válaszrésze pedig módot ad arra, hogy a kirakóbrigád közölje észrevételeit, az esetleges hibákat, s ezzel módot adjon arra, hogy a berakóbrigád kiküszöbölje azokat.

Ámde hogyan javíthatja az együttműködést az olyan szavatossági levél, amelyben a nyomtatott szövegen kívül mindössze annyi van, hogy a gyűjtőkocsit Budapest—Nyugati ponkon rakták meg. Mint Pál Zoltán elvtárs, kiskőrösi levelezőnk írja, egyedül az ő állomásukra sok olyan gyűjtőkocsi érkezik, amelyek szavatossági levele „tabula rasa", vagyis annyira tiszta lap, hogy azon sem a brigádvezető neve, sem a dátum, sem a kocsiszám nem szerepel. Ilyen szavatossági levéllel küldte Budapest—Nyugati ponk a 161 176 és a 164 692 számú gyűjtőkocsikat. Ez utóbbinál furcsa is lett volna a szavatosság, hiszen a 31 496 számú tételnél 106 kilogramm hiány volt. Egészen „egyéni" szavatossági levelet mellékeltek a 125 539-es gyűjtőkocsihoz, amelynek a számát nem tudni mi okból 152 657-esre álcázták, a rendeltetési állomás helyén pedig egy kusza vonal látható csupán.

Kérdés már most, mit is szavatolnak Budapest—Nyugati ponkon? Azt, hogy takarékoskodnak az írószerrel? Akkor már célszerű lenne a papírral is takarékoskodni és egyáltalán nem mellékelni üres szavatossági leveleket. Legkevésbé „minőségi munkavállalással" — mint a nyomtatott szöveg ígéri. Ugyanis egyáltalán nem mernénk szavatolni, hogy az ilyen szavatossági levelek bármilyen gyakorlati haszonnal járnának.



Zalonyi István, a Hámán Kató fűtőház eszt.e. ...lyosa, a szakma kiváló dolgozója jó munkával segíti a fűtőház eredményeinek emelését.

(Kovács Géza felv.)

Társasutazások baráti országokba

A Szovjetunióval, a népi demokratikus országokkal, valamint Jugoszláviával kötött szerződések alapján az IBUSZ az idén több egyéni térítéses társasutazást szervez az alábbi útvonalak szerint:

Szovjetunió (Kiev—Leningrád—Moszkva): időtartam: 14 nap, részvételi díj: 3055,— Ft. Vasutasoknak utazási kedvezmény: 951,— Ft. Az utazások ideje: május, június, július, augusztus, szeptember, október hónapokban. Jelentkezés az előző hónap 15-ig.

Szovjetunió (Konstanza—Odessza—Jalta—Szuhumi—Batumi—Szocsi): időtartam: kb. két hét, részvételi díj: 4300,— Ft, Vasutasoknak utazási kedvezmény: ha a csoport Konstanzában száll hajóra 380.—, ha Sztálin-Várnában száll hajóra, 504,— Ft. Az utazások ideje: május, június, július hónapban. Jelentkezés az előző hónap 15-ig.

Német Demokratikus Köztársaság (Prága—Drezda—Oberhof): időtartam: 12 nap, részvételi díj: 2800,— Ft. Vasutasoknak 350,— Ft utazási kedvezmény. A csoportok indulása: május 19, június 18, július 15, augusztus 30. Jelentkezés egy hónappal az indulás előtt.

Bolgár Népköztársaság (1 nap Szófia, 9 nap Sztálin-Várna); részvételi díj: 2600,— Ft. Vasutasoknak 508,— Ft utazási kedvezmény. Indulás június 6-án és szeptember 13-án. Jelentkezési határidő: egy hónappal az indulás előtt.

Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság (Abbázia): időtartam: 12 nap, részvételi díj: 2500,— Ft. Vasutasoknak 220,— Ft utazási kedvezmény. Indulás június hó elején és szeptemberben. Jelentkezési határidő: május 10, illetve augusztus 15.

Jelentkezni lehet a szolgálati helyek üzemi bizottságainál, akik javaslatukat a jelentkező neve, szolgálati helye, beosztása, foglalkozása és pontos lakcíme feltüntetésével a közölt határidőkig küldjék el a szakszervezet központja elnökségi irodájára.

HOGYAN HASZNÁLJÁK A VÉDŐBERENDEZÉSEKET AZ ÉSZAKI JÁRÓMŰJAVÍTÓBAN

Sok olyan munkás dolgozik az Északi Járműjavítóban, aki még jól emlékszik a felszabadulás előtti munkakörülményekre. 1945 előtt alig volt védőberendezés a főműhelyben. Havonta átlagosan 40 munkás szenvedett balesetet.

Tizenegy év alatt alaposan csökkent az ipari balesetek száma és ma már kisebb, — a szó szűkebb értelmében véve balesetnek sem nevezhető — bőrhorzsolódások, stb. a gyakoribb esetek. És ami szembetűnő, a balesetek általában nem a védőberendezések hiányából, hanem az óvórendszabályok be nem tartásából erednek.

Ma már szinte valamennyi gépet ellátták védő- és elszívó berendezéssel. A kovácsműhelyben közel 350 000 forint beruházással elszívóberendezést létesítettek. A felszabadulás óta sok millió forint költséggel a legkülönbözőbb védőberendezéseket szerelték fel. A legkorszerűbbek egyikét a VIII/a. fogazóműhelyben találjuk. (Itt már hónapok óta nincs baleset.) Építés alatt áll egy uj edzőműhely, amelyet ugyancsak a legmodernebb műszaki és óvóberendezéssel látnak el.

Ügyeljünk az óvórendszabályok betartására

A balesetek csökkenése ellenére meg kell mondani, hogy nem minden dolgozó értékeli kellőképpen a nép államának gondoskodását, nem győződik meg a munkakezdés előtt, hogy helyén van-e a védőberendezés, sőt nem egyszer maga távolítja el azt. A leggyakoribb mulasztásokat a köszörűgépeknél észlelik, ahonnan gyakran eltávolítják a védőüveget.

A mozdonyszereldében nem is annyira a védőberendezések hiánya, — hiszen itt a munka sajátossága miatt kevésbé lehet szó ilyen berendezések felszereléséről —, mint inkább az óvórendszabályok elhanyagolásából származik baleset. A műszaki vezetők nem törődnek eleget az óvórendszabályok betartásával. Nemrégen tértek át az üzemben a 220 voltos áram használatáról a 380 voltos ipari áramra. A villanyszerelők korábban nemigen használták a gumikesztyűt, most minden esetben felveszik, de még így is több kisebb balesettel kell számolni havonta.

Hiányossága az üzem munkavédelmi munkájának, hogy az emelőbakok és az állványok meglehetősen elhanyagoltak. *Tóth Sándor* művezetőt nem tudták rászorítani, hogy brigádja lelkiismeretesebben végezze a javítást és az ellenőrzést. A kazánkovács műhelyben különösen rossz állapotban vannak az emelőbakok és állványok. Az osztályvezető is felelős ezért. Az üzem munkavédelmi felügyelője, az egyébként jó munkát végző *Malicza* elvtárs és a vállalat biztonsági megbízottja erősebb kézzel nyúljon e hibák megszüntetéséhez.

Honosítsuk meg a szovjet munkavédelmi módszereket

Jelentős lépés a munkavédelmi tennivalókban a szovjet munkavédelmi módszerek átvétele. Az ÜB munkavédelmi felügyelője járt tapasztalatcserén Debrecenben. A közeljövőben a Landler Járműjavítóban bevezetett szovjet módszereket tanulmányozza. A tapasztalatcsere, a havonta megtartott oktatások, — ahol a dolgozók 80 százaléka részt vesz — s az egész sor oktatási szemléltető anyag lehetővé teszi, hogy az Északi Járműjavító dolgozóinak munkavédelmét a mainál magasabb fokra emeljék.

A tüzelőanyagutalványok igényléséről

Az Anyagellátási Igazgatóság felhívja a tényleges dolgozókat és a nyugdíjasokat, hogy tüzelőanyag-utalvány igénylésüknek határidőig tegyenek eleget, annál is inkább, mert az elmúlt évben a késedelmes tüzelőanyag-kiutalások jórészt a határidő utáni utalványigénylésekből származtak.

A PÁLYAMESTERNŐ

A nemzetközi nőnap alkalmából tíz vasutas nő kapott kormánykitüntetést. A kitüntetettek között ott volt Fekete Joachimné, a Gazdasági Vasutak 39 kilométerének gazdája, a pélyi pályamester, a vasút egyetlen pályamesternője is.

Még most is elfogódottság remegteti a hangját, ha a kitüntetéséről beszél. Szinte bó-



dultan állt a fényképészek villanó lámpáinak fényében az Országházban. Nyakig vörösödött, mikor a nevét szólították, már nem is tudja hogyan botorkált az asztalhoz átvenni a kitüntetést.

Azon a napon kellett volna vizsgáznia a nyolcadik általánosból. Elment az iskolába, megmutatta a távíratot, amely Budapestre szólította. Megnyugtatták, hogy két nap múlva vizsgázhat. Úgy is lett: jelesen vizsgázott. Nem a kitüntetés segítette a jó jegyekhez, a többi osztályt is hasonló eredménnyel végezte.

★

Hat esztendeje került igazán az élet forgatagába. A háborús özvegy 1950-ben nagy vállalkozásba fogott. Nekilátott családi fészket rakni magának és két gyermekének. Előbb három juttatott holdon gazdálkodott, majd beállt a pályaépítőkhöz segédmunkásnak. Minden célja az volt, hogy felépítse kicsiny házát.

De a mi életünk többet is tartogat azok számára, akik nem sajnálják erejüket, szívüket a munkától. Felfigyeltek rá, előmunkás tanfolyamra küldték. Kitüntetéssel végezte el. 1953-ban a fegyelmezett, lelkes munkát végző előmunkást pályamesteri tanfolyamra küldték. Kitüntetéssel végezte el azt is. Tanfolyamelső lett. Azóta ő a pélyi pályamester.

Mi mindent kell tudnia egy pályamesternek, erről faggatom.

— Sokat, nagyon sokat — válaszolja. — Először is értenie kell az alépítményhez, felépítményhez, amellett járatosnak kell lennie a magasépítésben. Jól kell ismernie a pénzügyi, munkaügyi kérdéseket, a sokféle adminisztrációs munkát. No, aztán ott van még az anyagszerkezetes, az anyagismeret. És mindenekelőtt a pályamesternek „értenie" kell az emberekhez. Talán ez a legnehezebb.

— Még sokat kell tanulnom. Most beiratkozom egy továbbképző tanfolyamra, melynek elvégzése után leteszem azt a különbözeti vizsgát, amely MÁV-pályamester képesítést ad.

Erős, energikus asszony Fekete Joachimné, a rábízott 39 kilométeres szakasz gazdája. Nagy utat tett meg a nicstelen zsellér-élettől a pályamesterségig és a kormánykitüntetésig. Tekintetét a jövőbe veti, amely széles kaput tár a nép hűséges gyermekei előtt.

Z. D.

A virágok között az emberről sem feledkeznek meg a szakszervezeti bizalmiak

Itt már ezer színben pompázik a tavasz. Száz- és százezer szalvia, begónia, árvácska, papucsvirág, hortenzia, muskátli, kannavirág —, de ki győzné mind névszerint felsorolni azt a sokféle virágpalántát, amely a hatvani MÁV kertészet üvegházaiban várja, hogy széppé, kedvessé tegye az állomásokat. Somoskőújfalutól Szajolig, Hatvantól Rákosig, Aszódtól Balassagyarmatig, Vámosgyörktől Gyöngyösig, összesen 770 kilométernyi vonalrészt lát el a kertészet virággal, dísznövénnyel, gyümölcsfacsemetével, ezenkívül állandó megrendelői a balatoni vonalak állomásai. Tavaly is öt vagon dísznövényt küldött a Balatonhoz.

Szeretetteljes gondossággal...

A kertészet dolgozói féltő gonddal és szeretettel ápolják a rövidesen kiültetésre kerülő mintegy 400 ezer virágpalántát, a közel 200 ezer facsemetét. Ez a szeretetteljes gondosság önként kínálja a kérdést:

— Ahol ennyi gond és szeretet jut a növényeknek, ott bizonyára a dolgozóknak sincs okuk panaszra.

Kiss Ferenc elvtárs, az üzemi bizottság elnöke elérti a kérdést és mosolyogva válaszol:

— Egy nagy-nagy virágoskert a mi birodalmunk. 22 holdon csupa virág. Ni, ott is hajladozik egy, kék munkaruhában, *Szabó Rozika*. Ő tudna talán legjobban felelni erre a kérdésre.

Szabó Rozika csendes szavakkal mondja el, hogy alig több, mint egy éve szakszervezeti tag és mégis gyógyfürdő beutalást kapott Balatonfüredre és rendkívüli segélyt is juttattak számára. Amikor beteg volt, szakszervezeti bizalmija, *Kuthi Erzsébet*, többször meglátogatta és sohasem üres kézzel; virágot vitt neki.

És ha a többieknél érdeklődünk a szakszervezet, a bizalmiak munkája iránt, a dolgozókról való gondoskodásról, a válasz majdnem ugyanaz: nincs olyan problémánk, amit ne hallgatna meg az üzemi bizottság, amiben hiába fordulnánk a szakszervezethez.

Minden brigád egyúttal szakszervezeti csoport is, úgyhogy a csoport tagjai állandóan együtt dolgoznak bizalmijukkal. Ez egyrészt könnyebbé teszi a szakszervezeti bizalmi munkáját, de egyúttal növeli felelősségét is. A brigád, illetve a csoport tagjai szívesen veszik példaképüknek a szakszervezeti bizalmit. Tavaly például az őszi fásítás a kedvezőtlen, esős időjárás miatt elkésett, pedig a dolgozók vállalták, hogy november 15-ig az összes megrendelőknek elküldik a gyümölcsfacsemetéket. A határidő már rohamosan közeledett, amikor elkezdhették a gyümölcsfák csomagolását és szállítását. És mi tagadás, az esős, sáros időben a munka nem is ment úgy, mint kellett volna, bár a dolgozókat ellátták esőköpennyel és gumicsizmával.

Nagy Sándor elvtárs, a „legöregebb" szakszervezeti bizalmi, a kertészet egyik legrégibb dolgozója vállalkozott, hogy megmagyarázza a dolgozóknak a fásítás fontosságát. Az eredmény az volt, hogy naponta 4—5 vagon facsemetét tudtak elküldeni és a 15-i határidő helyett már 10-re valamennyi megrendelésnek eleget tettek.

Segítség a legfiatalabb szakszervezeti bizalminak

Most nem kevésbé fontos és sürgős feladat előtt állnak a kertészet dolgozói. A hosszúra nyúlt kedvezőtlen időjárás késleltette a tavaszi megrendelések szállítását. De azért arra törekednek, hogy *május 1. ünnepét már virágdíszbe öltözött állomások köszönthessék.* Vállalták, hogy április havi tervüket előbb befejezik. Az elmúlt napokban az üzemi bizottság megbeszélte a szakszervezeti bizalmiakkal a SZOT titkárságának határozattervezetét a szakszervezeti csoportok munkájáról. A megbeszélés mindjárt gyakorlati eredménnyel is járt: Nagy Sándor elvtárs vállalta, hogy segítséget nyújt a legfiatalabb szakszervezeti bizalminak, a mindössze 18 éves *Széll Juliának.*

A szakszervezeti bizalmiak, az üzemi bizottság jó, mindenre kiterjedő munkájának legszebb eredménye a dolgozók elismerése és az, hogy a kertészet valamennyi dolgozója szakszervezeti tag.

A mi munkamódszerünk

Ifjúsági vonatkísérő brigádunk 1955. májusában alakult meg Debrecen állomáson és azonnal párosversenyre hívta a szakma kiváló dolgozója jelvénnyel kitüntetett *Munkácsi*-brigádot. Az eltelt időszakban a versenyből ifjúsági brigádunk került ki győztesen. Elmondom, hogyan dolgozunk, hogyan tudtuk legyőzni hírneves versenytársunkat.

A vonat átvétele után megbeszélem a kezelővel, hogyan hajtsuk végre a vonalon a darabáru kirakását. Ezután telefonon közlöm a menetirányítóval a vonat elemzését, valamint azt, hol lesz darabárukezelés, vagy kocsikisorolás. *Az elvégzendő munkát részletesen megbeszélem a mozdonyvezetővel és a brigád többi tagjával is.*

A megbeszélés után mindenki elfoglalja helyét, a vonat elindul, s az első állomáson *már kész tolatási jegyzékkel vár a forgalmi szolgálattevő,* mert ő is értesül az elvégzendő munkáról. Amíg a forgalmi szolgálattevővel beszélek, brigádom két tagja, *Tóth* és *Kovács* elvtárs elvégzik a vonat kilevegőzését, meglazítják a csavarkapcsokat, így a kihúzáskor ezekre már nem kell időt vesztegetni. Ugyanakkor *Józsa* elvtárs eltávolítja az alátétfákat azokról a vágányokról, ahol a kocsik mozgásban lesznek. Mellékvonalon — ahol engedélyezve van — a munkáknál a zárfékező is közreműködik.

A tolatás befejezése után *a brigád közösen biztosítja a kocsikat megfutamodás ellen, majd megkezdődik a darabárukezelés óvatosan, kíméletesen, mert sokat beszélünk arról, hogy óvni kell a nép vagyonát.* A kezelő elvtárs becsületbeli kötelességének tartja, hogy egyetlen feladott darabáru se maradjon vissza az állomáson.

Az áru-, vagy gépkezelés, illetve az ellenvonatra várás ideje alatt felveszem a kapcsolatot a vonal összes állomásaival és kérem, hogy *sürgessék a szállítható félnél a félig megrakott kocsik gyors megrakását, hogy mire a vonat odaérkezik, ne kelljen várakoznunk.* A szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjét is tájékoztatom, hogy hány kocsit viszünk és az melyik vállalaté lesz, mert így megérkezés után gyorsabban megy a kocsik beállítása. Ugyanakkor azt is megbeszélem, hogy hány kocsit kapunk az állomáson, mennyi lesz a darabáru berakás, vagy ha nincs, se leadás, se darabárufelvétel, akkor azt, hogy *biztosítsa az áthaladást.*

A jó együttműködés teszi lehetővé, hogy szervezetten végezzük munkánkat és jó eredményt érünk el a munkaversenyben.

Dobi Lajos
vonatvezető, Debrecen

(Dobi Lajos április 4-én, a felszabadulási versenyben elért kitűnő eredményéért kormánykitüntetésben részesült. — Szerk.)

Délutáni látogatás száztíz beteg otthonában

Január 31-én nyílt meg Pécelen a MÁV Továbbkezelő Kórház, a volt Ráday-féle kastélyban.

Délután van. A zöldre festett kupolát sokszínűvé festik a nap aranyló sugarai. A kastély, Pécel legmagasabb fekvésű épülete, messzire ellátszik. A zöld zsalugáterek le vannak eresztve. Mindez valami különös nyugodtságot kölcsönöz az épületnek. Ahogy közeledünk a kórházhoz, egyre nagyobb a csend.

Nagy, boltíves kapu, régi hangulatú folyosó fogad, ahol két kórházi alkalmazott beszélget. A falon fehér márványtábla ragadja meg a figyelmet:

„A Vasutas Dolgozók Szakszervezete Központi Vezetősége határozata alapján épült 1955. évben, az önkéntes támogatási alap hozzájárulásával."

Az épületet, mivel műemlékké nyilvánították, úgy állították helyre, ahogy eredetileg épült. A különbség abban van, hogy most nem néhány gróf, hanem száztíz vasutas beteg részére nyújt nyugodt pihenést.

A folyosón alig látni beteget, az ápolónők is szinte hangtalanul járnak. Most van a csendes óra.

Balla János gondnok nagyon büszkén beszél mindenről. A betegek magukénak, otthonuknak érzik a kastélyt.

A márványteremben a gróf idejében állítólag tizenötezer kötet könyv volt. Most ez a kórházi alkalmazottak társalgója és itt van a könyvtár. Igaz, nem tizenötezer, csak: — 341 darab —, de ezek kézről kézre járnak.

Négy órakor a betegek felkelnek és megtelik a nagy társalgó, ahol valamikor fényes estélyek zajlottak le. A hatalmas, művészi freskókat megőrizték a falak. A terem közepén óriás kerek asztal, körülötte székek. A négy sarkában kisebb asztaloknál ülnek, olvasnak, sakkoznak a kórház lakói.

Ide a továbbkezelésre szoruló betegek kerülnek, akiknek szükségük van a pihenésre és — *Balla* elvtárs szavaival élve — jó kosztra. Ezért nagyon ügyelnek arra, hogy bőséges ellátást biztosítsanak a betegeknek.

Mi volt ma az ebéd?

— Rántottleves zsemlyével és székelykáposzta. A vacsora burgonyafőzelék és vagdalthús lesz.

Korszerűen felszerelt konyhában készítik az ízletes ételeket. Szinte mindent gépesítettek, a krumplihámozástól kezdve a tökgyalulásig.

Egy új és újfajta kórházzal lettünk gazdagabbak. Olyan létesítménnyel, amilyenre a múltban gondolni sem mertünk volna. Éppen ezért nem értem, hogy az adjunktus elvtárs, az igazgató helyettese miért tagadott meg minden információt, rendeletekre hivatkozva? Ha az igazgató távol van, nem szabad beszélni erről a szép épületről?

Még szerencse, hogy a gondnok elvtárs nem akarja eltagadni a vasutasok előtt ezt a kórházat, amely a dolgozók százainak adja vissza munkaerejét, munkakedvét.

M. F.



Elkészült az ebéd Pécs állomás üzemi konyháján. (Kovács Géza felv.)

A felszabadulási műszak utat mutatott az élüzem cím elnyeréséhez

Kecskemét állomás ez ideig igen rosszul állt a tervek élüzemszinten való teljesítésében. A felszabadulási műszak alatt a dolgozók megtalálták a nyitját, hogyan kell munkálkodni, hogy terveiket élüzemszinten teljesíthessék. A felszabadulási verseny kitűnő eredményeiért dicséret illeti az állomás valamennyi dolgozóját. Fajlagos kocsimozdítási tervüket 143, terhelési tervüket 107, kocsitartózkodási tervüket 122, kocsikifutási tervüket 120 százalékra teljesítették. Az állomás élenjáró dolgozói, *Okos Károly* rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Zentai Lajos* külsős forgalmi szolgálattevő, *Csombók Béla* kocsimester és brigádja, továbbá *Kovács Antal, László Béla* szolgálatvezető váltóőrök és brigádtagjaik most azon fáradoznak, hogy május 1. tiszteletére fokozzák eredményeiket. *(Töröl: József leveléből.)*

A vasút TÖRTÉNETÉBŐL

II.

Kossuth és Széchenyi a közlekedés kérdésében egyet akartak és mégsem tudtak megegyezni. 1845. tavaszán Széchenyit nevezték ki a *Közlekedési Tanács* elnökévé. Ő *a Budáról Kanizsa* felé vezető vasútvonal építését akarta elsőként megkezdeni. Kossuth pedig a *vukovár—fiumei* vonal építési engedélyét sürgette. Sem úgy, sem így, hanem másként kezdődött.

★

A történeti hűség kedvéért mint legelső vasútról és mint első vasútengedélyről kell megemlékezni az 1827 augusztus 20-án megnyitott *Pest* határától a *Kőbányai Téglagyárig* épített „lengő vasútról" *(Képessi Árpád: A Magyar vasútügy története).* A kocsik oszlopokra erősített sínszálon gördültek. A szerelvény hat kocsiból állt, melyet ló vontatott. Főleg téglaszállításra használták, de a gyakori javítások, üzemhibák miatt a megnyitást követő nyolcadik hónapban lebontották.

A vasút további elterjedését még a rendek konzervatív politikája sem fékezhette meg. Nem érvényesült Kossuth elgondolása, mely szerint a státust, az államot tartotta jogosnak, illetékesnek a vasútépítést illetően. A legelső magyar vasúti törvény az 1836 XXV. t. cikk 8 §-ban, — mely 1840-ben két ponttal kiegészült — magános személyek, vagy „egyesülések" vasútépítő jogát szabályozza, biztosítja. Így is nagy lépés történt előre. A gőzüzemi vasút megvalósításának gondolata már nem volt utópia, ha egyre késett is.

1839-ben még egy lóvasút épült, de ez már nem lebegő, hanem *Pozsony* és *Nagyszombat* közt 49 km hosszban talajon vontatott volt. Ez a vasút jól, rosszul 1872-ig üzemelt, amikor gőzüzemre állt át.

A gőzüzemű vasút építése hazánkban a nagytőke egymás elleni harcával kezdődött. *Báró Sina György* bécsi bankár engedélyt kért és kapott (1837. II. 27.) *Bécs—Győr* között és *Bécstől Sopronon át Győrig* egy vasútvonal építésére. Később, hogy bizalmat ébresszen vállalkozása iránt, olyan igeretet is tett, hogy a vonalat *Budáig* meghosszabbítja. Ez általános örömet váltott ki a pest—budai polgárság körében. De a tervből nem lett valóság. Az építést megkezdték ugyan, de csak azért, hogy a Duna balpartján *Bécs—Pozsony—Pest* között építést kezdeményező *Szitányi Ullmann Móricz-féle* vállalkozást elriasszák.

Említésre méltó a két tábor harca azért, mert Széchenyi a jobbparti Sina-féle társaságot, Kossuth pedig a balparti Ullmannékat támogatta, de azért is, mert Széchenyi és *Deák Ferenc* egyetlen közlekedéstörténeti tévedésének minősíthető az, hogy a jobbparti vasútépítést szükségesebbnek és valószínűbbnek tartották, mint a balpartit. A vetélkedésből a reálisabb alapokra épített balparti terv került ki győztesen. Sináék látva, hogy a többség a balparti vasútépítés mellett áll — meg az Ausztriában keletkezett pénzválság miatt is — arra kényszerültek, hogy a vasútépítő engedélyt visszaadják. Így a *Magyar Központi Vasúttársaság* most már egyedül megkezdhette az első gőzüzemű magyar vasút építését *Pest* és *Vác* között.

A vállalkozás nagy és merész volt. Itt is, ott is nehézségekbe ütközött. Széchenyi kivételével alig tudták elképzelni a vasutat és annak jelentőségét. Olyan hangok is voltak, hogy nem kívánatos azért, mert a lótenyésztést visszafejleszti. Egyik-másik „honatya" a parlamenti vita során a szabadon legelésző ehenek testi épségéért aggódott. De az első kapavágás 1844. október 5-én a porosz származású *Beyze Ágoston Vilmos* hadmérnök vezetése mellett mégis megtörtént. *(Országos Levéltár, F. 31. P. 59. 10. jegyzőkönyv.)*

Ahogy az építés haladt, egyre nőttek a bajok, valóságos „háború" keletkezett Pest város polgárai, majd a városi tanács és a vasútépítő társaság között. Sokan tiltakoztak a föld-kisajátítás ellen. Mások előre nézve, de nem önzetlenül, az épülő vasút mellett akartak földet vásárolni. Kerek egy esztendő múltán csitult el a harc, a telek- és földtulajdonosok megbékültek és a munka egyre nagyobb tempóban haladt a váci töltés mentén.

A vállalkozás merész volt azért is, mert ugyanabban az időben két irányban vágták be a csákányt a sokhelyütt szűz ugarba: a pest—váci vonal és a pest—cegléd—szolnoki vonal építése egyszerre kezdődött. A munkások létszáma egyre nőtt. Az ország minden részéből vándoroltak az építéshez a nincstelen parasztok. A vállalkozóknak csak egy volt a fontos: hajnaltól napestig döljön a homok és csörrenjen a csákány, de hogy szállás, élelmezés legyen a munkásnak, azzal már senki sem törődött. A munkálatokat irányító Beyze is megsokallta a visszaéléseket és vizsgálatot kért a nagytőkés Sztányi Ullmann teremtette sógor-komaviszony, a jogtalanul elvont, ki nem fizetett munkabérek miatt és mindazért, amiről még ma is a hosszú jegyzőkönyvi vallomások, s az elsárgult papír beszél: az első vasútnál dolgozó magyar munkásság nyomoráról és arról, hogy a vasút mentén itt is, ott is jeltelen sírokban mennyi elszerencsétlenült magyar munkás, névtelen hős alussza örök álmát

Gergely József

(Folytatjuk.)

Aminek örülnek és amin javítani akarnak a hatvaniak

Sokféle változás fogadja Hatvanban a látogatót. Elsősorban az új felvételi épület, amelynek egyik szárnyában már berendezkedett a forgalmi szolgálat, másik szárnyában és az emeleten még serényen folyik a festés, a csinosítás.

— Még nem készült el egészen az épület — mondják az állomás dolgozói — de máris összehasonlíthatatlanul megkönnyítette a munkánkat, sokkal nagyobb kényelmet nyújt.

A másik változás nem ilyen szembeötlő, de hatása még jelentősebb. Április 1-től a hatvaniak *ismét a budapesti igazgatósághoz tartoznak.* Ezt a dolgozók örömmel fogadták, mert Budapesttel sokkal közvetlenebb kapcsolatot tudnak tartani, mint Miskolccal s bár a miskolci igazgatóság is igen messzemenően támogatta az állomást, most mégis jobban előtérbe kerül az a körülmény, hogy Hatvan Budapest fontos előállomása. De egy furcsa megnyilvánulását is halljuk a miskolci és a budapesti igazgatóság „együttműködésének", aminek az állomás vallja kárát. A géprevárásokról van szó. Amig a miskolci igazgatósághoz tartozott az állomás, addig *a Budapest és Szolnok felé induló tehervonatok vártak gépre.* Április első napjaiban pedig, vagyis a budapesti igazgatósághoz való csatolás után *a miskolci vonatoknál szaporodott meg a géprevárások száma.*

Régi közmondás — új változatban

Mi ennek az oka? Nyilvánvalóan az, hogy „minden szentnek maga felé hajlik a keze" — vagyis a miskolci menet- és mozdonyirányítók éppen úgy a maguk vonataihoz igyekeztek gépet biztosítani, mint ahogyan most a pestiek számára kevésbé fontosak a miskolci vonatok. Április 6-án például a 472-es vonat 469, a 464-es 790, a 478-as 835, a 488-as pedig 842 percet várt gépre.

— Ez volt a legkritikusabb nap — halljuk *Pilisi Ferenc* állomásfőnöktől. *Sós Károly* állomásfőnökhelyettestől és *Fülöp János* forgalmi szolgálattevőtől egyöntetűen. — A 9-ével kezdődő héten *már javult a helyzet,* a géprevárások ideje és száma csökkent, de természetesen teljesen meg kellene szüntetni a géprevárásokat. Ennek érdekében mi arra törekszünk, hogy minél jobban kihasználjuk a vonóerőt, jól kiterhelt, nagyobb tengelyszámú vonatokat adjunk, hogy kevesebb gépet kelljen igényelnünk. Igyekszünk elkerülni a fűtőházba bejáró gépek ácsorogtatását, itt már jó eredményünk van, mert az előírt 30 perc helyett átlagosan 27 perc alatt beadjuk az érkező gépeket. Nagyobb erővel kell küzdeni viszont a jelzőnél való feltartóztatások ellen, mert jelenleg még a vonatoknak mintegy 45 százalékát meg kell állítanunk. Ugyanígy csökkentenünk kell az induló gépek gőztartását.

Mint látjuk, a forgalom tisztában van feladataival, igyekszik hozzájárulni a géprevárások megszüntetéséhez. Hasonlóképpen elég tárgyilagosan ítélik meg a géprevárásokat a fűtőházban is. Mindenekelőtt minél több gépet igyekeznek biztosítani. A fiókműhelynek a tavalyi 9—10 százalékos javítási állagot sikerült 3—4 százalékra leszorítani, ez pedig napi 3—4 mozdonnyal többet jelent.

A fűtőházi tartózkodás csökkentése

A fűtőház az összekapcsolt mozgalomban 18 géppel vesz részt. A salgótarjáni vonalra elég is a 9 gép, de a budapest—hatvani, illetve miskolci vonalra kevés, annyival is inkább, mert a fűtőháznak segítséget kell adnia Rákos fűtőháznak, amely viszont a székesfehérvári fűtőháznak adott kölcsön gépeket. De még így is jobb helyzetben lenne Hatvan fűtőház, *ha a menetirányítók körültekintőbben gazdálkodnának az összekapcsolt mozgalomban résztvevő gépekkel.*

A fűtőház is nagyon sokat tehet azonban a pontos gépkiadásért. Elsősorban *a fűtőházi tartózkodási idők csökkentésével.* Még mindig sok az érkezés utáni javítás. Ezeknek az ideje sokszor elhúzódik, mert még nem minden mozdonyvezető jelenti a vonalról a hibát. De nem lehet teljes és eredményes a géprevárások elleni küzdelem mindaddig, amig nem látja be valamennyi mozdonyvezető és fűtő, hogy *a tehervonatokhoz éppen úgy időben, kell kijárni, mint a személyszállító vonatokhoz.* Alapos nevelőmunkával el kell érni, hogy ne legyenek olyan mozdonyvezetők, akiket valósággal ki kell tuszkolni a fűtőházból, mint *Bozsik Elemért, Fekete Jánost és Hajnal Lászlót.* A gyorsaság, a pontosság nem boszorkányság — példa erre *Major János, Kaszás Mihály, Herceg István,* akik több mint 50 százalékkal csökkentették a fűtőházi tartózkodási időt. Az ő lelkiismeretes munkájuk, kiegyensúlyozott együttműködésük a forgalommal bizonyítja, hogy a géprevárásokat sem csak „objektív okok" befolyásolják, hanem maguk a dolgozók is.



Hidegtál-étel kiállítás nyílt a Nyugati pályaudvari Utasellátó árudában. (MÁV Foto)

TISZTASÁGI ŐRJÁRAT

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói eddig négyszer érték el az élüzemszintet. Számításuk szerint az év első negyedében is rászolgáltak a kitüntetésre.

— Az élüzemszint elérésénél sokat számít a tisztaság — mondja Havasi Imre főnökhelyettes. — Ezért mi állandóan tisztasági versenyben vagyunk. Ebben a hónapban azonban még inkább arra törekszünk, hogy pályaudvarunk minél tisztább legyen.

A főnökség a jó idő beálltával hozzákezdett a tavaszi nagytakarításhoz. A csarnokban, a vágányok között felgyülemlett hulladékot már kihordták és azóta rendszeresen takarítják a teret. Csak még az a hiba, hogy a papírdarabokat a szél visszahordja, mert fedetlen aknában tárolják.

A kocsikat sem tudták a tél folyamán kellően tisztítani. Az ablakokat már sikerült lemosni, a kocsik külső falát azonban még nem. Hamarosan sor kerül erre, valamint a padlók olajozására is.

A téren sikerült az utóbbi néhány hét alatt rendet teremteni. De mi van a műhelyekben?

Hrusz György versenyfelelőssel jártuk végig az öt műhelyt.

— Ha valóban élüzem leszünk újra, az ünnepségre ragyogóvá akarjuk tenni a műhelyeket — mondja.

Persze enélkül is példás rend uralkodik; a forgácsot ládákba gyűjtik. A dolgozók maguk jöttek rá, hogy tiszta műhelyben jobban esik a munka. Régen az is megtörtént, hogy a szerszámokat sokszor órákig kellett keresgélni. Most ilyen nem eshet meg.

A műhelyek ablaka ragyog.

— Ez is a munkát szolgálja — mondja Hrusz elvtárs. — A sötétben végzett munka rontja a szemet.

A tisztasági hónap alatt még jobb az együttműködés az állomással, mert azt akarják, hogy a Keleti minden zugában rend és tisztaság uralkodjon.

A pártbizottság segítségével

Néhány hónappal ezelőtt az addig egészséges fejlődés megállt a szegedi igazgatóság DISZ-szervezeténél. A DISZ-szervezet hanyatlásával párttaggyűlésen is foglalkoztak, azonban a gyakorlati segítség elmaradt.

Az utóbbi időben ismét fejlődésnek indult az igazgatóság DISZ-szervezetének munkája, mert az újjáválasztott pártbizottság nemcsak bírálta, hanem segítette is a fiatalokat. *Pártbizottsági ülésen vitatták meg, mi az oka, hogy az ifjúsági munka nem fejlődik a kívánt módon.* Az ülésen határozat is született és azóta a *pártbizottság tagjai segítik a DISZ-vezetőség tagjait.* A pártbizottság első titkára. *Benda Antal* elvtárs például *Völgyesi György* elvtársnak, a DISZ-szervezet titkárának nyújt segítséget.

A párt alsóbb szerveinél is megkezdődött a DISZ rendszeres támogatása. *A pártcsoportbizalmiak a DISZ-fiatalokkal foglalkoznak, segítik a szervezeti élet fellendítését, a díszesek szakvonali munkáját és tapasztalataikról pártbizottsági ülésen számolnak be.*

A pártbizottság tanácsai nyomán az igazgatóság MNDSZ-szervezete, elsősorban *Hódi Sándorné,* az MNDSZ vezetője is segíti a fiatalokat. A szakvonali vezetők támogatása sem marad el. *Borsodi János* elvtárs, az igazgatóság vezetője *a tanácstermet klubhelyiséggé alakíttatja át, hogy az ifjúságnak legyen otthona, ahol tanulhat, szórakozhat.*

A DISZ-szervezet elindult újra a fejlődés útján, kiegészült a vezetősége, *szorgalmasan készülnek a Landler Jenő kulturális seregszemlére,* a taggyűléseken értékes javaslatokkal, a hibák bátor feltárásával segítik a fiatalok a munka megjavítását.

Cserháti József

Mire figyelmeztet a baleseti statisztika

A legutóbbi tíz hónap baleseti statisztikáját tanulmányozzuk. A kép, amelyet az adatok elénk tárnak, nem kedvező. Igaz, vannak olyan munkaterületek, ahol csökkenő irányzatot mutat a balesetek száma. Az adatok azt is elárulják, hogy a baleseti helyzet alakulása ott kedvezőbb, ahol a megfelelőbb, korszerűbb technikai adottságok mellett a gazdasági és a műszaki vezetők egy pillanatra sem veszik le a napirendről a balesetek ellen, a munka- és technológiai fegyelem megszilárdításáért vívott harcot.

A baleseti statisztika azt mutatja, hogy a balesetek számát tekintve, legkedvezőtlenebb a helyzet *a pályafenntartási szakszolgálatnál,* a talpfacserélési és aláverési munkáknál, továbbá *a kereskedelmi szolgálatnál,* az áruk — főként a nehéz tárgyak — mozgatásánál. A balesetek súlyossága szempontjából a forgalmi szakszolgálat statisztikája a legkedvezőtlenebb. Ugyanakkor a forgalmi szolgálatnál bekövetkezett balesetek mutatják leginkább, hogy a védekezés legbiztosabb, legeredményesebb módja az utasítások pontos betartása.

A balesetek okairól

A forgalmi balesetek nagy része — és a legsúlyosabbak — abból származik, hogy a dolgozók egyenes testtartással lépnek be a kocsik közé, átbújnak a szerelvény alatt, mozgó járművekre ugranak fel. A mozdonyszemélyzetnél igen sok baleset történik amiatt, hogy a mozdonyról való lelépés után nem néznek körül, nem veszik észre a másik vágányon közeledő vonatot. A fűtőknél sokszor következik be baleset olyankor, amikor menet közben dolgoznak a szerkocsin és nem veszik észre a vonalon levő műtárgyakat, hidakat stb.

A műhelyi szolgálatnál a balesetek nagy részét még mindig az óvórendszabályok elhanyagolása, a védőeszközök mellőzése okozza. A járműjavítók baleseti helyzetének vizsgálata egy igen fontos tanulsággal is jár. A *Miskolci Járműjavítónál* például 32, a debreceninél kilenc százalékkal csökkent a balesetek száma, a *Szolnoki Járműjavítónál* viszont 27 százalékkal emelkedett.

Debrecenben és Miskolcon a vállalat vezetősége következetesen küzd a balesetek ellen, minden esetben felelősségre vonja a mulasztókat, nem egyszer fegyelmi büntetéssel sújtja azokat a műszaki vezetőket, akiknek hanyagsága elősegítette a baleset bekövetkezését. A Debreceni Járműjavítóban szovjet tapasztalatok nyomán bevezették *a balesetvédelmi brigádok* rendszerét, valamint *munkavédelmi hónapokat* szerveztek. A Szolnoki Járműjavítóban viszont a vállalat vezetői és a műszaki vezetők még mindig kizárólag a munkavédelmi szervek feladatának tartják a balesetek elleni védekezést, a bekövetkezett baleseteknél a vizsgálat meglehetősen liberális a műszaki vezetőkkel szemben, s az üzemi bizottság, a pártszervezet is tudomásul veszi a vizsgálati jelentést, amely többnyire a dolgozót teszi felelőssé.

Ellenőrzés és felvilágosító munka

Az ellenőrzés, a balesetek okainak beható vizsgálata azonban nemcsak a műhelyi szolgálatnál jár kedvező eredménnyel. Azoknál az igazgatóságoknál is csökkenő irányzatot mutatnak a balesetek, ahol *a szakszolgálat, az egyes osztályok a szakszervezettel, a területi bizottsággal együtt kutatják és vizsgálják a balesetek okait.* A pécsi igazgatóságnál hét százalékkal, a budapestinél három százalékkal csökkent a balesetek száma. Feltűnő viszont az emelkedés — közel 100 százalékos — a szegedi igazgatóságnál, valamint a miskolcinál, ahol 35,7 százalékos.

A vasút felső vezetőinek szintén állandóan napirenden kell tartani a balesetek elleni küzdelmet. A 6. szakosztály már több intézkedést tett, amelynek nyomán hatékonyabbá vált az ellenőrzés. De — a balesetek számarányának sorrendjében — még igen sok feladat vár az 5., a 8. és a 7. szakosztályra. A szakvonali, a műszaki vezetők a mozgalmi szervekkel együtt fokozzák a küzdelmet a balesetek ellen. Különösen fontos, hogy végre a DISZ-szervezetek is bekapcsolódjanak a nevelő, felvilágosító munkába, mert a balesetek — kivált a forgalmi balesetek — nagy része fiatalokat követelt áldozatul.

Az emberről való gondoskodás parancsa, hogy óvjuk a dolgozók testi épségét. A dolgozók pedig ne haljgassanak azokra — sajnos, még a szakszolgálati vezetők között is akadnak ilyenek —, akik szerint az utasítás szerinti szolgálat akadályozza a munkát.

Április 19-én kezdődik a Második Békekölcsön nyolcadik sorsolása

A Második Békekölcsön soron következő nyolcadik húzását *Hódmezővásárhelyen,* a Petőfi Művelődési Ház nagytermében bonyolítják le. A sorsolás április 19-én kezdődik. Négy nap alatt több mint 73 millió forint kerül kisorsolásra.

JELENTÉKTELEN ESET

Jelentéktelen eset — mondjuk sok olyan dologra, ami — különösen napjaink rohanó eseményei mellett — egyáltalán nem hozza lázba az embereket, hanem egyszerűen, szürkén megbújik az „érdekes" események mögött. Pedig ezek közül néhányat érdemes feljegyezni, mert közelebb hozza egymáshoz az embereket.

Ezért érdemes elmondani azt az esetet, amely március 26-án a Pécs felé robogó reggeli sebesvonaton játszódott le. A kocsik zsúfoltak voltak, s néhányunknak csak olyan fülkében jutott hely, ahol az egyik ablakot nem lehetett felhúzni, állandóan lecsúszott. Befütyült a csípős, hideg tavaszi szél, de mi a szél és a zsúfoltság közül inkább az előbbit választottuk.

Jött a kalauz, alacsony, harcsabajuszú bácsika, vidáman jóreggelt köszönt és kérte a jegyeket. Közben észrevette a nyitott ablakot. Nem tudom, ilyenkor mit ír elő a vasúti szabályzat — ezen valószínűleg a kalauz sem törte a fejét — de azt bizonyosan nem, hogy a jegyvizsgáló köteles bajlódni egy elromlott ablakkal.

Az öreg kalauz azonban a javításhoz látott. Papírdarabkákkal igyekezett a kerethez szorítani az ablakot, de hasztalan. Néhányat zökkent a kocsi, s a hideg szél ismét végigsöpört a fázó utasok között. Ekkor a csavarokkal kezdett bajlódni. Előkerült a lyukasztó, ezúttal csavarhúzói minőségben (többször oda is csípte a kezét), s barázdált homlokán már izzadságcseppek gyöngyöztek, de végre is fáradozása sikerrel járt. Nem szólt semmit, csak zsibbadt ujjait dörzsölgetve átment a következő fülkébe. Tízegynéhány utas hálás pillantása volt a köszönet . . .

És talán az, hogy néhány ember kellemesebb érzéssel gondol vissza egy utazásra és a vasutas dolgozók udvariasságára.

Segesdy Miklós

Újítási díj folyósítása

Csiszér Lajos m. főmérnök (MÁV Vasúttervező ÜV.) „Szabatos, gyors poligonálás" tárgyú újítási javaslatáért I. díjrészletként 200 Ft.

Fekete Endre m. tanácsos (Budapesti Igazgatóság II. o.) „Elfogadott újítások központos elkészítése" tárgyú újítási javaslatáért I—III. díjrészletként 300 Ft.

Nagy Ferenc m. intéző és **Füs. tös István** m. főtiszt (Miskolci Igazgatóság) „Homokos kavics helyi bányából való felhasználása a hatvani felvételi épület építésénél" tárgyú újítási javaslatukért I—III. díjrészletként személyenként 1173,40 Ft.

Sokoray Bálint főmérnök (KPM I/6. A.) „Ercsi állomásnál fvkorrekció elhagyása" tárgyú újítási javaslatáért I—III. díjrészletként 10 000 Ft újítási díjban részesült.

Levelezőink írják

Aki magáénak érzi a vasutat

Sok vasutasdolgozó különösen nehéz percekben mutatja meg, mennyire magáénak vallja a vasutat.

Igy volt ez Ambrus Mihály, Nyirlak megállóhely jegykiadóőrének esetében is. A közelmúltban a Sümegről közlekedő 7576-ost visszajelentették, holott a vonalon állva hagyott kocsikat. A visszajelentés után — szabályszerűen — Sümeg állomás menesztette a 7592-est. Ambrus elvtárs ébersége megakadályozott egy súlyosnak igérkező balesetet. Durrantyúkat rakott a közeledő vonat elé és így fedezte a vonalon veszteglő 7576-os kocsijait, igy mentette meg népgazdaságunkat a kártól, vasutastársai életét a veszedelemtől.

Bognár Károly
Tapolca

Ki a ludas?

Vámosgyörkön számtalan esetben úgy szabályozzák a vonatforgalmat, hogy az utasok között tolatást végeznek, máskor az érkező személyvonatok utasait arra kényszerítik, hogy az összezárt tehervonat fékjein, vagy a kocsik alatt távozzanak az állomásról. Ez nem népszerűsíti a vasutasok munkáját.

Nem egy ízben hallani az állomáson dolgozó vasutastársainktól, hogy nem a forgalmi szolgálattevő, hanem a menetirányító hibáztatható az ilyen fejetlenségért. Jó lenne tudni, kinek a hibájából rontják Vámosgyörkön a vasút hírnevét.

Fentor János
Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV.

Házhoz szállítják a vasutasokat?

Március 22-én a 8413-as Vép állomás bejárati jelzőjénél — „szabad" jelzés ellenére — hirtelen lassított. Amint kiderült, egy vasutas szállt le a vonatról. Az utazóközönség különféle megjegyzéseket tett a vasutasok házhozszállítására, a vasutasfegyelemre.

Jogosan zúgolódtak az utasok azért is, hogy amíg ők állni kényszerülnek, néhány vonatkísérő 40 ülőhelyes szakaszt foglalt le. Érdemes lenne gondolkozni azon, hogy a vasutasok megbecsülését fékező ilyen „látványokat" a magunk jóérzéséből hogyan szüntessünk meg —, de minél előbb!

ifj. Billisich Antal
Hegyfalu

Ez is szolidaritás?

A szerencsi mentőállomás március 28-án felkérte Taktaharkány állomást, hogy az állomás közelében levő mentőkocsi vezetőjét értesítse szolgálattételre. Az állomás megtagadta a kérést, s ezzel szülés előtt álló feleségemnek idegtépő órákat okoztak. A mentőszolgálat panaszolta, hogy a taktaharkányiak még a telefon használatát is megtagadták. Szép szolidaritás az ilyen! Alapcsan rombolják vele a vasutasok megbecsülését és tekintélyét.

Németh Pál
Szerencs

Ifjúsági élet

Hajtsuk maradéktalanul végre a párt ifjúságról szóló határozatát

A budapesti politikai osztály ifjúsági alosztálya DISZ-titkári értekezleten értékelte, hogyan halad a párt Központi Vezetősége 1955. május 27-i, az ifjúság közötti munkáról szóló határozatának végrehajtása. A beszámolót *Pál Zoltán* elvtárs, az ifjúsági alosztály vezetője tartotta.

A Központi Vezetőség határozata óta a DISZ-szervezetek jelentős sikereket értek el, elsősorban a termelési tervek teljesítésében és a szervezeti élet megjavításában. *31 új DISZ-szervezet alakult és 392 DISZ-csoport működik az igazgatóság DISZ-szervezeteinél.* A DISZ-tagok száma 1650-nel növekedett. A fiatalok tevékenyebben vesznek részt a munkaversenyben és lényegesen kevesebb a 100 százalékon alul termelő fiatalok száma.

A fiatalok hazafias nevelése is eredményesebben folyik, mint korábban. *A diszisták jelentős része megismerte a KIMSZ mártírjainak történetét, a szervezetekben előadások sorozata nevelte az ifjúságot dicső hagyományainkra.* Mélyült a Szovjetunió és a népi demokratikus országokkal is a kapcsolat. A komszomolistákkal 55 DISZ-szervezet tart levelező kapcsolatot. 678-an vesznek részt szervezett pártoktatásban és 112 Petőfi-iskolán 1715 fiatal tanul. A XX. kongresszus anyagának tanulmányozását is megkezdték a vasutas diszesek.

Jelentősen javult a szakmai vezetők támogatása, *fokozódott a szakvezetők fiatalokról történő gondoskodása.* A múlt évben megalakult Ifjúsági Nevelési Tanács tagjai számos alkalommal nyújtottak segítséget a fiatalok munkakörülményeinek javításához, a szakmai problémák megoldásához és a DISZ nevelőmunkájához.

A párt 1955. május 27-i határozatát azonban nem hajtottuk végre maradéktalanul. A DISZ-vezetőségek munkamódszere még nem mindig fejezi ki az ifjúsági munka sajátosságait, nem sikerült teljesen felszámolni a hanyag munkát, közömbös magatartást. A termelékenység növeléséért, az önköltség csökkentéséért, a minőség javításáért s a takarékosságért sem tettek meg mindent vasutas DISZ-szervezeteink. *Még előfordul, hogy DISZ-bizottságok, DISZ-vezetőségek nem ismerik a termelési célkitűzéseket, de nem ismerik a kiválóan termelő és az elmaradó fiatalokat sem.* Nemegyszer csak csendes szemlélői a fiatalok munkaversenyének. Az agitáció sem mindig kielégítő, keveset beszélünk a párt iránti hűségről, arról, hogy csak az a jó hazafi, aki ezt mindennapi munkájával bizonyítja.

Sok még a feladat a DISZ-élet vonzóbbá tétele érdekében, kevés a rendszeres DISZ-megbizatás és még nem működnek mindenütt a DISZ-csoportok. Nem egy DISZ-szervezetnél megsértik a DISZ-demokráciát. *a DISZ-vezetőségek nem számolnak be rendszeresen a tagságnak, elmaradnak taggyűlések, így nem teszik lehetővé, hogy a tagság véleményt mondjon a munkáról és javaslataival segítse a DISZ-munka megjavítását.*

A pártszervezetek, bár nagy segítséget nyújtottak az elmúlt esztendőben, de kevés fiatal párttagot adtak át a DISZ-nek. Ez az ifjúsági alosztály hibája is. *Nagyobb gondot kell fordítani a DISZ-funkcionáriusok képzésére.* Jelenleg a vezetőségi tagoknak csak 56 százaléka vesz részt rendszeres oktatásban. Hiba az is, hogy a DISZ-titkároknak csak 68 százaléka rendelkezik vasúti szakvizsgával.

A felszólaló DISZ-titkárok számos problémát vetettek fel, elsősorban a szervezés és az agitáció terén. Felhívták a figyelmet egyes bérezési problémákra és bírálták több szolgálati hely üzemi bizottságát, mert kevés támogatást nyújt az ifjúsági munkához.

HOZZÁSZÓLÁS

„FIATALOK A VONATON"

Napjainkban egyre fontosabb kérdéssé válik ifjúságunk nevelése. Mi, szakszervezeti funkcionáriusok is sokat gondolkozunk azon, hogy a SZOT és a DISZ KV közös határozata alapján hogyan járulhatunk hozzá a fiatalok szocialista szellemben való neveléséhez.

Munkakörömnél fogva azok közé tartozom, akik idejük jórészét vonaton töltik. Utazás közben sok fiatallal találkozom. Egyrészük vidáman, nótaszóval, tréfálkozással tölti idejét, mások könyvet olvasnak, vagy éppen arra gondolnak, „de unalmas is ez az utazás". Még így csak rendjén volna, de egy-egy fülkéből már messziről hangzik: „negyvenszáz ultimó". Odaérve látja az ember, hogy 15—16 éves fiúk verik a kártyát. Ezek láttán méginkább megszületik az elhatározás, hogy valamilyen módon biztosítani kell fiataljaink utazás közbeni szórakoztatását.

Figyelemmel kísérem a „Népszava" ezzel a kérdéssel foglalkozó cikkeit. Bízom abban, hogy a javaslatok nyomán helyes kezdeményezések születnek. Nekem az a javaslatom, hogy a DISZ-központ, a SZOT, a Népművelési Minisztérium, a Vasút Politikai Osztály és a Vasúti Főosztály képviselői az elhangzott javaslatokat figyelembe véve beszéljék meg, hogy milyen módszerekkel valósíthatjuk meg ifjúságunk utazás közbeni nevelését. Elsősorban a sokoldalú, a fiatalok igényeinek megfelelő kulturális nevelőmunkára gondolok. Ebből a célból — ha ez megvalósítható — elsősorban távolsági vonatokon művelődési kocsit kellene rendszeresíteni, ahol a fiatalok a könyvektől kezdve a különböző társasjátékokig megtalálnák az érdeklődésüket felkeltő szórakozást. Biztosítani lehetne részükre különböző ismeretterjesztő előadásokat is. Úgy gondolom, a lehetőségek határain belül ezzel előbbre vinnénk a fiatalok utazás közbeni nevelését.

Mihalovits Ervin
kultúrnevelési felelős, Miskolc Ter. Biz.

Kitünő ötlet
— gyors megvalósítás

A Törekvés Sportegyesület Debrecen városi elnöksége a közelmúltban foglalkozott az MHK új szabályának ismeretével, valamint a VI. Alapfokú Tornász Cs. B. szervezésével.

Különösen az Alapfokú Tornászbajnokság sikeres lebonyolítását tárgyalták részletesen. A jó szervezés eredményeként 10 férfi és 7 női csapat alakult a sportköröknél. Az előkészületi munkában különösen a Járműjavító Törekvés SK kerékpárosai vették ki derekasan a részüket. Felhívással fordultak a városi elnökséghez tartozó többi sportkörök szakosztályaihoz és példát mutatva egy felnőtt és egy ifjúsági csapattal vesznek részt a sportköri bajnokságon.

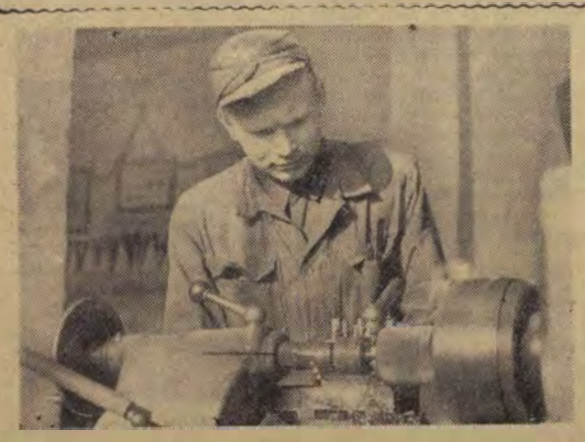
A városi elnökség a három edzővel, Tóth Lajossal, Haidú Gyulával és Horváth Sándornéval — megbeszélte, hogy mintacsapatot hoznak létre, amely nemcsak Debrecenben, hanem Hajdú-Bihar megye falusi sportköreinél is bemutatja az alapfokú tornászbajnokság anyagát.

Az elnökségi ülésen Fülöp Gyula, a Járműjavító Törekvés SK sportolója azt javasolta, hogy az utánpótlás biztosítására szervezzen a városi elnökség gyermektornatanfolyamot: Kapcsolja be 8—13-éves korig minden olyan vasutas, postás és közlekedési dolgozó gyerekét, akikben hajlandóság van a tornára. A lányok és fiúk hetente négy órán át két edző vezetésével ismerjék meg a tornasport alapjait. Közben a gyermekek állandó orvosi ellenőrzés alatt lennének, minden hónapban egyszer az edző közösen vinné el tanítványait a sportorvoshoz. A további cél az, hogy amikor már a gyermekek megfelelő fejlődésről tesznek tanúságot, léphessenek be a Törekvés sportkörök szakosztályaiba és ott fejlesszék tovább tudásukat.

Az elnökség és a jelenlevők egyöntetűen elfogadták a javaslatot. Az edzések levezetésével Vermes Lászlónét és a javaslatot tevő Fülöp Gyulát bízták meg, akik örömmel vállalták a feladatot. A helyiség kérdése is megoldódott, Molnár Jenő, a vasutas kultúrotthon vezetője szívesen nyújtott segítséget a városi elnökségnek, rendelkezésére bocsátotta a korszerű központi fűtéssel ellátott kultúrtermet.

A szervezést már megkezdték s egyre több szülő íratja be gyermekét a sportórákra.

Dicséret illeti az ötletet adó Fülöp Gyulát, de elismerés jár a debreceni városi elnökségnek is, amely az egészséges ötletet azonnal formába is öntötte.



Kulcsár István a Hidépítési Főnökség fiatal esztergályosa egy műszak alatt átlagban másfél normát teljesít.
(Kovács Géza felv.)

Lakáscsere

Elcserélném Budapest, II. kerület Dombos utca 6. szám alatti szoba-konyhás főbérleti magánlakásomat hasonlóra, vagy nagyobbra (sertéshizlalási lehetőség). Érdeklődni: Farkas II. József. Buda-Császárfürdő. Telefon: 151—426, vagy 32—41.

A 67-es villamosvégállomásnál levő szoba-konyha, előszoba, mellékhelyiségből álló MÁV-lakásomat elcserélném a VI., VII. kerületben levő egyszoba-konyha, éléskamrás lakásra. A lakáshoz sertés- és baromfitartási lehetőség is van. Cserelakásként csak földszinti, vagy I. emeleti lakás jöhet számításba. Sáli Ferenc, Budapest, XV.. Kisrákos tér 13., I. 5. Telefon: 18—42.

Egyszoba-személyzeti szobás összkomfortos VI. kerületi, Rudas László utca 24. szám alatti szolgálati lakásomat elcserélném egyszoba-hallos, vagy kétszobás lakásra a város belterületén. Érdeklődni lehet: 9 órától 17 óráig Perei József, 423—718 telefonon, egész nap 121—032 telefonon.

Aktív vasutassal elcserélném a nyolcházban levő kétszobás lakásomat nagyobbra, vagy hasonlóra, megegyezés szerint. Érdeklődés levélben. Hőgyes E. u. 7. Dr. Fehérné.

Elcserélném rákospalotai nagyméretű alkóvos szoba-konyha, mellékhelyiséges, kertes, magánlakásomat egy-, vagy kétszobás komfortos szolgálati vagy magánlakásra. Bakos Jenőné, telefon: 189—900/135 mellék, üzemi 30—73, reggel 8-tól fél 5-ig.

Kétszoba összkomfortos lakásomat elcserélném háromszobás lakásért. Szabó Bálint, IX., Gyáli út 15/29. Érdeklődni naponta délután 4 órától.

Elcserélném Kispest, Árpád u. 88. szám alatti kertes házban levő kétszoba összkomfortos magánlakásomat központi fekvésű hasonló MÁV-lakásra. Csiby József. Telefon: 341—162.

HIREK

Nem illó olaj, mégis elillant egy kocsi pálmaolaj

Bűvészmutatványnak is beillenék, ami nemrég Rákos állomáson és az általa kiszolgált Növényolaj- és Szappangyárban történt. Az állomás és a szállíttató fél ugyanis közösen bebizonyította, hogy a pálmaolaj, noha nem tartozik az illó olajok csoportjába, mégis képes elillanni. Az eseten tulajdonképpen nevetni kellene, ha nem lenne olyan szomorú, mint amilyen, és nem példázná, mekkora baj származik a kötelező ellenőrzés könnyelmű elmulasztásából. Az eset a következő:

Február 29-én Szob állomáson belépett az 500 290 számú tartánykocsi 10 260 kilogramm pálmaolaj-küldeménnyel, Rákos rendeltetéssel. A küldemény március 1-én a 7668 számú vonattal érkezett Rákos állomásra, amelyet a címelt Növényolaj- és Szappangyár Vállalatnak nyomban át is adtak lefejtésre. A kocsit március 6-án újból feladták és továbbították Hegyeshalom állomásra, ahol március 7-én kilépett mint üres. Csupán az a csekély hiba csúszott a dologba, hogy a kocsi nem volt üres, mert a Növényolaj- és Szappangyár egyszerűen — elfelejtette lefejteni.

Miként történhetett ilyen durva hiba, kik követték el a sorozatos mulasztást?

1. Hibás a Növényolaj- és Szappangyár Vállalat, amely a kocsit lefejtés nélkül, üresként adta vissza a vasútnak. 2. Hibás Rákos állomás, mert a kocsi visszavételénél és továbbításánál elmulasztotta a kötelező ellenőrzést. 3. Hibásak a továbbító vonatvezetők, akik ellenőrzés nélkül, gépiesen vették át a kocsit. A gondos vonatvezető a tartánykocsikat megkongatja, mert ha egyéb nem, a hangja feltétlenül elárulja, hogy rakott-e, vagy üres. 4. Végül, de nem utolsósorban hibásak a határállomás vasúti és vámhatósági szervei, amelyek a határállomáson a még fokozottabb kötelező ellenőrzést elmulasztották.

Az ellenőrzés ilyen nagyfokú és sorozatos hibája súlyos többletköltséget és többletmunkát okozott, ezért a mulasztók ellen részkártérítés kiszabásával jár el a BVKH. Az eset szolgáljon tanulságul azoknak, akik gépiesen végzik munkájukat, szívesen megfeledkeznek az ellenőrzésről és nem számítanak arra, hogy a nem illó anyag is képes elillani, ha nem kezelik megfelelően.

SZILÁGYI SÁNDOR,
BVKH

Ütközö

Így kényelmesebb



A hejőkeresztúri elágazásnál a 8434-es vonatnak a szolgálattevő nem ment váltót állítani, hanem megkérte az arra járó postást, hogy állítsa át az 1-es és a 3-as váltót. A postás megtette. Miért ne? Úgy is arra jár. De „balszerencsére" egy ellenőr is éppen arra járt.

Dorongolás



Szuhakálló—Mucsonyban a borsodvidéki iparvágány váltói elhanyagoltak. Az állítást vasdoronggal végzik. Reméljük, hogy a dorongolást hamarosan felváltja a felelősségrevonás.

— **Egyiptomi útján** szerzett tapasztalatairól tartott beszámolót Bebrits Lajos elvtárs április 14-én, az Északi Járműjavító művelődési otthonában.

— **Díszes bőrkötéses albumot** küldtek ajándékba a *Bjelgorodi* körzet *Valujki* vasúti csomópont komszomolistái a *Nyugati-pályaudvar* diszeseinek.

— **Második vágány készül** el július 1-ig Marton és Tárnok között, az őszi forgalom kezdetéig pedig *Ebes* és *Hajdúszoboszló* között.

— **Üzemi szakszervezeti** sportünnepélyeket rendeznek április 20 és június 15 között.

— **Jól mozgósítja a dolgozókat** feladataik végzésére *Józsefváros* állomás gondosan szerkesztett faliújsága.

— **Landler Jenő 1918.** február 23-án mondott debreceni beszédének szövegét találták meg a Debreceni Állami Levéltár anyagának rendezése során.

— **Új, ötödik vágányt** építettek *Szekszárdon* és egy kerti vágányt *Tolna-Mőzsön*, hogy zavartalan legyen az árvíz okozta károk helyreállításához érkező anyagok kirakása.

— **Hat szolgálati hely** csatlakozott eddig a budapesti igazgatóság területén a Debreceni Járműjavító Vállalat üzemi bizottsága kezdeményezte munkavédelmi hónaphoz.

— **Elkészült az első kísérleti** vegyi gyomirtó szerelvény.

— **A hatványos tolatási** módszerrel való vonatösszeállításról tartanak tapasztalatcserével összekötött gyakorlati bemutatót április 26-án Debrecen állomáson.

— **Nagysikerű előadást** rendeztek a szombathelyi napközi otthon óvodásai, melynek bevételéből 1000 forintot az árvízkárosultaknak ajánlottak fel.

— **Az oroszlányi vasutas zenekar** kísérte utolsó útjára az oroszlányi bányászszerencsétlenségnél hősi halált halt *Majsai András* bányászt.

— **A „Párizsi vendég"** című színdarabot adták elő ismételten a tapolcai vasutas színjátszók. A jó színvonalú előadás nagy tetszést aratott.

— **3700 forintot gyűjtöttek** össze Kiskőrös állomás vasutasai az árvízkárosultak megsegítésére.

Hamar lehűlt a lelkesedés

Néhány hónapja még úgy beszéltek a nagykanizsai vasutas művelődési otthonban folyó életről az ifjúsági szervezetek és az Ifjúsági Tanácsok előtt, mint követendő példáról. Aki most keres itt példát, sajnos, csak olyat talál, amilyent sehol sem szabad követni.

A korábban népes *„Petőfi ifjúsági szoba" elárvult.* Kinek is volna kedve a szemetes, barátságtalan helyiségben tartózkodni? Sajnos, a tisztaság száműzve van az egész kultúrotthonból. *(Egy hónapja nincs takarítónő, de gondnok sem.)*

Február 7-ig rendszeresen vezettek egy könyvet az ifjúsági szobában folyó életről. Nem volt ritka egy-egy este 35—40 fiatal jelenléte. De ahogyan szaporodtak a könyvben a hiányosságokat felvető sorok, úgy fogytak a látogatók.

Megvolt az akarat . . .

A fiataloknak —, közöttük *Döme* elvtársnak, a kultúrotthon igazgatója helyettesének — az a véleménye, hogy a támogatás elmaradása miatt maradtak el a fiatalok. Mások szerint a városi 12—14 éves gyermekek elözönlését tartják a vasutas-ifik távolmaradása okának. Mindkettő fennáll. A gyermekek rendetlensége zavarta az olvasókat, a vasúti szakvizsgára készülőket. Egynéhány társasjáték is nagyon elkelne. Régóta kérnek egy hanglemeztartót. *(Az összetört lemezek árából már kettőt is vásárolhattak volna.)* Véleményünk szerint ezt társadalmi munkában is könnyű szerrel előállíthatnák.

Meg volt itt az akarat, de hamar lehűtötték — keseregnek a fiatalok. A pesti kirándulásra negyedórával az indulás előtt kapták meg a menetjegyet, a márciusban Pécsre tervezett utazásra már nem is kaptak. Tizenöt fiatal jelentkezett a *„József Attila" olvasómozgalomra,* de mivel a könyvtárt leltár miatt egy hónapig zárva tartották, az olvasómozgalom is abbamaradt. Most már nyitva van ugyan a könyvtár, de hová lettek a jelentkezők?

A közelmúltban az állomás pártszervezete már nem nézhette a tétlenséget: napirendre tűzte az ifjúság között végzett munkát. *Izsák* elvtárs DISZ-titkárnak egyhónapos határidőt szabtak a helyzet megjavítására.

Inkább kevesebbet . . .

A tervekben nincs is hiba. A három szolgálati ágtól esténként 60—70 fiatal részvételére számítanak. A város, az állomás történetének ismertetése, politikai és irodalmi előadások tartása, filmbemutatókat követő értékelés, *miskolci* és *aggteleki* kirándulás, fúvószenekar létesítése, műszaki tanfolyam szervezése stb. szerepel a programban.

A tervek szépek, de túlzottnak tartjuk. Inkább kevesebbet, de azt hajtsák végre. S még mielőtt egy-egy feladat végrehajtásához fognának: *Nagy* Antal kultúrigazgató és *Izsák* József DISZ-titkár közötti megnemértést kell elosztalni. Sürgősen gondoskodni kell takarítóról és gondnokról. Anélkül, hogy rendet, tisztaságot ne teremtenének a kultúrotthonban és környékén, nem várhatják a fiatalok látogatását.

Dicséretes, hogy a másirányú tevékenység elhanyagolása mellett *a Landler Jenő kulturális seregszemlére* való készülődés tovább folyt. A kanizsaiak két színdarabbal szerepelnek a területi döntőn. Mire e sorok megjelennek, már feleletet kapunk arra, mennyiben volt valós a fiatalok bizodalma, hogy a területi döntőből győztesen kerülnek ki.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden pénteken — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.
Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Lenin körút 83 Telefon 428-317 428-332 228-895 Üzemi telefon 18—76. 39—49.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. ÁPRILIS 22.

☆

Lenin elvtárs,
füstös üzemeinkben
s a havas tarlókon
Ön itt van vélünk.
Az Ön nevével,
a szivével
szívünkben
eszmélünk,
lélekzünk,
verekszünk,
élünk.

(Részlet Majakovszkij: „Beszélgetés Lenin elvtárssal" című verséből.)

☆

VLAGYIMIR ILJICS LENIN

SZÜLETÉSÉNEK 86. ÉVFORDULÓJÁRA

„Mindaz, ami a proletariátusban valóban magasztos és hősies — a rettenthetetlen elme, a hajthatatlan, szívós, mindent legyőző vasakarat, a szent gyűlölet, a halálos gyűlölet a rabság és az elnyomatás ellen, a hegyeket megmozgató forradalmi szenvedély, a tömegek alkotó erejébe vetett határtalan hit, a hatalmas szervezőtehetség — mindez nagyszerűen testesült meg Leninben, akinek neve az új világ szimbólumává vált nyugattól keletig, déltől északig az egész földkerekségen."

Az SZKP Központi Bizottságának kiáltványából.

Vlagyimir Iljics Lenin, az orosz nép legnagyobb fia, a bolsevik párt és a világ első szocialista államának megalapítója 86 évvel ezelőtt, 1870 április 22-én született a Volga-menti Szimbirszk (ma Uljanovszk) városában. Születése napját a hála és a szeretet jegyében ünneplik a dolgozók szerte a világon. Megemlékeznek arról a férfiúról, akinek életműve, eszméi felmérhetetlenül nagy hatást gyakoroltak és gyakorolnak napjainkban is a világtörténelem menetére, az egész emberiség fejlődésére.

Lenin egyénisége, életműve, munkássága jóval túl nőtt egy nép, egy ország, egy közösség keretein. *Lenin* nem egy népé, hanem az emberiségé. Munkások, parasztok, értelmiségiek, az emberiség alkotói, termelői: a dolgozók, a Szovjetunió határain túl is vezetőjüknek vallják. Méltán írta róla *Maxim Gorkij*: „*... Még nem volt ember, aki olyan igazán rászolgált volna a világ örök emlékezetére, mint ő*". A nép „*a mi Iljicsünknek*" nevezte. Így fejezte ki mély háláját és szeretetét vezére és tanítója iránt, aki egész életét az egyszerű emberek szabadságáért és boldogulásáért vívott harcnak szentelte.

Lenin a bolsevik párt zseniális vezetője, a munkásosztály vezére és tanítója. Új típusú vezető, egyszerű és szerény, akit ezernyi szálak szorosan fűznek a tömegekhez, és egyszersmind minden idők és népek nagy lángelméje, aki fel van vértezve az emberi tudás és kultúra minden kincsével, tökéletes ismerője a proletariátus mindent legyőző fegyverének, a forradalmi marxizmusnak.

Lenin a marxizmus történetében először dolgozta ki részletesen a pártról, mint a proletariátus vezető szervezetéről szóló tanítást, mely szerint a párt a proletariátus fő fegyvere, amely nélkül nem lehet kivívni a proletárdiktatúrát, nem lehet felépíteni a szocializmust és a kommunizmust. *Lenin* legnagyobb érdeme az oroszországi és nemzetközi munkásmozgalomban, hogy nemcsak elvileg bizonyította be az új típusú marxista párt megteremtésének szükségességét, hanem meg is teremtett ilyen pártot, az alkotó marxizmus forradalmi pártját és sokoldalúan kidolgozta e párt ideológiai, szervezeti, taktikai és elméleti alapjait. Az ő vezetése alatt aratott győzelmet a Nagy Októberi Szocialista Forradalom a Szocialista Szovjet Köztársaságok Szövetségében. Ez a forradalom gyökeres fordulatot jelentett az emberiség történelmében, fordulatot a régi kapitalista világból az új szocialista világba.

Lenin nagysága abban van, hogy mindenféle történelmi körülmények között, bármilyen bonyolultak voltak is, meg tudta találni a helyes megoldásokat. Kíméletlenül leleplezte mindazokat, akik szavakban hűséget esküdtek *Marxnak* és *Engelsnek*, tetteikben pedig elárulták a marxizmust. Ugyanakkor sokszor hangoztatta, hogy a marxizmus nem dogma, hanem a cselekvés vezérfonala, hogy a marxista elméletet tovább kell vinni, fejleszteni kell minden irányban. Kijelentette, hogy szükség van „*Marx elméletének önálló feldolgozására, mert ez az elmélet csak általános vezető irányelveket ad, melyeket a részletekben másképpen kell alkalmazni Angliára, mint Franciaországra, másképpen Franciaországra, mint Németországra, másképpen Németországra, mint Oroszországra*".

Azt tanította, hogy a megváltozott helyzet új megoldásokat követel és merészen törte át a régi és elavult nézeteket, új, az élet által felvetett kérdéseket helyezett előtérbe és oldott meg. Megsokszorozta a marxizmus eszmei gazdagságát az új korszak tapasztalatai alapján, továbbfejlesztette, új, magasabb fokra emelte a marxizmust. *Lenin* eszméi a társadalom szocialista átalakulásának hatalmas erőivé lettek. A leninizmus ma az egész világon a proletárok, a dolgozó milliók lobogója.

Az új iránti érzék nagyobb volt *Leninben*, mint bárki másban. Azokban a hőstettekben, amelyeket a munkások a hátországban végezhettek, meglátta az új, tudatos, szocialista fegyelem mintaképét, a kommunizmus eleven csíráit. *Lenin* világtörténelmi jelentőségű eseménynek tekintette az első tömegméretű kommunista szombatot, melyet a Moszkva—Kazán vasútvonal munkásai tartottak 1919 május 10-én, válaszul a Központi Bizottságnak arra a felhívására, hogy „*forradalmi módon kell munkához látni*". „*A nagy kezdeményezés*" című cikkében azt írta, hogy ez olyan fordulatnak a kezdete, amely nehezebb, döntőbb jelentőségű, mint a burzsoázia megdöntése. Azt tartotta, hogy az a hősiesség, amelyet a munkások a hátországban a munka területén tanúsítanak, ugyanannyi figyelmet és támogatást érdemel, mint a fronton tanúsított hősiesség. A vasutasok kezdeményezését az ország összes dolgozói átvették. 1920. május elsején országos kommunista szombatot tartottak, melyben *Lenin* is résztvett.

Lenin azt tanította, hogy a szocializmus felépítésének szilárd alapja a nehézipar fejlesztése. Csak ez biztosíthatja a többi iparág, a közlekedés, a mezőgazdaság, a könnyűipar, a népjólét emelését célzó gazdasági ágak fejlesztését, a honvédelem erősítését. A nehézipar alapvető szerepe van a munka termelékenységének emelésében — hírdette —, ami elengedhetetlen a népjólét emeléséhez.

Behatóan foglalkozott a vasút, a közlekedés fejlesztésének jelentőségével. A fegyveres felkelés győzelme után nem sokkal írta: „*Az első és legfőbb lépés ... haladéktalanul, bármibe is kerüljön, forradalmi erővel, katonai elhatározottsággal, összetartással, gyorsan és odaadással újjá kell építeni a közlekedést*". A moszkvai vasúti csomópont vasutasainak 1920. február 5-én tartott értekezletén a következőket mondotta: „*A Vörös Hadsereget nemcsak agitációval vezettük győzelemre, hanem szigorú vasfegyelemmel is. Azt, amit felépítettünk a Vörös Hadseregben, meg kell teremtenünk a munka minden arcvonalán. A Vörös Hadsereg megteremtése terén szerzett összes tapasztalatokat érvényesítenünk kell a dolgozók vasúti hadseregének körében is, hogy azt ugyanarra a magasságra emelhessük, melyre a Vörös Hadsereg emelkedett*".



A. Lopuhov: Petrográd felé

Lenin a bolsevik hatalom megteremtésének első pillanatától hírdette, hogy megvan a lehetősége a népek békés egymás mellett élésének, de óva intett az ellenségnek adandó legcsekélyebb elvi engedménytől is.

Kommunizmus egyenlő szovjet hatalom, plusz az egész ország villamosítása — hírdette. Ez a jelszó a lenini villamosítási tervek alapgondolata, melynek jelentősége a XX. kongresszus után ismét megnövekedett. Iljics lámpácskáitól a gigászi villamosítási tervek megvalósításáig vezető út *Lenin* eszméi diadalának útja. A villamosítás nagyfokú kiterjesztése a hatodik ötéves tervben Lenin gondolatának valóraváltása. A Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusa *Lenin* halhatatlan tanításainak alapján szabta meg a kommunizmushoz vezető út nagyszerű távlatait, adott erőt a szabadságukat már kivívott dolgozóknak a további felemelkedéshez, a szabadságukért harcolóknak pedig a győzelem kivívásához.

A párt egységének, további erősítésének és a pártszervezetek aktivitásának alapvető szabályaként hírdette a kollektív vezetés elvének biztosítását. Kíméletlenül ostorozta a személyi kultuszt, szakadatlanul hangsúlyozta a párt vezető szerepének, s a párt Központi Bizottságának nagy jelentőségét. Hangsúlyozta, hogy a történelem formálója a nép. Az egyes személyek tevékenysége lényegében az osztályok tevékenysége, s a társadalom fejlődését ezeknek az osztályoknak a harca határozza meg. „*Az ügy érdeke felette áll minden személyi és frakciós szempontnak, minden kellemes emléknek*" — mondotta.

Lenin kidolgozta a pártvezetés bolsevik elveit és a pártélet szabályait, minden szempontból megvilágította, hogy a pártvezetés legfőbb elve a kollektivitás. Még a forradalom előtt a vezetők testületének, a párt elvei őrzőjének és magyarázójának nevezte a párt Központi Bizottságát.

A lenini eszmék között ott ragyog az emberiség évtizedes reménysége: a béke eszméje is. Lenin vezetésével az orosz nép 1917-ben egyszerre rázta le magáról a kapitalizmus igáját és az öldöklő világháború jármát. A népek emlékezetében Lenin nemcsak úgy maradt meg, mint a munkáshatalmat teremtő és földet adó *Lenin*, hanem — mint a békét hozó ***Lenin*** **is.**

Lenin a béke ügyének védelmezője és tántoríthatatlan harcosa volt. Mindig hangsúlyozta a két rendszer: a kapitalista és a szocialista rendszer együttélésének, békés versengésének lehetőségét. A szovjet állam egész története a békéért és a népek közti barátságért folytatott küzdelem története. Napjainkban is, amikor az új világháború kirobbantására törekvő imperialisták fokozzák agresszióikat, a szovjet kormány, a szovjet nép, a világ valamennyi békeszerető népének rokonszenvétől, támogatásától kísérve, a nagy *Lenin* útmutatásainak megfelelően tántoríthatatlanul harcol a béke megőrzéséért. Mögéje sorakoznak az atomfegyverek megsemmisítését, az atomfegyver-gyártás megszüntetését, a nyugatnémet háborús gépezet felállításának megakadályozását, a vitás nemzetközi kérdések tárgyalások útján való rendezését követelő **embermilliók.**

A leninizmus nagyszerű, életigenlő tanítás, eszméi halhatatlanok. Erejét, életképességét és legyőzhetetlenségét a történelem tapasztalatai bebizonyították. Mi, magyar kommunisták Lenin eszméinek hírdetői vagyunk, tanításának, útmutatásának valóraváltói sorába tartozunk. Amikor Leninre emlékezünk, amikor *Lenin* nevét idézzük, a szocializmus építésének útjára gondolunk, saját felemelkedésünk perspektíváját idézzük. Lenin útját járva, biztosan haladunk a felemelkedés, a szocializmus felépítése felé, mert *Lenin* útja a felemelkedés útja, mert *Lenin* ügye legyőzhetetlen.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Élettel telített, türelmes, meggyőző agitációra van szükség

(A napokban a Vasút Politikai Főosztályon a XX. kongresszus határozatainak tükrében több vonásaiban értékelték a vasúton folyó agitációs és politikai tömegmunkát és megszabták a soronlévő feladatokat. Az alábbiakban az előadás rövid összefoglalóját közöljük.)

A XX. kongresszus erőteljesen hangsúlyozta a tömegek történelemformáló szerepét. Rámutatott arra, hogy az egyszerű emberek százezrei és milliói hozzák létre az anyagi javakat, hétköznapi szorgos munkájukkal. A Szovjetunióban, valamint a népi demokráciákban ezzel a munkával teremtik meg az életszínvonal állandó emeléséhez a szükséges feltételeket. *A dolgozók nélkül nincs semmilyen előrehaladás — ezért is fontos, hogy még jobban hallgassunk a dolgozók szavára, adjunk választ kérdéseikre, problémáikra, lelkesítsük őket újabb munkagyőzelmekre, emeljük öntudatukat, felelősségérzetüket.* Ez a körülmény szabja meg az agitációs, a politikai tömegmunka feladatait.

A jó politikai tömegmunkának ma még gátjai vannak

Az elmúlt időkben a vasutas pártaktivisták, népnevelők, tömegszervezeti vezetők ezreinek áldozatos, példamutató munkája nyomán értünk el eredményeket a vasúti szállításban, a vasutasokról való gondoskodásban és a dolgozók nevelésében.

A pártszervezeteknek jelentős érdemük van az őszi forgalmi szállítások sikereiben.

A XX. kongresszus tanulságai azonban figyelmeztetnek bennünket, hogy a politikai tömegmunkában még sok a tennivalónk.

Pártszervezeteinknél mindinkább kialakul a kollektív vezetés helyes gyakorlata, a pártvezetőségekben a munkamegosztás. A politikai nevelőmunkát azonban gátolja, hogy sok kisebb létszámú pártvezetőségben nincs agit.-prop. felelős. Ez azonban csak szervezési kérdés, sokkal *fontosabb a pártfunkcionáriusok és népnevelők politikai felkészültsége,* mert nem lehet jó agitáció, megfelelő propagandamunka e nélkül. Népnevelőink felkészültsége általában alacsony. Éppen ezért fokozott gondot kell fordítani *elméleti tudásuk gyarapítására, látókörük szélesítésére, meg kell őket tanítani a marxizmus—leninizmus tanításának gyakorlati alkalmazására.*

Az agitációval eddig elsősorban a szállítási feladatokra való mozgósításban értünk el eredményeket. Ez helyes, mert az az eredményes politikai munka, amelyik a termelést segíti. A vasút, ha zökkenőkkel is, de teljesítette szállítási feladatait. Tavaly 110 000 tonna szenet takarítottunk meg, s az év végén 63 üzem nyerte el az élüzem címet. A XX. kongresszus azonban óva int attól, hogy önelégültek legyünk, észre kell vennünk a fogyatékosságokat is.

A helyi politika kialakítása

A helyi politika kialakításában, melyet a Központi Vezetőség 1954. február 8-i határozata szabott meg, nem jutottunk eléggé előre. Találni jópéldát a *Szombathelyi Járműjavítóban*, a *Nyugati pályaudvaron* és másutt is, de ez kevés. A politikai főosztály agitációs alosztálya nem nyújtott elég hatékony segítséget ehhez a munkához. A helyi politika kialakítását úgy próbáltuk segíteni, hogy sok írásos anyagot gyártottunk vagy gyárttattunk a politikai osztályokkal, amelyek ráadásul nem egyszer általánosak voltak, sok esetben pedig csak „szempontok".

A túlsok írásos anyag elkészítése és a sokszor felesleges értekezletek éppen a helyszínen történő segítést akadályozták.

A helyi politika kialakításának fő módszere a pártvezetőség önállóságra nevelése, a helyszínen nyújtandó segítségadás, amely a helyi körülmények tanulmányozásán alapszik és erre tanítja a pártvezetőségeket is.

Ne ígérgessünk felelőtlenül

Másik probléma az agitációban fellelhető általánosság. A XX. kongresszus azt tanítja, hogy *a politikai munka általános fecsegéssé válik, ha nem épül a konkrét gazdasági feladatokra.* Nem segíti a népnevelőket, hogy sokhelyütt elmaradnak a népnevelő értekezletek, vagy sajtófelolvasásokkal probálják helyettesíteni a helyi problémák feltárását, magyarázását. De hiba a másik véglet is, ha a politikai munkát a *„sinek közé"* szorítják. Ebből az következik, hogy a dolgozók nem ismerik meg az országos jellegű politikai kérdéseket.

Le kell végre küzdeni az agitációban megmutatkozó felelőtlen ígérgetéseket. *Alap nélkül ígérgetni annyit jelent, mint becsapni a dolgozókat.* Emlékszünk rá, hogy mennyi bajunk volt annak idején amiatt, hogy a járóműjavítók és pályafenntartási dolgozók között magas vezetők is felelőtlenül ígérgették az egyenruhaprobléma gyors megoldását. De előfordult felelőtlen ígérgetés a békekölcsönjegyzés ideje alatt is, például *Veszprém* és *Sopron déli* fűtőházban. Ez mélységesen szemben áll pártunk tanításával.

Vannak egyéb káros jelenségek is, amelyek nehezítik munkánkat. A vasúton él még a múlt maradványaként a protekció és a talpnyalás. A mi viszonyaink között ezt a személyi kultusszal kapcsolatban kell említeni, amely ellen a XX. kongresszus és nálunk a Központi Vezetőség március 13-i határozata erélyesen fellép. Meg kell mondani, hogy a hiba gyökere elsősorban nem a dolgozókban, hanem azokban a vezetőkben van, akik elfojtják az alulról jövő bírálatot. *Túrhetetlen állapot, hogy a bírálónak nem egyszer félnie kell a megtorlástól, ha megmondja az igazságot* és ezért nem egy dolgozó inkább hallgat, hajlong. Vannak olyan vezetők, akik a hajlongásért cserébe jogtalan előnyökhöz juttatják beosztottaikat. A XX. kongresszus erőt ad ahhoz, hogy leküzdjük ezeket a káros megnyilvánulásokat. A harcot felülről kell kezdenünk, le egészen a legkisebb szolgálati hely vezetőjéig és ezt meg kell vizsgálnunk párt és szakszervezeti vonalon is.

Számoljunk le a szakmai sovinizmussal

Egy másik probléma a szakmai sovinizmus, amely szintén a múltból táplálkozik.

A szakmai sovinizmus akadályozza a hibák alapos feltárását,

mert aki hibát követ el, az igyekszik elkendőzni, s ehhez a szolgálati ág vezetői is nemegyszer segítséget nyújtanak. Nevelő munkánknak élesen kell harcolni a szakmai sovinizmus ellen. Ha ezt leküzdjük, akkor elhárítjuk a fejlődés egyik legnagyobb akadályát.

Fontos kérdés a vezetés iránti bizalom, amely a személyi kultusszal kapcsolatban merült fel. A vasutas dolgozók már nem egyszer tettekkel bizonyították, hogy számíthat rájuk a párt, az ország. De most az ellenség igyekszik bizalmatlanságot kelteni, elhangzanak provokatív kijelentések, melyek a párt egységét, a vezetés tekintélyét támadják. Igaz az, hogy nálunk is voltak hibák, de

pártunk Központi Vezetősége a marxizmus—leninizmus talaján állva eléggé erős volt ahhoz, hogy 1953. júniusától kezdve feltárja a szocialista iparosítás, a pártvezetés, a személyi kultusz és a szocialista törvényesség területén elkövetett hibákat.

E hibák nagyrészét azóta már pártunk Központi Vezetősége kijavította és most a XX. kongresszus után még erőteljesebben folytatja ellenük a küzdelmet. Ez itt a lényeg. Az a feladatunk, hogy segítsük a hibák kijavítását, a jövőben időben, még a hibák kezdetekor jelezzük a bajokat. Ugy kell dolgoznunk, hogy szétzúzzuk az ellenség rágalmazó kísérleteit.

Sok tennivalónk van a rétegagitációban is. Történtek jó kezdeményezések a különböző rétegekhez szóló írásos agitációban és a laktanya agitációban. De ez kevés. Más a probléma nemcsak szolgálati áganként, hanem azokon belül is, a különböző beosztásban levő dolgozók között. *Másképpen kell szólni az értelmiséghez, a fizikai dolgozókhoz, a nőkhöz és a fiatalokhoz is. A legégetőbb természetesen a fiatalok nevelése.*

A XX. kongresszus anyagának rendszeres tanulmányozása lehetővé teszi, hogy egyre jobban haladjunk előre, lényeges változáson menjen keresztül politikai és tömegmunkánk. *Meg kell változtatni az agitációs munka irányítását és módszereit a felsorolt és a fel nem sorolt kérdésekben.* Élettel telített, emberekhez szóló türelmes, meggyőző agitációra és ennek megfelelő munkastílus kialakítására van szükség. *A legfontosabb a termelési agitáció további javítása.*

Az itt felsoroltak csak morzsái a XX. kongresszus tanulságainak. Több tanulságot akkor szűrhetünk le, ha „kongresszusi légkörben" megvitatjuk ezeket a problémákat a politikai osztályokon és a pártszervezeteknél a kommunisták tömegeivel.

★

A beszámoló feletti vitában tizenhárman szólaltak fel és hozzászólásaikkal nagy segítséget nyújtottak ahhoz, hogy helyes álláspont alakuljon ki a politikai tömegmunka feladatait illetően.

Kisunokám — 45 pont

A nagykanizsai kultúrotthon április 15-én zsúfolásig megtelt érdeklődőkkel, akik azért jöttek el, hogy tanúi legyenek a Landler Jenő kulturális seregszemle keretében hat színjátszócsoport területi döntőjének. Nem hiába tartott ki kora délutántól az éjjeli órákig a lelkes közönség, a verseny eredményhirdetéséig. Ritkán látott, nívós, jól megrendezett műsort láthattak.



A nagykanizsai színjátszók a „Kisunokám" előadásán. (Kovács Géza felv.)

A nagykanizsaiak lelkiismeretes felkészülésének megvolt az eredménye. *Afinogenov:* „*Kisunokám*" című színdarabjával 45 pontot, *Szigligeti:* „*Cigány*" című színdarabjával 43 pontot, *Pécs-állomás* színjátszói *Karinthy Frigyes:* „*A nagy ékszerész*" című művével 43, a pécsi kultúrotthon gárdája *Csehov:* „*Jubileum*"-ával 39 pontot ért el. A *balatonboglári* 35, a *siófoki* 28, a *somogyszobi* együttes 20 pontot kapott.

Meg kell azonban említeni, hogy míg Nagykanizsa színjátszói mindkét darabot végig játszották, addig a többi csoportok a színdaraboknak csak egy-egy jelenetét adták elő, s így sem a zsüri, sem a közönség nem értékelhette és nem élvezhette végig a jó szereposztással és kitűnően játszó csoportok műsorát.

Egyidejűleg folyt le a szavalóverseny is, melynek előadói ugyancsak nagy tapsot és értékes pontokat kaptak.

A Landler Jenő kulturális seregszemle területi döntője nem okozott csalódást. A verseny elérte célját, hogy a vasutas fiatalok megszeressék s megkedveljék a kulturális életet, mely biztosítani fogja a jövőben a fiatalok és a közönség művelődését és szórakozását. Azok, akik gyengébben szerepeltek, tapasztalatokkal gazdagodva térhettek haza azzal, hogy az elkövetkező versenyeken, valamint népművelési otthonukban ezeket a tapasztalatokat hasznosítva, jobb eredményt érjenek el.

— **V. I. Lenin születésének 86. évfordulója** alkalmából a vasutas dolgozók ünnepségeken, röpgyűléseken, kisgyűléseken emlékeztek meg a szovjet állam megalapítójáról, az emberiség nagy lángelméjéről.

Nemzetközi ÉLET

AUTOMATIZÁLÁS A HATODIK ÖTÉVES TERVBEN

Az új ötéves terv a közlekedésben is nagy változásokat hoz. Az összes nagy igénybevételnek kitett vonalszakaszokon hosszú élettartamú, úgynevezett nehéz sineket fektetnek le a jelenlegiek helyett. Sokszáz gőzmozdonyt váltanak fel a diesel- és villamosmozdonyok. Nagyarányú fejlődésnek indul az automatizálás, a távirányítás, a távközlésben a legkorszerűbb berendezéseket vezetik be.



A Szovjetunióban az új ötéves tervben gyors ütemben villamosítják a vasutakat, és széles körben alkalmazzák a motoros mozdonyokat. 1960-ban az egész vasúti szállítás 40—50 százalékát villamos és motoros vontatással fogják lebonyolítani. A novocserkaszki „Bugyonnij" villamosmozdonygyárban új 4300 lóerős villamos tehermozdonyt építettek. Az új villamosmozdony óránkénti sebessége száz kilométer. A képen az új villamosmozdony látható.

(Foto Sz. Preobrazsenszkij)

A hatodik ötéves terv végére csupán a másodrendű fontosságú vonalszakaszokon marad meg az iránytárcsás és a távbeszélő összeköttetés, mint a vasútforgalom lebonyolításának eszköze. Automatizált és félautomatizált jelző- és biztosítóberendezések lépnek a helyébe. Csaknem mindenütt alkalmazzák majd a sebességellenőrzéssel párosuló mozdonyjelző-berendezéseket, illetve az önműködő jelzőberendezéseket. Az egyvágányú vonalakon általánossá válik a diszpécseres biztosítóberendezés. Ez a berendezés biztosítja a vonatok megállás nélküli áthaladását. Az ilyen vonalak átbocsátóképességének növelése napi 40—50 vonatpár áthaladását teszi lehetővé.

A legközelebbi években a gurítódombokon széles körben alkalmazzák majd az elektronika legújabb vívmányait, a rádiólokációs technikát, a számolási műveleteket megoldó és a figyelmeztető műszereket. Bonyolult automaták irányítják majd a lekapcsolt vasúti kocsikat a megfelelő vágányokra, automaták végzik el a kocsik leállítását a kívánt helyen. Az állomási saruzómunkások nehéz munkája feleslegessé válik. További nagyszabású fejlődésnek indul a rádiós távközlés. A tökéletesített választóhívási rendszerrel kivitelezett rádiókészülékek kipróbálása most van folyamatban. Ezeket a készülékeket *A. A. Usztyinszkij* tudományos főmunkatárs és *A. A. Tancjura* rádiólaboratóriumvezető dolgozták ki a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben. Hamarosan lehetővé válik, hogy a mozdonyvezető közvetlenül az állomásügyeletes közreműködése nélkül, hívhatja a menetirányítót, illetve a menetirányító, vagy az állomásügyeletes — egymástól függetlenül — beszélhet a mozdonyvezetővel. A kutatóintézet tudományos dolgozói az ipar szakembereivel baráti együttműködésben megalkotják a tökéletes ultrarövidhullámú rádióállomást. E készülék segítségével növekszik majd a zavarmentes csatornák száma, lehetségessé válik a rádió felhasználása a vonatforgalom automatikus szabályozásához és ellenőrzéséhez.

Napjainkban a technika felhasználhatja korunk egyik legkiemelkedőbb felfedezésének, az úgynevezett félvezetők felfedezésének gyümölcseit. Ma már ismeretesek e félvezetők rendkívül értékes tulajdonságai. Félvezetős, valamint érintkezés nélküli elemek alkalmazása távközlési és biztosítóberendezési készülékekben nagymértékben növeli e készülékek megbízhatóságát, jóval egyszerűbbé és gazdaságosabbá teszi azokat. Lehetségessé válik könnyű, hordozható rádióállomások megalkotása. E rádióállomások segítségével biztosítható a megfelelő összeköttetés a kocsifelírók és vonatösszeállítók, valamint más dolgozók között.

Az érintkezés nélküli és félvezetős elemek sikerrel alkalmazhatók továbbá az önműködő térközbiztosító és önműködő jelzőberendezésekben. E készülékeknél a közönséges jelfogókat és az elektroncsöveket helyettesíthetik.

TISZTASÁGI ŐRJÁRAT

Csizmadia elvtárs, a nyugati műszaki kocsiszolgálat főnöke a következőkkel fogad:

— *Két hétlel ezelőtt még valóságos szeméthegyeket látott volna az elvtárs a főnökség területén!*

A hosszú tél miatt nem tudták kihordani a salakot és a kocsikból kisepert hulladékot. A jó idő beálltával viszont minden épkézláb ember lapátot fogott és ennek köszönhető, hogy azóta teljesen megváltozott a kép.

Először a kocsitisztítók alakítottak három brigádot a hulladék elhordására. Másnap a kazánház dolgozói jelentették a főnöknek:

— *Mi is alakítunk három brigádot!*

— *Dehát még tart a fűtés* — mondta Csizmadia elvtárs.

— *Az igaz, de a takarításra is szakítunk időt.*

A brigádok hamarjában megszülettek és munkához láttak. Szükség is volt erre, hiszen már alig lehetett bemenni a kazánházba a salaktól.

— Nem kapunk az állomástól elég kocsit — panaszolják. Szinte verekedni kell a kocsiért, azért halad lassan a salak elhordása. Elmondták azt is, hogy a télen elfogyott a szén, és mégsem kaptak kocsit. Ekkor valakinek az a gondolata támadt, hogy zárják el a központi fűtést. Az állomáson kihűltek a fűtőtestek, s nemsokára lett kocsi.

Nem akarnak újra ilyen módszerhez folyamodni, de örülnének, ha a tisztasági hónap végéig kihordhatnák az összes salakot. Annál is inkább, mert a főnökség korábban vándorzászlót alapított, amelyet a legtisztább munkahely dolgozói őriznek. Az év első negyedében a kocsitisztítók vitték el a zászlót. Most erősen pályáznak rá a kazánháziak is.

A fiókműhelyben a tisztasági hónap keretében kezdtek hozzá a meszeléshez. Ugy tervezik, hogy a nagy munkát június 30-ig végzik el, de május elsejére a főbb helyiségek már tiszták lesznek.

Folyik tehát a takarítás a Nyugatiban, de kár hogy a távközlők nem vesznek példát a műszaktól.

— *No és hogyan tisztítják a vonatokat?* — kérdezzük.

Az üzemgazdász kivisz a kocsik közé, s csak aztán mondja:

— *A felszabadulás óta nálunk a párnáskocsikat csak akkor tisztították, ha javításra kerültek. Sok volt a panasz és el kell ismerni, hogy jogosan.*

Néhány nappal ezelőtt hozzákezdtek a főnökség dolgozói ezek tisztításához is. Három dolgozó újítást dolgozott ki az ülések tisztítására, amit országosan bevezettek. *(Kár, hogy az újítási díjuk a bürokrácia útvesztőjében elveszett.)* A főnökség úgy tervezi, hogy évente egyszer minden kocsira sor kerül.

Egy brigád kizárólag a párnáskocsikat tisztítja. Először porszívóval szedik ki a port az ülésből, aztán vegyszerrel mosják le. Pár óra alatt megszárad és már szállíthatnak is be az utasok a tiszta, szinte újjávarázsolt kocsikba. *M. F.*

MÁJUS 1 méltó megünneplésére készülünk

Egy hét választ el a dolgozók nemzetközi ünnepétől, május 1-től. Vasutasaink a felszabadulási verseny jó tapasztalatait felhasználva mindent elkövetnek, hogy méltó munkasikerekkel ünnepelhessék a tizenkettedik szabad május elsejét. Országszerte folyik a verseny, hogy az áprilisi termelési értekezleteken elhangzott igéreteket tettek kövessék. Alanti tudósításaink számolnak be erről:

A lemaradások pótlásáért

Szomorú, de be kell vallani, *Pécs állomás* dolgozói első negyedévi tervüknek nem minden tényezőjét tudták teljesíteni. Elmaradtak az egy kocsira eső mozgatási idő, valamint a kocsikifutás tervszámának elérésétől. Igaz, hogy lemaradásuk nem egészen az ő hibájuk, egy része a kedvezőtlen téli időjárás rovására írható. Az áprilisi termelési értekezleteken a dolgozók megtárgyalták a tennivalókat. *Cegléd állomáson* jártak tapasztalatcserén és elhatározták, hogy május 1. tiszteletére pótolják az elmaradásokat a korszerű siktolatási módszerek alkalmazásával.

Az élenjáró dolgozók közül kiemelkedő vállalást tett *Tokai Gyula*, aki brigádjával állandóan a korszerű siktolatási módszereket alkalmazza. A Tokai-brigád az egy kocsira eső mozgatási terv teljesítését 108 százalékra vállalta. *(Leiti Ferenc leveléből.)*

Emelik a tehervonatok átlagos terhelését

Budapest—Ferencváros állomás dolgozói május elsejei vállalásaikkal a termelékenységet jelentős mértékben akarják növelni, hogy pótolhassák a szállítási lemaradásokat és teljesíthessék második negyedévi tervüket. Ennek érdekében a többi között vállalták, hogy a tehervonatok átlagos terhelését május 1-re 840 tonnáról 856 tonnára (102) százalék), május folyamán 820 tonnáról 844 tonnára (103 százalék), júniusban pedig 850 tonnáról 860 tonnára (102 százalék) emelik. Negyedévi átlagban ezáltal 102 százalékos eredményt érnek el. (Hollósi József leveléből.)

A torzsalkodást egymás megértése váltotta fel

A márciusi termelési értekezleteken *Gyöngyös állomás* dolgozói nem a termelés kérdésével, hanem személyeskedéssel, egymás elleni vádaskodással, uszítással foglalkoztak. Az áprilisi termelési értekezleteken örvendetesen megjavult a helyzet. A felszólalók felismerték, hogy nem viselkedtek helyesen az előző hónapban és most megfogadták, hogy *egymást megértve jó munkával küszöbölik ki a verseny hiányosságait május 1. tiszteletére.* A második negyedévben így akarják kivívni az élüzemszintet. A rakodási idő és a kocsikihasználás teljesítésénél már az elmúlt hónapban is igen jó eredményt értek el, lemaradtak azonban a kocsitartózkodás és a kocsimozgási egységidő teljesítésénél. A munka ünnepe tiszteletére ezt a hiányt pótolni akarják. *Kiss Béla* forgalmi szolgálattevő párosversenyre hívta a többi forgalmi szolgálattevőt, hogy együttes erővel harcoljanak ezért a célkitűzésért. *(Bakó János leveléből.)*

Operatív bizottságok segítik a május elsejei vállalások teljesítését

A szegedi igazgatóság területén a május 1-i vállalások minél eredményesebb teljesítése érdekében 18 gócponti munkahelyen operatív bizottságot szerveztek a dolgozók. A bizottságok feladata, hogy a vállalások teljesítésében a kulturális és sportünnepségek megszervezésében segítse őket. A bizottságok május 1-ig hetenként tartják megbeszéléseiket, ezeken értékelik az eddig végzett munkát és megbeszélik a további feladatokat. Az új módszer bevált, mert mára vannak jó eredmények. A szegedállomási kereskedelmi szolgálatnál például a Hámán Kató árumozdító brigád az első dekádban 134 százalékot, a Kossuth árumozdító brigád pedig 125 százalékot ért el. (Sziládi Sándor leveléből.)

Két kocsiműhely párosversenye

A *Hámán Kató fűtőház* kocsiműhelyének dolgozói tisztában vannak vele, hogy második negyedévi tervét csak úgy tudja teljesíteni a vasút, ha minél több gördülőanyag áll a forgalom rendelkezésére. Ezért vállalták, hogy második negyedévi kocsimozgatási tervüket 105 százalékra teljesítik. Csökkentik az egy kocsira eső anyag- és bérköltséget, csökkentik a kocsik hőnfutását. Ezeknek a feltételeknek minél jobb teljesítése érdekében versenyre hívták a ferencvárosi kocsiműhelyt. Verseny indult arra vonatkozólag is, melyik műhely ad át a forgalomnak több kocsit. *Gyenei János* ifibrigádvezető társai nevében is vállalta, hogy terven felül elvégzik egy 326-os sorozatú mozdony időszakos javítását.

Dudás János mozdonyvezető, aki a vizafogói tartalékon teljesít szolgálatot, arra tett ígéretet, hogy az üzemek részére érkező kocsikat még aznap beállítja, hogy az ipari dolgozók is teljesíthessék tervüket. *(Gálik Sándor leveléből.)*

Versenyhírek egy mondatban

Debrecen kereskedelmi szolgálatának dolgozói közül *Békési András* raktárnok a leadási egységidőt 103.9. a feladási egységidőt 145 százalékra teljesítette május 1 tiszteletére.

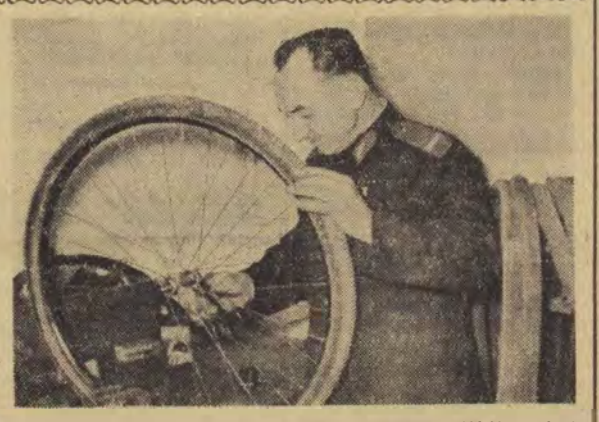
A diósgyőri pályafenntartási főnökség III. szakaszának létszámába tartozó *Jacsó András* csapatvezető előmunkás és DISZ-brigádja vágányszabályozásnál minőségi munkával 126 százalékos eredményt ért el.

A szegedi fűtőházban a *Bódog* ifjúsági brigád az időszakos javítási tervet 116 százalékra vállalta.

A hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség XIX. pályamesteri szakaszának dolgozói vágányszabályozásnál 133 százalékra emelik teljesítményüket május 1 tiszteletére.

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség műszaki fiataljai célkitűzéseiknek kiváló dolgozó szinten való teljesítésére tettek fogadalmat. (Krizsán Erzsébet leveléből.)

A második negyedév első dekádjában Pécs állomás Petőfi DISZ-brigádja a vonatok menetrendszerinti indítási tervét 122.8 százalékra teljesítette. *(Kiss Dezső leveléből.)*



Pécs állomás rakszerlakatos-műhelyében dolgozik Kádár Károly műszerész, aki az igazgatóság területéről beérkező kerékpárok javítását a május elsejére indított versenyben 135 százalékos teljesítménnyel végzi.

(Kovács Géza felv.)

Napi 14—15 ezer kocsi megrakásáért!

Az idei tavaszon különös jelenség tanúja lehet, aki figyelemmel kíséri a vasút üzemvitelét. A különös az, hogy minél derűsebb napokat nyit ránk a kikelet, a vasút forgalma annál ősziesebb színt ölt. Magyarán: *az idei tavaszi forgalom megközelíti, sőt el is éri az eddigi legnagyobb őszi forgalmat, a múlt esztendei őszi csúcsot.*

Egyes üzemviteli szakemberek ugyan azt állítják, hogy ebben nincs semmi különös és meglepő, hiszen ők a legutóbbi évek tapasztalatai és statisztikai adatai alapján régen felállították azt a tételt, hogy *minden év őszi forgalmának nagysága együttal a következő év kezdő szintje.*

Ez a tétel igazolódott be az idei év kezdetén, február kivételével (amikor az erős tél következtében a vasút is „befagyott"), hogy aztán a tavaszi olvadás nyomán méginkább fokozódjon bizonyító ereje. Tudomásul kell tehát vennünk, hogy az eddigi legnagyobb őszi forgalomnak megfelelő szállítási feladatok megoldása elé kerültünk és ezt csak növelte a rendkívüli tél következtében keletkezett másfélmillió tonnás szállítási lemaradás, amit március óta, a legnagyobb erőfeszítések árán csak nehezen tudunk törleszteni.

Ha ezt tudomásul vesszük, tisztában kell lennünk azzal is, hogy *„ősz a tavaszban"* jeligével folytatott munkánk csak úgy lehet sikeres, ha a hátralevő tavaszi hónapok, helyesebben az egész második negyedév folyamán, miként az összel, biztosítjuk a napi 14—15 ezer kocsi megrakását. Mégpedig nem akárhogyan, hanem *egyenletesen*, ami azt jelenti, hogy *a rakodást hét elején és munkaszüneti napokon is a kívánt mértékben kell végezni.*

Hogyan folyik jelenleg ez a munka, és mik a teendők eredményes befejezése érdekében?

A vasút ezekben a napokban százszázalékosan teljesíti, sőt túl is teljesíti napi kocsimegrakási tervét, ami azt jelenti, hogy jó eredménnyel halad a téli adósság törlesztése is. A szállíttató feleknek március 17-ig be kellett nyújtaniuk a vasúthoz havi fuvarozási tervadataikat, és ebbe beledolgozták a februári elmaradást is. Ha a rakodást a jelenlegi ütemben tudjuk folytatni, április utójára május elejére végre sikerül letörleszteni az egész másfélmillió tonnás téli adósságot, ezenkívül tavaszi szállítási feladatainkat is elvégezzük. Ehhez azonban az szükséges, hogy a szállíttató felek munkaszüneti napokon is eleget tegyenek napi berakási kötelezettségüknek, és a kirakást ugyancsak teljes iramban végezzék.

Sajnos a tapasztalat egyelőre az, hogy munkaszüneti napokon sem a kirakás, sem a berakás nem halad a kívánt tervszerinti ütemben, és emiatt a hét derekától kezdve a vasút kocsikiállítási nehézségekkel küzd. A minisztériumi szervek feladata elsősorban, hogy a társminisztériumoknál elérjék: az üzemek, vállalatok munkaszüneti napokon is kirakják, illetve megrakják, a legnagyobb igyekezettel rendelkezésükre bocsátott rakott és üres kocsikat.

A vasutas dolgozók figyelmét főleg az elegytovábbítás meggyorsítására, a mozdonyok jó kihasználására, a gépmenetek kiküszöbölésére szeretnénk ráirányítani, amikor arra hívjuk fel őket, hogy tegyenek meg mindent a napi 14—15 ezer kocsimegrakásért. Van aztán még valami, ami parancsként kell, hogy lebegjen minden vasutas dolgozó előtt: *az üres kocsi kiegyenlítési terv teljesítése.* Itt nagyon sok a tennivaló! A túlbiztosítás még mindig divatos betegség valamennyi igazgatóságnál, de különösen a *szegedi igazgatóság* leledzik abban a hibában, hogy nem adja ki az üres kocsikat, hanem feleslegként szerepelteti ugyanakkor, amikor Záhonyban, vagy másutt kocsihiánnyal küzdenek. Tűnjön el végre az igazgatósági sovinizmusnak ez az eléggé el nem ítélhető fajtája, és a kocsikiegyenlítési terv teljesítése legyen előbbrevaló, mint az esetleges későbbi saját kocsihiány fedezése!

A kocsiintézést is javítani kell, hogy az intézés foganatosítása a legelső alkalmas vonattal mindig megtörténjen. *Nem szabad tűrni a késedelmes foganatosítást!* Ne csak az az állomás aggódjon a kocsiért, amelynek hiányzik, hanem az is, amelynek küldenie kell. Ezenkívül mind a kereskedelmi, mind pedig a forgalmi szakszolgálat dolgozói a ki- és berakás szorgalmazása mellett állandóan törekedjenek *a mérlegelés meggyorsítására* (jelenleg nagyon lassan megy), és *a jobb kocsikihasználásra*, mert itt alaposan elmaradtunk a célkitűzéstől.

Szólni kell *a vontatás dolgozóihoz is.* Az őszi forgalom mértékét megütő tavaszi szállítási kampányban rájuk is nagy feladat hárul. Az ő dolguk elsősorban, hogy *ne legyen géphiány*, amivel most rengeteget kell küzdeni. *Szűnjenek meg a géprevárások, a géphiány miatti vonatfeloszlatások*, aminek következtében veszélybe kerülhet a kocsifordúló idő, ezenbelül a rakott kocsifordúló tervének teljesítése;

Az üzemviteli terv minden részletében való mennyiségi és minőségi teljesítése legyen most legfőbb gondja valamennyi igazgatóságnak, valamennyi külszolgálati helynek. Ez a feltétele, hogy az idei őszies tavaszban eleget tudjunk tenni a ránk háruló szállítási feladatoknak, le tudjuk törleszteni a téli adósságot, és teljesíteni tudjuk a második negyedévi tervet. *Előre tehát az üzemviteli tervek teljesítéséért, a napi 14—15 ezer kocsi megrakásáért!*

Több és jobb anyagot

Hatalmas adóssággal kezdtük a tavaszi forgalom lebonyolítását. Nem egészen rajtunk múlott, hogy adósságot kell törlesztenünk. Minthogy az sem rajtunk múlik teljesen, hogy miként felelünk meg a dolgozó nép bizalmának a szállítási tervévben. Teljes gőzzel akarunk haladni, de ahhoz az kell, hogy az anyaghiány ne fékezzen bennünket, ne hűtse lelkesedésünket, lehetővé váljék, hogy megfelelő szénnel láthassuk el, zavartalanul javíthassuk mozdonyainkat, kocsijainkat. Az anyaghiány hátráltatja a vasúti munkát.

Nemcsak vasutas érdek

A vasút vezetői nemegyszer emelték fel tiltakozásukat a meg nem értés ellen, amelynek majdnem minden esztendőben következménye a vasút hiányos anyagellátása. Egyrészt emiatt restokolnak népgazdaságunk árui, elkésve jut a vetőmag a földekre, a műtrágya a mezogazdaságba, az építőanyag az építkezésekhez. Éppen ezért nem közömbös, hogy megfelelő szenet és anyagot kapjon a vasút. A Kohó- és Gépipari Minisztérium, valamint a hozzátartozó vállalatok egy része még mindig nem látja az összefüggést a jól működő vasút és saját munkája között, nem segítik eléggé a vasútfejlesztést, nem értik meg, hogy ha ez így megy tovább, saját üzemeik termelését is veszélyeztetik. Jól működő vasút nélkül a népgazdaság más vállalatai is rosszul dolgozó üzemekké válhatnak.

A vasúton sok körültekintéssel, nem kis fáradsággal, hol több, hol kevesebb sikerrel harcolnak az Anyagellátási Igazgatóság és a szakszolgálatok dolgozói azért, hogy a vasút részére nélkülözhetetlen anyagokat időben, kellő mennyiségben és megfelelő minőségben biztosítsák. A vasút vezetőinek és az Anyagellátási Igazgatóság dolgozóinak köszönhető, hogy főként az utóbbi hónapban javulás mutatkozik a vasút hengerelt és húzott vasanyag ellátásában. A járóműjavítók márciusban kaptak hengerelt árut és kerékabroncsokat, nagy hiány van azonban még hajlított kazánidomfalból, 3—8 milliméteres középlemezből, gőzhengerből, tekercsrúgóból, 133-as burokcsőből, grower-gyűrűből, sínkötőszerből.

A fokozott karbantartás is több anyagot igényel

Még mindig sok száz kocsi és sok-sok mozdony vár javításra anyaghiány miatt. A MÁV kocsijavítási programjának végrehajtásában a múlt esztendő folyamán, de még most is sok nehézséget okoz, hogy a DIMÁVAG a vonóhorgokat és ütközőrudakat nem bocsátja a megrendelt mennyiségben és ütemben a vasút rendelkezésére. Nagy a hiány a kötőelemekben, csavaranyagokban. Az 1956-ra feladott kocsialkatrész-rendelést még a mai napig sem igazolta vissza a DIMÁVAG, kapacitás hiányában. A Láng Gépgyár tavaly kifogástalan gőzhengereket szállított, de erre az esztendőre nem volt hajlandó visszaigazolni a megrendelést azzal az indokolással, hogy nem tudja a gőzhengereket a megállapított áron szállítani. Jelenleg is csak részben igazolta vissza a rendelést és még mindig folyik a tárgyalás a nézetek egyszintre hozásáért.

Lehetne sorolni a vasút anyaghiányát és azt, hogy mi akadályozza ezeknek az anyagoknak leszállítását. Négy villamosmozdonyunk áll fázisváltó hiánya miatt. Joggal kérdezik a dolgozók, hogyan teljesítsék tervüket, ha a gépek alkatrészhiány miatt állnak, miért nem lehet ezeken a bajokon segíteni? A fűtőházakban, a fiókműhelyekben, a kocsiszolgálati főnökségeknél, de mindenekelőtt a járóműjavítókban joggal nyugtalankodnak a dolgozók, a műszaki vezetők. Lassan oda jutunk, hogy mozdony- és kocsiparkunk, vasúti felépítményeink állapota messze alatta marad annak a színvonalnak, amelyet bármely, közepesen karbantartott vasúttól is joggal meg lehet követelni. A nagy anyagigenyű mozdonyok és kocsik javítása elmarad, mozdony- és kocsiparkunk, pályafelépítményünk elöregedett, ami még fokozottabban követeli a jókarbantartást. Észre kell venni, hogy a kohászat részéről milyen rendszertelenség és szeszélyesség nyilvánul meg az anyag leszállításánál. Az anyagféleségek és a szállítási ütem megállapításánál csak saját üzemük érdekeit érvényesítik.

Az anyaghiány munkakiesést is okoz üzemeinkben, és akarva-akaratlanul lazítja a munkafegyelmet.

Van nekünk is tennivalónk

A munka jobbá tétele érdekében helyes lenne, ha a szertárak a G. 3-as számú utasításban előírt készlet-alakulásokat figyelemmel kísérve, a norma feletti, nem fogyó készleteket haladék nélkül az országos osztószertárba küldenék. Rendkívül fontos, hogy a szakszolgálati főnökségek gondosabb körültekintéssel igényeljenek anyagot és indokolatlanul ne ragaszkodjanak a norma feletti készletekhez.

Jobban kell gazdálkodnunk a meglevő készletekkel, mindent el kell követnünk az elfekvő anyagok felkutatására, az újítások elterjesztésére, a fejlettebb technológia bevezetésére. A vasutas dolgozók várják a Kohó- és Gépipari Minisztérium, a MÁVAG, a DIMÁVAG, a Lőrinci Hengermű, a Lenin Kohászati Művek, a Klement Gottwald-gyár és a többi vállalat vezetőitől, pártbizottságaitól, dolgozóitól, hogy elvtársi segítséget nyújtsanak a dolgozó nép vasútjának anyagellátásához. Annál is inkább meg kell ezt tenniök, mert csakis e segítség nyomán tudunk az eddiginél is jobb és eredményesebb munkát végezni, csakis összefogással tudjuk adósságunkat törleszteni és előre lendíteni a népgazdaság egészének munkáját.

A baráti országokba utazó vasutasok figyelmébe

Lapunk április 16-i számában részletesen ismertettük a baráti országokba irányuló társasutazások feltételeit. Az IBUSZ és a szakszervezet által szervezett külföldi egyéni térítéses társasutazásoknál az IBUSZ a vasutas dolgozók részére utazási kedvezményt biztosít abban az esetben, ha az illető dolgozó külföldi vasúti szabadjeggyel rendelkezik.

Külföldre szóló vasúti szabadjegyet — a Szovjetunió és Franciaország kivételével, mint ismeretes — bármely európai országba igényelhetnek a vasutas dolgozók. A tényleges dolgozók általában 100 százalékos, családtagjaik 50 százalékos — a nyugdíjas vasutasok Csehszlovákia és Románia vasutain 50 százalékos kedvezményben részesülhetnek. A szabadjegy iránti kérelem formai elintézéséhez a MÁV Hivatalos Lap 1955. évi 24. és 62. száma nyújt bővebb felvilágosítást. Hangsúlyozni kell azonban, hogy a kérelmet szolgálati úton az utazás időpontját megelőzően legalább 20 nappal előbb kell benyújtani.

A fenti közlés értelmében tehát az elmúlt számunkban a Szovjetunióba történő társasutazásokra megadott utazási kedvezmény nem áll dolgozóink rendelkezésére, mivel Franciaország és a Szovjetunió nincs ilyen irányú nemzetközi egyezségben.

A jobb kocsikihasználásért

Kőbánya-felső pályaudvar kereskedelmi szolgálatának dolgozói érzik, hogy az idei tavaszon sokkal nagyobb feladatok hárulnak rájuk, mint más esztendőkben. Az üzemek téli lemaradásának pótlása következtében megnövekedett az árumennyiség és ez mind több kocsimegrakást kíván. Ezért elsősorban arra törekszenek, hogy május 1 tiszteletére csökkentsék az átlagos rakodási időt és fokozzák a kocsikihasználást. A feladásnál 105, a leadásnál 103 százalékra vállalták a rakodási időt, az átlagos kocsikihasználást pedig 103 százalékra irányozták elő. *(Tóth József leveléből.)*

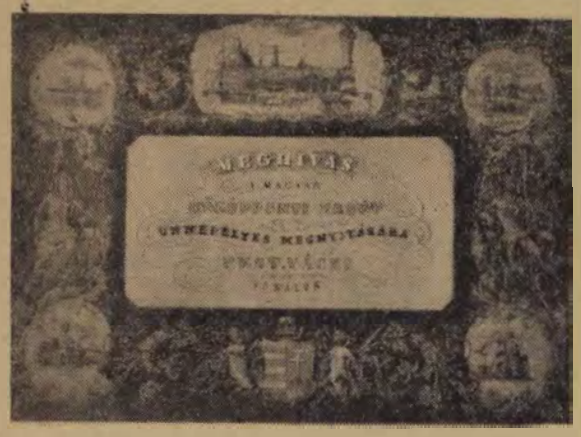
A vasút TÖRTÉNETÉBŐL

III.

Régi közmondás, hogy „egy fecske nem csinál nyarat". Így volt ez az első vasútnál történt — enyhén szólva — igazságkeresés és a számtalan viszszaélés esetében is. A vizsgálatot *Beyse Ágoston Vilmos* építészeti főigazgató jelentése alapján kellett indítani. Jól lehet a tények beszélnek, a vizsgálati jelentések mégis csak „ezüstpapírba csomagoltan" tükrözték azokat: *„A fizetés napján jelen nem volt napszámosok bére mások által felvétetni engedtetett, a beteg munkások ápolására kellő gond nem fordittatott, mindazok által pedig részint káros visszaélésekre alap szolgáltatott."* (Orsz. Levéltár F. 31. P. 59/a.)

Szekrényessy Endre városkapitánynak és *Dubroviczky Simon* keb. tanácsosnak nem volt szívügye a vizsgálat és az sem, hogy *Szitányi Ulmann Móricz* bécsi bankár és vasútigazgatóval szemben az igazság érvényesüljön. A formai vizsgálat vádolt is, nem is. Eredmény: Beysét 1845. november 2-án a vasúttársaság vezetősége elbocsátotta, mint olyan kellemetlent, aki az igazság érdekében szót mer emelni.

Igaz Ulmann sem kerülte el sorsát, mert a vizsgálat miatt — minden palástolás mellett is — lemondásra kényszerült. A munkálatok befejezése után a könnyebb rész következett. Meg kellett szervezni az igazgatóságot, meghát „mozgony" és kocsi is szükséges volt. Az igazgatóság megszervezése nem volt nagy feladat. A sógor-koma viszony segített. A pályafelvigyázói a sok közt egyik legjobban fizetett állás volt. Az árulkodó papír ilyen neveket emleget: *Bellack, Beck, Witmann* (valamennyi bukott tőkés). A pályamunkások közt már találunk *Láng Anna, Bordás István, Szücs István* neveket is. Az első éjjeliőr meg éppen *Pintér Pál* volt. Az igazgatóság és a szükséges személyzet tehát úgyahogy együtt volt. A „mozgonyokat" Belgiumból hozatta a vasúttársaság. A mozgonyvezetőket egy *cumberlandi* (Anglia) gépész, *Young* tanította a tudományra. *Pesti Ferenc*, a *Buda* és *Klainkovszky Ottó* a *Pest* nevű első mozdonyok vezérletét vállalták és így őket kell a dicső múltú magyar mozdonyvezetők ősének tekinteni.



Ilyen díszes kártya hívogatott a „Középponti Vasút" ünnepélyes megnyitására

Hamarosan megszerkesztették és így őket kell a dicső *„Rendszabály"*-t is. A 3. paragrafus például így szólt: *„Kevéssel a gőzkocsisor megérkezése előtt a pálya különböző átjárási pontjain az átkelési pontok mindennemű használata a veszély elhárítása tekintetéből mindenütt szorosan tiltatik — és az evégre felállított pályaőrök rendeleteinek föltétlenül engedelmeskedni kell. Marhák áthajtása a kijelölt helyeken, s az arra kirendelt szabad időben csak sebesen és ostort pattogtatva történhetik meg."*

Az utazóközönség védelmét így fogalmazták meg: *„14 §. Aki magát valamelly pályatiszt illetlen viselete, vagy igazságtalan bánása által sértettnek érzi, sérelmét a pályaigazgatóságnál jelentse be, vagy azt azon könyvbe írja be, melly minden pályaudvarnál évégre nyitva álland."*

A lakosság nehezen barátkozott a vasút, az „acélparipa" gondolatával. Az óvintézkedések egész sora előzte meg a megnyitást. Bizottságok vizsgálták a mozdonyok kazánjait és a pálya minden részét. A vizsgálatok eredménye a kazánt, és a pályát illetően megnyugtató volt. A próbafutás után *Kecskés Károly* „igazgatóségéd" így nyilatkozott: *A visszamenetnél a gőz a mozgonyban a legnagyobb fokra, azaz a legfelsőbbi határozatok szerint egy négyszeghüvelyknyi területre eső hatvan fontnyi nyomásra hevitett és oly rohanó sebes futásba hozatott, hogy a Vátz és Pest közti négymérföldnél többet tevő távolság nem egészen 47 perc alatt futtatott át anélkül, hogy ezen második próbánál is valami sérülés akár a pályán, akár magán a „Buda mozgonyon" észrevehető lett volna."* (Orsz. Lev. Tár. Htt. F. 31. P. 82. 261 198/1846.)

A Buda és Pest mozdony műszaki állapotáról 1846. évi „Szentjakab" hó 7-én *Keglevich Gábor* és *Papp Antal* ezt írják, hogy *„a megkívánt biztonságot nyújtják"*.

A biztonsági intézkedések — a pálya állapotának felülvizsgálata, a mindenkinek gyanús „vasparipa" ellenőrzése után már csak a megnyitás — a nagy kezdet — volt hátra.

Gergely József

(Folytatjuk.)

A bizalmiak számontartják a dolgozók kívánságait, problémáit

Együtt lessük az óramutató lassú mozgását *Végh Ferenc* ÚB-elnökkel. Kétségtelenül izgalmas percek ezek. A kismutató mindjárt a négyeshez ér s eddig alig 3—4 szakszervezeti bizalmi várja az oktatóterem ajtaja előtt a 16 órára hirdetett összbizalmi értekezlet kezdetét. Az izgalomra pedig az a kis hír ad okot, amely a *Fejér megyei Népújság* sportrovatában jelent meg: *„A magyar labdarúgó válogatott ma délután fél 5 órakor edzőmérkőzést játszik a székesfehérvári válogatottal"*.

Az érdekes mérkőzés és Székesfehérvár állomás összbizalmi értekezlete között világos az összefüggés és indokolttá teszi Végh elvtárs aggodalmát. Csakhamar kiderül azonban, hogy Végh elvtárs nem ismeri elég alaposan állomása bizalmijait: *16 óra 10 perckor a 34 bizalmi közül 21 ott ül az oktatóterem padjaiban.*

A szakszervezeti csoportok munkájáról

Az érdeklődést és a bizalmiak felelősségérzetét tehát kielégítőnek mondhatjuk. Az értekezlet vezérmotívuma a SZOT titkárságának határozattervezete a szakszervezeti csoportok munkájáról. Végh elvtárs először részletesen ismerteti a tervezet szövegét, majd *a helyi adottságokra alkalmazva* taglalja néhány pontját. Megállapítja, hogy az állomáson *jól beváltak a kisebb létszámú csoportok*, vagyis az a gyakorlat, hogy a brigádok egyúttal egy-egy szakszervezeti csoportot képeznek.

A munkaversenyről

A csoportok tagjai így munka közben mindig együtt vannak. Igaz, ez a legfőbb oka annak, hogy a csoportértekezletek meglehetősen rendszertelenek, a bizalmiak nem érzik szükségesnek, hogy külön is megbeszélésre üljenek össze csoportjuk tagjaival. Pedig — mint Végh elvtárs is megállapítja —, ez helytelen, mert külön csoportértekezleten sokkal nyugodtabban, alaposabban meg lehet beszélni a problémákat, mint a munka szüneteiben.

A határozattervezetből külön aláhúzza *a munkaversenyre vonatkozó részt* és megállapítja, hogy *ezen a ponton kell a legjobban megerősíteni a bizalmi munkát.* Az április 4-i felajánlásokat egyedül a kereskedelmi szolgálat teljesítette, a forgalom több tényezőnél elmaradt vállalásaitól. A május 1-i műszakban nem szabad ennek megismétlődnie s ez nem kismértékben a bizalmiakon múlik.

A jó szakszervezeti munka döntően fontos feltétele *a dolgozókról való gondoskodás.* A bizalmiak ennek legjobban úgy tehetnek eleget, ha a dolgozók egyéni problémáinak meghallgatása mellett, állandóan *ellenőrzik a most életbelépett kollektív szerződés végrehajtását.* A bizalmi munka másik fontos területe *a dolgozók nevelése, oktatása,* állandó figyelmeztetése a forgalom technológiájának, a forgalmi utasításnak a betartására. Az állomás több ízben baleseteket bekövetkezése miatt nem kaphatta meg az élüzem címet s ez fokozottabban előtérbe állítja a baleset elleni küzdelmet.

A hozzászólások során a bizalmiak egyetértenek azzal, hogy a kisebb, tizes létszámú csoportok jól beváltak. A kereskedelmi és a forgalmi szolgálat bizalmijai azt javasolják tehát, hogy továbbra is ennél a rendszernél maradjanak, továbbá, hogy *a bizalmiakat a jövőben is kétévenként válasszák*, mert így sokkal jobban össze tudnak forrni csoportjuk tagjaival.

A határozattervezet megvitatása sok olyan kérdést is felszínre hoz, amely szorosan összefügg a dolgozók érdekvédelmével. A vonatkísérők bizalmijai szóváteszik, hogy a személyvonati szakaszokat sokszor tehervonatokra osztják be.

A rakodóbrigádok bizalmijai közül többen szóváteszik, hogy a vágányokon keresztül vezető átjárók rosszak, elhanyagoltak, s ez nemcsak megnehezíti az áruk szállítását, hanem veszélyezteti is azok épségét. Felteszik a kérdést, hogy Székesfehérvár állomás miért nem kapott még egyetlen motoros targoncát sem. A kollektív szerződésből a dolgozók több javaslata kimaradt azért, mert megvalósításuk esetleg beruházást tett volna szükségessé — jegyzi meg felszólalásában több bizalmi. — Így a kollektív szerződés sem valósítja meg a kocsirendezőknek azt a régi kérését, hogy a nagykanizsai oldalra építsenek egy körülbelül 30 méter hosszú szélvédő kerítést, pedig ez feltétlenül szükséges lenne a dolgozók egészségvédelme szempontjából.

És amiről nem volt szó

Az összbizalmi értekezleten elhangzott felszólalások összegezése azt mutatja, hogy Székesfehérvár állomás bizalmijai *számontartják a dolgozók kívánságait, problémáit és adandó alkalommal hangot is adnak azoknak.* Mindamellett helyénvaló a pártszervezet titkárának, *Bödő* elvtársnak a felszólalása, aki megállapította, hogy az értekezleten a bizalmiak alig foglalkoztak a munkaversennyel. A munkaverseny pedig — mint mondotta — a termelés motorja s az emelkedő eredmények, a növekvő termelékenység elválaszthatatlan a dolgozók érdekvédelmétől.

A szakszervezeti bizalmiak között sokan vannak, akik kiváló eredményeket érnek el szakvonalbeli munkájukban, mint a kereskedelmi szolgálatnál *Németh László*, a forgalomnál *Kolláth János* forgalmi szolgálattevő. *Almádi József* kocsimester és mások. Ők és a többi bizalmiak, a pártbizalmiakkal együtt járjanak elöl a munkaverseny fellendítésében is, hogy az állomás a téli mélypont után végre megindulhasson a felemelkedés útján.

Ünnepi készülődés

Ötezer egyenruhás vasutas vonul fel Budapest utcáin az idei május 1-én. Szeretnénk, ha az idén is megdicsérnék a nézők a vasutasok fegyelmezett menetét — mondja *Tamási Sándor* elvtárs Budapest-Kelenföld állomáson.

Bodoni Lajos kocsimester, aki 22 éve dolgozik az állomáson, így beszél: A felszabadulás előtt megtiltották a vasutasoknak, hogy részt vegyenek a május 1-i felvonuláson. Mi akkor némi irigységgel beszéltünk magunk között azokról a szervezett munkásokról, vasasokról, akik dacolva a veszélyekkel, a budai hegyek között ünnepelték a nemzetközi proletariátus ünnepét. Most büszkén veszek majd részt a felvonuláson.

A kelenföldi vasutasok május 1-én a harmadik menetoszlopban vonulnak fel, az állomáson már megkezdték az önként jelentkezőkből azoknak kiválogatását, akik a díszszázadban lesznek. Festik már a táblákat, feliratokat is.

Körössy Károly állomásfőnök arról beszél, hogy az idei felvonulás sokkal szervezettebb lesz, mint az eddigiek, nem lesznek felesleges ácsorgások, a menet folyamatosan vonul el a kijelölt útvonalon.

A kelenföldiek lelkesen készülődnek a proletariátus ünnepére, aktívaértekezleten beszélték meg a feladatokat, falújságon cikkek jelennek meg az ünnep jelentőségéről.

Széleskörű verseny Hatvan állomáson

A termelési értekezletek felszólalásai során széles körben bontakozott ki Hatvan állomáson a május elsejei verseny. Fehér Ferenc forgalmi szolgálattevő Kossuth-brigádja párosversenyre hívta az élenjáró Rákosi-brigádot. Gál Ignác párttitkár a Petőfi-brigádból, balesetmentes, jóminőségű munkát vállalt. Fülöp János forgalmi szolgálattevő a tehervonatok átlagos terhelésére tett 102 százalékos vállalását máris 104 százalékra teljesítette. Debrei János DISZ siktoló brigádja pedig a fajlagos kocsimozgatásnál 103-ról 105 százalékra emelte teljesítményét. (Szuromi István leveléből.)

VISSZAEMLÉKEZÉS VLAGYIMIR ILJICSRE

ÍRTA: V. A. KARPINSZKIJ

Előttem feküsznek Vlagyimir Iljics időtől megsárgult, régi írásai. Lassan lapozgatok bennük és lelki szemeim előtt sorban előbukkannak a Vlagyimir Iljiccsel való találkozások és beszélgetések emlékei.

Egyes ilyen jelenetek még az első orosz forradalom előtt történtek — mások viszont már a szovjet időkben.

Sokszor láttam Vlagyimir Iljicset az első bolsevik újság, a „Vperjod", majd a „Proletarij" és a „Szocial-Demokrat" szerkesztése közben, melyeket külföldön adtak ki és titokban küldtek Oroszországba, hogy a földalatti nyomdákban újra nyomják azokat.

Ennél a munkánál tudtam meg, hogy Vlagyimir Iljics milyen nagyra becsüli az olvasók leveleit és milyen élvezettel foglalkozik velük.

Először gyorsan átfutja a levelet, aztán maga elé néz összehúzott szemekkel és valószínűleg az a gondolata támadt, hogy — ez a levél igen érdekes és fontos, tehát újra átolvassa sorról sorra. Meg kell mondanom, hogy abban az időben még nem használtak írógépet és bizony a munkáslevelezők kézírását néha nem volt könnyű kibetűzni.

Némelyik levél annyira izgalomba hozza Vlagyimir Iljicset, hogy feláll, járkálni kezd a szobában, s ezeket mondja:

— Kitűnő! Ez igen!

Az asztalhoz megy, némelyik sort még egyszer átfutja, aztán leül javítani. Vlagyimir Iljics arra törekedett, hogy lehetőleg minél kevesebb javítást és változtatást eszközöljön a leveleken, hogy megmaradjon a levelező sajátságos nyelvezete, kifejezésmódja, a kérdéshez való közeledés módja és érvelésének természetessége.

— Milyen egyszerűn és jól tudnak ezek írni — mondta. — Tanulhatnánk tőlük! Minél közelebb vagyunk a hétköznapi népies beszéd nyelvéhez, annál jobb. A levélíró olyan oldaláról közelíti meg a kérdést, és olyan érveket használ, amilyenek nekünk soha sem jutottak volna az eszünkbe.

Vlagyimir Iljics néha hozzátesz a szöveghez egy-egy szót, betold egy mondatot, megváltoztatja a befejező szavakat és a levél azonnal éles politikai irányzatot kap.

A szovjet időkben igen sokszor találkoztam Vlagyimir Iljiccsel a „Bednota" című újság szerkesztőségében, melyet a párt Központi Bizottsága adott ki a falu számára. Vlagyimir Iljics minden alkalommal élénk érdeklődéssel kérdezősködött, miről írnak a parasztok, milyen az életük.

A polgárháború végén a „Bednota" igen sok levelet kapott, amelyek írói nagyon panaszkodtak a nehéz helyzetre és az élelmiszerbeszolgáltatásra. A parasztok a háborús években kötelesek voltak pontánkint beszolgáltatni az összes élelmiszerfelesleget a szovjet államnak. 1920—1921 telén Vlagyimir Iljics megkövetelte, hogy részletesen számoljak be neki a faluról érkezett levelekről.

Jelentésemben több mint ötven paraszt levelét ismertettem. És amikor nemsokára a X. pártkongresszuson végighallgattam Lenin beszédét, akkor értettem meg, hogy Vlagyimir Iljics a parasztok leveleivel konkrétan megvilágította a falu akkori problémáit.

Vlagyimir Iljics azonban nem csupán levelekből, hanem a parasztokkal történt személyes beszélgetéseiből is jól ismerte a falusi életet. Az ország minden részéből érkeztek a „falusi küldöttek" Moszkvába Leninhez. E „küldötteket" a parasztok gyűlései választották meg. Lenin külön napot tartott a „parasztküldöttek" fogadására.

A jelzett órában a küldöttek megjelentek a Kremlben, viseletük daróckaftán és háncsbocskor volt, hátukon tarisznya, amit a fogadóterem padlójára helyeztek. Izgatott suttogással várták, mikor mehetnek be Leninhez.

Hajukat lesimítva léptek be Vlagyimir Iljics dolgozószobájába. Lenin felkelt az asztalától és elébük sietett, mindegyikükkel kezet szorított és hellyel kínálta őket, a szorongót pedig így biztatta:

— Ide ülj apó, ide közelebb, a karosszékbe!

Vlagyimir Iljics mindanynyiukat megkérdezte, mi a családi, apai és keresztnevük, valamint azt is megtudakolta tőlük, honnan jöttek. Es kezdetét vette a meghitt beszélgetés.

A küldötteket meglepte, hogy Vlagyimir Iljics észben tartotta valamennyiük nevét és a beszélgetés során apai és keresztnevükön szólította őket. Még nagyobb volt a parasztok csodálkozása, amikor látták, hogy Vlagyimir Iljics milyen jól van tájékozva a falu szükségleteiről.

Vlagyimir Iljicshez nemcsak a parasztgyűlések „falusi küldöttei" jöttek látogatóba, hanem egyes haladó parasztok is, hogy közöljék vele elgondolásaikat és javaslataikat.

Visszaemlékezem egy Oszip Ivanovics Csernov nevezetű fiatal, energikus, göndörszakállú, fekete hajú parasztra, aki 1921. februárjában azért jött Szibériából Moszkvába, hogy Leninnel „igen fontos kérdésről" beszéljen.

Vlagyimir Iljics fogadta. Barátságosan köszöntötte és megkérdezte tőle:

— Mi szél hozta ide Szibériából?

— Leírtam elgondolásaimat — válaszolta Csernov.

— Megengedi, hogy felolvassam?

— Üljön le és olvassa.

Vlagyimir Iljics eleinte minden különösebb érdeklődés nélkül hallgatta. Hiszen éppen elég ehhez hasonló beszámolót kellett végighallgatnia! Aztán egyre nagyobb érdeklődést tanúsított. Néhányszor figyelmesen Csernovra nézett.

Csernov azt javasolta, hogy az élelmiszerbeszolgáltatás rendszerét cseréljék fel élelmiszeradóra. Csernov a javaslatát igen egyszerűen indokolta. A parasztok az élelmiszerbeszolgáltatást mint szükséges intézkedést elfogadták a polgárháború évei alatt, mert védekezni kellett a földbirtokosok ellen. A parasztok azonban ma már saját gazdaságukat pontos számítások alapján akarják vezetni és tudni akarják előre, hogy mennyi adót kell fizetniök a szovjet államnak és mennyi marad meg nekik. Az adónak progresszívnek kell lenni.

Vlagyimir Iljics végighallgatta Csernov beszámolóját, megkérdezte:

— Kicsoda maga?

Csernov elmondta, hogy a Vlagyimir kormányzóság Murom-kerületének Gyakovo falujából való paraszt. Az 1905—1907-es forradalomban való részvétele miatt Szibériába száműzték kényszermunkára. Jelenleg Szibériában gazdálkodik. Pártonkívüli.

Vlagyimir Iljics megkérdezte:

— Hogyan gondolja a progresszív adózást?

Csernov válaszában kifejtette, hogy minél nagyobb a paraszt jövedelme, annál nagyobb adót kelljen fizetnie.

Vlagyimir Iljics elgondolkozott, majd így szólt:

— Beleegyezik-e abba, hogy a most felolvasott beszámolója megjelenjen a „Pravdában"?

— Beleegyezem.

— Akkor egészítse még ki azzal, hogyan gondolja a progresszív adózást. Oszip Csernov azonnal hozzálátott a cikk kiegészítéséhez. Később a „Bednota" szerkesztőségében nagy izgatottan így szólt hozzánk Csernov:

— Természetesen nem engem hallgatott Lenin. Rajtam keresztül meghallgatta az egész dolgozó parasztságot!

Lenin kinyomatta a „Pravdában" Oszip Csernov paraszt cikkét, mely nem sokkal a Kommunista Párt X. kongresszusa előtt jelent meg. A X. kongresszus pedig Lenin beszámoló beszéde alapján határozatot hozott, melynek értelmében a jövőben az élelmiszerbeszolgáltatás helyébe élelmiszeradó lép.

Ez a tény mutatja, hogy Vlagyimir Iljics milyen nagy figyelemmel gondoskodott a néptömegek szükségleteiről és igényeiről, milyen sokra becsülte a dolgozók önálló kezdeményezéseit és milyen mesteri módon tudta felhasználni a dolgozók leveleiben és beszédeiben talált értékes anyagot a párt és a szovjet hatalom legfontosabb döntéseihez.

A termelés és a dolgozók érdekvédelme egy és elválaszthatatlan

— Üzemi bizottsági elnökök értekezlete a szakszervezetben —

A szakszervezeti központ a szakszervezeti munka megjavításáért, az üzemi bizottságokkal való kapcsolat szorosabbá tételéért sorozatosan megbeszéléseket tart az egyes szakszolgálatok függetlenített ÜB-elnökeivel. Legutóbb a járműjavítók és a nagyobb fűtőházak ÜB-elnökei, függetlenített szakszervezeti funkcionáriusai részvételével tartottak értekezletet, amelyet *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet szervezési osztályának vezetője nyitott meg.

A megbeszélés érdekessége, hogy a meghívottak *tárgyi kötöttség* nélkül tárhatták fel mindazokat a problémákat, amelyek üzemük, szolgálati helyük dolgozóit foglalkoztatják. A jelenlevők éltek is ezzel a lehetőséggel s a sok felszólalás azt bizonyította, hogy helyesen ismerték fel: *a termelés kérdéseit nem lehet és nem szabad elválasztani a dolgozók érdekvédelmétől.* Nem egy olyan javaslat született, amelynek megvalósítása hozzájárulhat a dolgozók szociális és munkakörülményeinek javításához. Ezek közül különösen figyelemreméltó az a javaslat, hogy *a szakszervezet munkavédelmi osztálya is bírálja el a szociális beruházások terveit.*

Erőteljesebb harcot a bürokrácia ellen

A résztvevők felemelték szavukat az olyan bürokratikus intézkedések ellen, amelyek károsan befolyásolják a termelést és a dolgozókról való gondoskodást. *Kovács Lajos* elvtárs, a Szombathelyi Járműjavító ÜB-elnöke rámutatott, hogy kocsiosztályuk az első negyedévben 193 rendeletet kapott, köztük több olyant, amely egy korábbi rendeletet vont vissza.

Müller elvtárs, a *Hídépítési Főnökség* ÜB-elnöke szóvátette, hogy üzemük udvarán már negyedik hónapja fekszik egy ponyvával letakart kompresszor és az értékes, a dolgozók egészsége szempontjából nélkülözhetetlen gépet azért nem lehet üzembehelyezni, mert a 10. szakosztályon „elfektették" a kompresszorház tervét. Többen erélyesen bírálták a szakszertárak munkáját, *Glocsek* elvtárs, a Gyöngyösi Kitérőgyártó Vállalat ÜB-elnöke elmondta, hogy náluk a szakszertár 18 dolgozója egyáltalán nem törődik az anyagbeszerzéssel, csupán adminisztrációs munkát végez.

A Ferencvárosi és a Keleti Fűtőház ÜB-elnökei, *Huszár* és *Kiss Lajos* elvtársak több következetességet kértek a tervek kiszabásához, mert például fűtőházuk terveit változatlanul hagyják akkor is, ha közben mozdonyokat helyeznek el a fűtőház állományából. *Ruttkovszki* elvtárs, a miskolci fűtőház ÜB-elnöke kifogásolta, hogy a miskolci igazgatóság forgalombiztonságát ellenőrző csoportjánál egyetlen vontatási szakember sincs. Kifejtette, hogy helyes a szakszervezet kezdeményezése, amellyel az egyes szakszolgálatok ÜB-elnökeinek módot ad a személyes találkozásra, tapasztalataik közvetlen kicserélésére.

Többen kifogásolták, hogy a minisztérium a külszolgálati mozgalmi szervek tudta nélkül, azok megkerülésével rendel be dolgozókat tanfolyamokra és sokszor hasonlóképpen jár el az áthelyezéseknél is. *Kiss* elvtárs, a Keleti fűtőház ÜB-elnöke felhívta a szakszervezetet, hogy erélyesebben védelmezze a dolgozók érdekeit egyes, a szociális gondoskodást még nem szívügynek tekintő szakvonali vezetőkkel szemben.

Felszólalt az értekezleten *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke is. Bejelentette, hogy a szakszervezet a jövőben félévenként hasonló megbeszélésre hívja össze az egyes szakszolgálatok függetlenített ÜB-elnökeit. A jelenlegi megbeszélést eredményesnek mondotta, mert sok olyan probléma került felszínre, amelyről eddig a szakszervezeti megbeszéléseken nem volt szó. Azt a tanulságot is le lehet vonni, hogy *az ÜB-elnökök jól ismerik a termelés kérdéseit.* Ugyanez vonatkozik az anyagbeszerzésre is, sok felszólaló egyenesen úgy beszélt, mintha a vállalatvezető vagy a fűtőházfőnök helyett beszélt volna. Az ÜB-elnököknek, szakszervezeti funkcionáriusoknak kétségtelenül ismerniök kell az anyagbeszerzés problémáit is, mert ez összefügg a termeléssel, de az anyagbeszerzés nem az ő feladatuk. A felszólalások nagy részében az anyagkérdések mögött háttérbe szorult a szorosan vett szakszervezeti munka, pedig ezeknek az összejöveteleknek egyik célja éppen az lenne, hogy *az ÜB-elnökök egymás között kicseréljék a szakszervezeti munkában szerzett tapasztalataikat, kialakult jó módszereiket.*

A fejlődés útja: a termelékenység emelése

Rámutatott ezután az üzemi bizottságok feladatai közül a leglényegesebbekre, kiemelve azokat, amelyeket a XX. kongresszus útmutatásai alapján a szakszervezeti munka megjavítása, eredményesebbé tétele érdekében végre kell hajtani. Leszögezte, hogy *a fejlődés, az anyagi felemelkedés útja a termelékenység emelése.* A versenyszervezés, a versenyszellem élőbbé tétele elsőrendű feladata az üzemi bizottságoknak s lényegében ez is hozzátartozik a dolgozókról való gondoskodáshoz, mert a jó versenymunka emeli a termelékenységet, s ennek révén a dolgozók jövedelmét. Hangsúlyozta végül, hogy az ÜB-elnökök továbbra is foglalkozzanak a leglelkiismeretesebben a dolgozók ügyeivel, szerezzenek érvényt a most életbelépett üzemi kollektív szerződéseknek.

A megbeszélés *Szabó Antal* elvtárs zárószavaival ért véget. Hangsúlyozta, hogy a szakszervezet instruktorainak a jövőben nagyobb segítséget kell adniuk az üzemi bizottságoknak s a segítő munkát nem szabad összetéveszteniök az ellenőrzéssel. Az üzemi bizottságok vegyék még szigorúbban a kollektív vezetés elvét, a munkába az egész szakszervezeti hálózatot vonják be.

— A szakszervezeti munkában a termelés és a dolgozók érdekvédelme egyet jelent — mondotta befejezésül. — A termelés kérdései mellett egy pillanatra sem szabad háttérbe szorulni az érdekvédelem kérdéseinek, mert akkor háttérbe szorul a tervet megvalósító dolgozó ember is.

Az új kollektív szerződések margójára

Április 1-én sok olyan szolgálati helyen lépett életbe a kollektív szerződés, ahol eddig nem volt. Vajon az azóta eltelt húsz nap alatt mutatkozott-e már az „üzem alkotmányának" a hatása? — erre a kérdésre keresünk választ *Cegléd állomáson.* A felelet azonban nem terem olyan könnyen, mint ahogy gondoljuk. Dolgozókkal beszélünk, akik arra emlékeznek ugyan, hogy annak idején ismertették előttük a kollektív szerződés tervezetét, de bizony arra már nem, hogy körülbelül mit is tartalmazott a tervezet a munkabéreken és az illetményjuttatásokon kívül.

Túlzott óvatosság

Van olyan dolgozó, aki előtt ma sem világos, miért volt szükség a kollektív szerződés megkötésére, mikor — véleménye szerint — a szerződés pontjai csaknem ugyanazt tartalmazzák, amit a Munka Törvénykönyve. És ennél a véleménynél meg kell állnunk s részben igazat kell adnunk ennek a dolgozónak. Ugyanis igen sok kollektív szerződésből, így a ceglédiből sem derül ki, hogy a szerződés kimondottan arra a szolgálati helyre vonatkozik, ahol megkötötték. Vagy még világosabban: *a szerződésből hiányoznak a helyi jellegzetességek, éppen úgy aláírhatták volna Pécsett, vagy Szegeden, mint Cegléden.*

Mi ennek az oka? Ezúttal beszéljünk csak Ceglédről, bár igen sok más szolgálati hely szerződésére is vonatkozhatnának ezek a megállapítások. Oka elsősorban *a szolgálati vezető túlzott óvatossága.* Nemcsak azokat, a dolgozók által felvetett javaslatokat hagyta ki a szerződésből, amelyeknek megvalósítására nem látott százszázalékosan biztos fedezetet a felsőbbség részéről, amelyekért esetleg kisebb-nagyobb erővel harcolnia kellett volna, hanem még azokat a pontokat is igyekezett *„a lehetőség szerint"*, *„a létszámtól függően"* betoldásokkal enyhíteni, amelyek teljesen az ő hatáskörébe tartoznak. Különösen a művelődési és az üzemi sportéletre vonatkozó részeknél tapasztaltunk ilyen nagyfokú óvatosságot.

Mindig legyen kéznél a szerződés

Ezzel magyarázható, hogy a dolgozók nem érzik át eléggé a kollektív szerződés jelentőségét, nem tartják annyira magukénak, amennyire pedig ezt a szerződés sikeres megvalósítása megköveteli. Mindenesetre a kollektív szerződés alapos megismeréséhez elengedhetetlenül szükséges, hogy a nyomtatott példányok eljussanak a dolgozókhoz, mindig kéznél legyenek a szakszervezeti bizalmiaknál, a munkahelyeken — elég hiba, hogy kinyomatásuk előreláthatólag legalább másfél hónapot késik — de még ez sem elegendő ahhoz, hogy a dolgozók fel tudják mérni azokat a kötelezettségeket, amelyeket ez a kétoldalú szerződés egyrészt rájuk, másrészt szolgálati vezetőjükre nézve jelent. Állandó felvilágosító munka szükséges ehhez, *a mindennapi gyakorlati életben és munkában kell megmutatkoznia a kollektív szerződés jelentőségének.*

Különösen nagy munka vár ebben az üzemi bizottságra, amely elég megalkuvóan vette tudomásul a szolgálati vezető túlzott óvatosságát a szerződéstervezet, illetve a szerződés elkészítésénél. Kétségtelen, hogy az üzem alkotmányának megalkotása nem könnyű feladat s ebből a szemszögből nézve igaza van *Pécsi Sándor* elvtársnak, Cegléd állomás ÜB-elnökének, aki kijelentette:

— A kollektív szerződés első éve arra lesz jó, hogy tanuljunk. Megtanuljuk, hogyan tehetjük jövőre jobbá, tökéletesebbé második kollektív szerződésünket.

Viszonylag hosszú tanulmányi idő ez az egy év. Főként arra kell ügyelnie az üzemi bizottságnak, de a pártszervezetnek is, hogy a tandíjat egyenlő arányban fizessék a dolgozók és a szolgálati vezetés — vagyis *mindkét szerződő fél tartsa törvényerejűnek magára nézve az állomás alkotmányát.*

Üdülőink várják a dolgozókat



Az ország szebbnél szebb vidékein, gyönyörű környezetben várják üdülőink megérdemelt pihenőre a vasutas dolgozókat. Még az egész évben nyitvatartó mátraházi üdülő is kéthetes üzemszünetet tartott, hogy végrehajtsák a szükséges felújításokat, elvégezzék a nagytakarítást.

A mátraházi üdülőt nagyon szeretik vasutasaink. Ebben nem kis része van a gondoskodásnak, a tisztaságnak, az üdülő alkalmazottai szolgálatkészségének, a jó konyhának.

Tavaly Mátraházán több mint négyezer dolgozó üdült, s ez a szám ebben az esztendőben sem marad a tavalyi alatt. Fehérköpenyes, fehérfityulás lányok, asszonyok sürögnek hangyaszorgalommal *Megyeri Anna*, a tisztaság őrének irányítása alatt abban a száz helyiségben, amely külső és belső csinjével valósággal vonzza vasutasainkat. *Illés Sándor* még a tavalyinál is gyönyörűbb „varázsszőnyeget" terít a lakóépületek környékére, a parkra. Az üdülő dolgozói azon törik a fejüket, hogyan tehetik még szebbé, még vonzóbbá és gazdaságosabbá az üdülőt. *Harasimiuk László* szerelő „légaszalójával", — azzal, hogy egész évi jégkészletüket maguk állították elő és tárolták — 8000 forint évi megtakarítást értek el. A golyóscsapágygyal járó hinta, az új kerítés, stb. találékonyságuknak más kifejezői.

Az IBUSZ-pavilon helyét már portásfülke foglalja el, viszont ízlésesen illeszkedik be az előcsarnokba az Utasellátó új büfféje, ahol — a dolgozók örömére — most már sört és presszókávét is lehet kapni. De így van ez majd minden üdülőnkben, különösképpen pedig ott, ahol most tavasszal kezdik az idényt.

A készülődés azonban csak akkor éri el célját, ha szakszervezetünk, az üzemi bizottságok jól látják el feladatukat, jól szervezik a társadalombiztosítási tanácson belül működő üdültetési albizottságok segítségével a munkát.

Mi is a teendő? Az üdültetési albizottság évi tervet készít a beutalójegyek felhasználásáról, a területi bizottságtól kapott keret szerint. Ezt tovább bontják üzemrészekre, majd összeegyeztetik a szabadságolási ütemtervvel. Az évi üdülési tervet az albizottság negyedéves tervre bontva, szám szerint is meghatározza, hogy hány dolgozót és hol kívánnak üdültetésben részesíteni. Az üdültetés szervezését a SZOT elnöksége által kiadott szabályzat szerint kell végezni. Csak olyan dolgozó részesülhet tehát üdülésben, akinek a munkához való viszonya megfelelő és a szakszervezetnek legalább egy esztendeje tagja. A szakszervezeti alapszervezetek a dolgozókat a társadalombiztosítási küldött és a szakszervezeti bizalmi javaslata alapján juttatják üdültetéshez.

Az a tény, hogy az üzemekben az üdültetési munkával gyakran csak egy-két személy foglalkozik, nem egyszer lehetőséget nyújt arra, hogy kivételezzenek az üdülési jegyek odaítélésénél. Ezért fontos, hogy a dolgozókat bevonjuk a javaslatok elbírálásába. Ismertessük előttük azoknak a nevét, akik üdülésben akarnak részesülni, kérjük ki véleményüket és javaslataikat. Csakis ily módon tudjuk kizárni a beutalásoknál még ma is észlelhető „pártfogásokat" és elérni azt, hogy az üdültetés valóban legjobbjaink jutalma legyen.



Szerte a vasúton lelkesen és eredményesen készülnek május elseje méltó megünneplésére. Budapest—Soroksári út állomás kereskedelmi dolgozója, Szabó Antal szállítómunkás is nagyobb termelékenységgel, 180 százalékos teljesítménnyel készül a nagy ünnepre.

(Kovács Géza felv.)

Levelezőink írják

Azonos munkakörben más elbírálás?

Arra szeretnénk választ kapni, hogy mi a különbség a különböző szolgálati ágaknál dolgozó takarítónőknél? Ezt azért kérdezzük, mert a közelmúltban rendelet jelent meg arról, hogy a pályafenntartásnál dolgozó takarítónőket nem illeti meg az egyenruha és a meglévő ruhát vissza kell adni.

Mi is az V. szakcsoportba tartozunk, mint a többi szolgálati ág takarítónői. Furcsa tehát e megkülönböztetés. Talán azért intézték ezt így, mert mi épületekben, műhelyekben végezzük a munkánkat? Úgy tudjuk, hogy egy „gazdánk" van, azonos munkakörökben dolgozunk. Lehet azonban, hogy a többiek édesgyerekei, mi pedig mostohagyerekei vagyunk a vasútnak. Jól van ez így?

Meszler Lászlóné
pécsi pft.

Nem engedi a nép vagyonát!

Sipőcz János elvtárs málházói munkakört tölt be Balatonmáriafürdőn. Egy kis csavar a vasút hatalmas gépezetében, nem kell munkájához érettségi bizonyítvány, de annál inkább kell hozzá szív, éberség. Az elmúlt napokban is bizonyította, hogy valóban így van. Az történt, hogy a Terményforgalmi Vállalat rakodói közül valaki egy zsák mérlegelt rozsot eldugott azért, hogy munka végeztével elvigye. Sipőcz elvtárs észrevette és jelentette. Nem engedte a nép vagyonát dézsmálni.

Görbe Zoltán
Balatonmáriafürdő

Termelési értekezlet előírásban és gyakorlatban

Mindenki előtt ismeretes a termelési értekezletek célja. A cél azonban versenyadatok közlése nélkül nem érhető el. A 4. C. végrehajtási utasítása például előírja, hogy adjanak felvilágosítást az elért eredményekről, meg hogy a beszámolókban döntően foglalkozni kell az előző havi tervteljesítés eredményének értékelésével. Az utasítás azt is elrendeli, hogy a termelési értekezletet a tárgyhónapot követő hónap 1—10-e között kell megtartani. Viszont ilyenkor versenyadatokról még szó sem lehet. Egyszerűen azért nem, mert a számfejtést 9-ig végzik el és az anyag, bér stb. költségeket csak 10—12-e körül tudják feldolgozni, az értékelés pedig csak 14-én, vagy még később lehetséges.

Javaslat: a pályafenntartási főnökség központjában és a pályamesteri szakaszon a termelési értekezlet időpontját 14-e utánra halasszák.

Hutter János,
Bp. ferencvárosi pályafenntartás főnökség

„Bérelt szakasz" jegyvizsgáló táskának

Március 18-án az 1902-es sebesvonattal Dombóvárra utaztam két vasutastársammal. Szerettünk volna együtt maradni, de el kellett válnunk hely hiányában. Azaz volt egy lezárt fülke a párnásban, de ott a jegyvizsgálók táskái pihentek. A vonat indulása után a három kalauz kinyitotta a szakaszt és beültek reggelizni. A vonatban kalauzkocsi is futott, semmiképpen sem volt indokolt a szakasz önkényes lefoglalása az utazóközönség elől. Mit szólnak ehhez és az ehhez hasonló önkényeskedéshez a vezénylőtiszt elvtársak, akiknek nagyobb fegyelemre kellene oktatniuk a jegyvizsgálókat?

Szetei Dezső
Kőbánya-felső pu.

— Háromhónapi időtartamra elvonták az utazószolgálatból a zalaegerszegi fűtőház létszámába tartozó Tibola József, Szabó Gyulát és Sós Györgyöt, mert a balesetelhárítási oktatásról igazolatlanul távolmaradtak.

*

— Negyven forint részkártérítésre büntették a Veszprém-külső fűtőház létszámába tartozó Vörösházi Pál fűtőt, mert ügyelmeztetés ellenére a gőzfűtést ráirányította az ott javítást végző mozdonyvezetőre, akit leforrázott.

Szomorú mese a mérföldlépő óriáscsizmáról

A mesékben sokszor szerepel a mérföldlépő csizma. Egyik-másik mesehősnél indokolt is a csodacsizma használata, hogy hipphopp, ott lehessen, ahol akar. Vajon mivel indokolható azonban a mesebeli óriáscsizmák használata a vasút kocsitisztító és takarítónőinél? Kínos látni, amikor a takarítónők úgy csoszognak a hatalmas, még férfilábaknak is becsületére váló 42—44-es gumicsizmákban, hogy még a lábukat sem merik emelni, nehogy váratlanul kilépjenek ebből a korántsem mesebeli lábtyúkból.

Az Anyagellátási Igazgatóság azt mondja: mit tegyen, ha a könnyűipar csak nagyméretű csizmákat szállít? A szolgálati főnök azt mondja: mit tegyen, ha az Anyagellátási Igazgatóság csak óriáscsizmákat ad? Körbe-körbe, karikába, a bürokrácia javára. Mert bizony nehéz elképzelni, hogy a gumigyárak csak „nagyban" gyártanak csizmát. Sőt, elképzelésünk szerint arra is lenne mód, hogy a vasút — közelebbről az Anyagellátási Igazgatóság — kisebb méretű gumicsizmákat rendeljen.

Mindenesetre a dolgozókról, különösképpen a dolgozó nőkről való gondoskodás azt parancsolja, hogy az ilyen, talán nem nagy horderejűnek tűnő kérdéseket is lelkiismeretesen, a tőlünk telhető legnagyobb jóakarattal intézzük. Mert kínálkozna egy másik megoldás is, ami talán tetszőbb lenne a bürokrácia nagymestereinek: tessék hirdetményt közzétenni, hogy csak olyan nők jelentkezhetnek felvételre, akiknek lábmérete meghaladja legalább a 42-est.

Horváth Géza

Ifjúsági élet

Jó szakmunkások lesznek-e az ipari tanulók?

Az elmúlt hetek során járóműjavítókban és fűtőházakban járva többször is hallottam a vezetők panaszát: *kevés a jó szakmunkás!* Valóban, nincs elég esztergályos, kazánkovács, mozdonylakatos. De mit ígér a jövő? Formálódnak-e, nevelődnek-e a vasút új szakmunkásai? Erre kerestem választ az MTH 24. számú *Kilián György* nevét viselő intézetben.

A *Megyeri úton* áll az intézet kétemeletes, modern épülete, amely 1954 óta nyújt otthont a MÁV ipari tanulóinak. A tisztaságtól ragyogó folyosók csendesek, csak a tantermekből szűrődik ki halk beszédfoszlány, jelezve — folyik a tanulás.

Az I. és II. éves ipari tanulók két napot töltenek hetenként az intézet falai között, négyet pedig az *Északi* és a *Landler Járóműjavító*, a *Hámán Kató Fűtőház* és a *Nyugati Szerelésvezetőség* tanműhelyében. A III. évben még több a gyakorlati foglalkozás.

Egy kis statisztika

Mindezt *Pallag Pál* igazgató mondja el, aki 450 ifjú szakmunkás nevelésének gondját viseli vállain. Ő büszkélkedik egy nemrég készített statisztikával is, amelyből kitűnik, hogy az intézetben nevelkedett, tíz hónapja felszabadult fiatalok hogyan állják meg helyüket. *110 fiatal közül már van aki csoportvezető, kiváló dolgozó, 17-en 130 százalék felett, 73-an pedig 100 és 130 százalék között teljesítik a normát.* Mindössze 20-an nem érték még el a 100 százalékot. Hozzá kell tenni, hogy ezek a fiatalok csak két évig voltak tanulók, s azóta nemcsak a tanulóidő emelkedett három évre, hanem sokat fejlődött az intézet módszertani nevelése is.

A statisztikai számok tehát biztatóak. S a valóság? Győződjünk meg róla személyesen, menjünk végig az intézeten.

Az iskolai és a gyakorlati oktatást a DISZ szervezte szakkörök is segítik. *Működik vasútmodellező, rádiós, történelem-, bélyeggyűjtő, rajz- és képzőművészeti szakkör.* Több szakkörben foglalkoznak kultúrával, sporttal a fiatalok. A szakköröket szaktanárok vezetik, egy-egy szakkör egy-egy osztályban nyert elhelyezést. A történelemórát például a történelem-szakkör termében, a szakmai ismeret órát a vasútmodellező szakkör termében tartják.

Miről mesélnek a bélyegek

A történelemórán hazánk felszabadulásáról tanultak a fiatalok. A szakkör — *Kóczián Béla* vezetésével — tablót készített a felszabadulásról. *Látható a szovjet hadsereg harcainak térképe, egy elsárgult, régi plakát „felkoncoltatik" feketebetűs felirata a Szálasi-terrorra emlékeztet, egy másik plakát a párt újjáépítésre hívó szavát hirdeti.*

De aki a bélyegekből összeállított tablót tekinti meg az is képet nyer arról, mit is tanulnak a fiatalok. Rajzos térképen *emlékbélyegek mutatják az 1848-as európai forradalmak hatását*, a magyar szabadságharcot, az októberi forradalom győzelmét és hatását Európaszerte. Egy másik tablón *a bélyegek a május elsejék történetét mesélik.* A XX. kongresszus után *bélyegekből állították össze Lenin életét.* S alighanem egydülálló a vasút fejlődéséről készített bélyeggyűjtemény is. Stephenson mozdonyától kezdve a legújabb Diesel-mozdonyig világméretekben látható a vasút fejlődése — bélyegeken. A gyűjtők szórakozva tanulták meg a történelmet és ismerték meg a vasút fejlődését.

A mozdonylakatosok szaktermében a fiatalok készítette modellek segítik a tanulást. Látható 324-es gép vezérműve, kazánszerelvények, teherkocsialvázak, mozdonyalkatrészek. *Márta János* másodéves tanuló a vezérmű elkészítéséhez járult hozzá.

Arra a kérdésre, hogyan érzi magát, így válaszolt: *nagyon örülök, hogy itt tanulhatok. Tanáraink lelkiismeretesen foglalkoznak velünk, biztosítva van, hogy jó szakmunkások legyünk. Kovács Lajos* hasonló válaszokat ad.

A villanyszerelő-tantermet most szerelik *Balogh Tibor* és *Zentai Mihály* másodéves tanulók. *Megszerettem az elektromosságot* — mondja *Zentai Mihály. De itt nemcsak tanulunk, hanem művelődünk is. Tegnap előadást hallgattunk a kül- és belpolitikai helyzetről, utána pedig kultúrműsor volt. Gyakran járunk színházba és moziba is.*

Az iskola valóban nagy gondot fordít a fiatalok mindenirányú nevelésére és ehhez nyújt nagy segítséget a DISZ-szervezet. A DISZ szervezi a gyengébbek segítését, a DISZ védnökséget vállalt a történelem tanulása felett, a DISZ foglalkozik a fegyelmezetlenkedőkkel, egyszóval tevékeny részese a nevelésnek.

Jobb, modernebb gépek kellenének

A jövő szakmunkásainak képzése tehát jó irányban halad. Azért szóljunk azokról a problémákról is, amelyek ma még fékjei a fejlődésnek. *A tanműhelyek gépi berendezése technikailag elmaradott s emiatt a tanulók csak elméletben tudják elsajátítani az új munkamódszereket.* Ez is oka annak, hogy felszabadulásuk után nehézségeket okoz nem egy fiatalnak a norma teljesítése. A szociális gondoskodás is hagy kívánnivalót. Nem megfelelők a tanműhelyi öltözők, mosdók, nincs kellően megoldva a munkaruhák mosása. Lehetne ezeken a panaszokon is segíteni és akkor még eredményesebb lenne a vasút szakmunkásainak képzése.

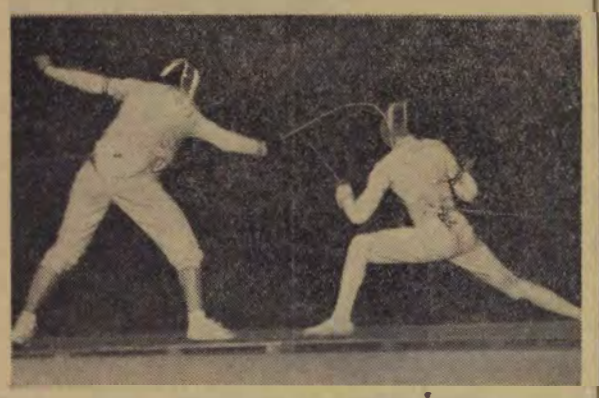
B. G.

SPORT

Második helyezett: Kamuti (Magyarország)

Könnyű annak a sportemlékeit felidézni, aki eddig mindössze tizenhétszer ünnepelte születésnapját. Az első tizenkét esztendőt rendszerint a játékos, gondtalan évek töltik ki, s komolyabb sportolásról csak ezek elmúltával lehet szó.

Persze, rövid öt év alatt is feltornyosulhat kivételes esetekben annyi nagyszerű emlék, hogy a legszebb kiválasztása gondot okozhat az „emlékkönyvben" kapozónak. De nem támaszt nehézséget annál, aki eddigi legmaradandóbb élményét alig néhány héttel ezelőtt élte át.



A világbajnokság második helyezettje, Kamuti Jenő (baloldalon), a balkézzel vívó Papp Csabával méri össze erejét. A kép a luxembourgi ifjúsági Vivó Világbajnokságon készült. Papp Csaba a döntőben elszenvedett sérülése miatt nyolcadik lett. Ő is a Budapesti Törekvés versenyzője. Jelenleg a MÁV tisztképző-tanfolyam hallgatója.
(Foto Théo Mey Luxembourg)

Kamuti Jenő, a Budapesti Törekvés ifjúsági törvívójának sportpályafutása is mindössze öt évet ölel fel. De erre az öt esztendőre világbajnokságon szerzett második helyezés is esik. A rokonszenves, mindig mosolygó arcú fiú legutóbb Luxembourgban a világ legjobb ifjúsági törvívóinak bajnokságán a második helyet vívta ki.

Az élmény frissesége és nagyszerűsége szinte motorikus erővel segíti elmondóját, s ez érthető, hiszen jelenleg szinte minden e körül csoportosul.

★

Az olvasó persze arra is kíváncsi, hogy milyen út vezetett a luxembourgi világbajnokságig. Ezért nézzük sorjában Kamuti Jenő ötesztendős sportpályafutását.

Nagy Árpád, a Bp. Törekvés vívóedzője így emlékszik vissza erre az időre:

— Már az első edzések alkalmával észrevettem, hogy Jenővel érdemes komolyabban foglalkozni. Igaz, kicsit merev volt, de ez annak tudható be, hogy addig a legkülönbözőbb sportágakkal próbálkozott. Hosszú ideig csak a mozgását csiszoltam, a technikáját igyekeztem javítani. Versenyezni nem engedtem.

Kamuti Jenő mosolyogva hallgatja edzője szavait, majd így szól:

— Bevallom, bizony türelmetlen voltam egy kicsit, mert úgy éreztem, hogy ideje lenne már összemérni erőmet versenyen is. de hiába, Árpád bácsi nem engedett. Mindig azt mondta: gyenge vagy még, fiam.

A további beszélgetésből kitűnik, hogy Kamuti Jenő mindössze másfél évvel ezelőtt szerezte meg az ifjúsági minősítést, de ettől kezdve egyre gyorsabban haladt. Az ifjúsági minősítés után két hónappal elsőosztályú sportoló lett, s egyre többet versenyzett. Tehetsége hamarosan feltűnt, s 1955-ben tagja lett az ifjúsági válogatott keretnek.

— Én voltam a keret legfiatalabb és leggyengébb tagja — emlékezik vissza. A leggyengébb nemcsak testileg, hanem vívásban is. Akkor bántott is kicsit a dolog, különösen az, hogy nem kerültem be a Budapesten megrendezett ifjúsági világbajnokságon részvevők közé.

★

Az 1956-os esztendő azonban annál több sikert hozott. A januárban megrendezett felnőtt elsőosztályú versenyen negyedik lett. Két hét múlva Budapest ifjúsági bajnokaként állt fel a dobogóra, egy hétre rá pedig egy felnőtt válogató versenyen állta meg nagyszerűen a helyét. Gyuricával holtversenyben végzett az első helyen, megelőzve olyan világnagyságokat, mint Sákovits, Szőcs Fülöp és Marosi. Ezután országos ifjúsági bajnok lett, és a középiskolások között is a legjobbnak bizonyult.

Közben elérkezett az idő a luxembourgi világbajnokság válogatottjainak kijelölésére. A szakemberek úgy találták, hogy Kamuti Jenő tudása megérett a válogatottságra.

— Amikor megtudtam, hogy tagja vagyok a válogatott csapatnak, nem volt nálam boldogabb ember. A címeres melegítőt otthon többször felpróbáltam, s egymást érték az álmatlan éjszakák. Válogatottnak lenni, utazni, világot látni, ez volt mindig a vágyam.

A világbajnokságon kitűnően megállta helyét a Törekvés ifjú vívója. Megelőzve számos francia, olasz, belga, svájci, luxembourgi és német vívót, Fülöp mögött a második helyen végzett.

Nagy volt az öröm Luxembourgban és itthon egyaránt. Az út visszafelé éppoly izgalmas volt, mint kifelé. Mit szólnak az eredményhez itthon? — ez a gondolat járt állandóan a fejében.

Hamarosan erre is választ kapott. Az állomáson a várakozók véget érni nem akaró ünnepléssel fogadták. Ünnepelték otthon, a sportkör vívótermében és a Czukor utcai Gyakorló Gimnáziumban egyaránt.

— Az iskolában már három előadást kellett tartanom luxembourgi élményeimről — mondja. Mint az iskolai DISZ vezetőségi tagja, ünnepi gyűlésen is meg kellett ismételnem előadásomat. Jólesett beszélni azokról az élményekről, melyekről néhány évvel ezelőtt csak titokban mertem álmodozni.

Az ifjúsági bajnokság második helyezettje azóta sem hagy ki egyetlen edzést sem. Minden szabadidejét a vívóteremben tölti, ahol szorgalmasan hallgatja tanítómesterének, Nagy Árpádnak tanácsait. Nagy Árpád nemcsak sportmestere Kamuti Jenőnek, hanem igazi nevelője is.

— Most könnyűnek a sportmunkán. Nem azért, mintha fáradt lenne, hanem azért, mert Jenő ebben az évben érettségizik, s így a tanulásra jelenleg több gondot kell fordítani — mondja az edző.

Kamuti ezidelg jelesrendű tanuló volt, szavaiból kitűnik, hogy ezt továbbra is céljának tartja.

Búcsúzásul még ennyit mond:

— Orvos szeretnék lenni, és hamarosan ifjúsági vívóvilágbajnok.

Első vágya minden bizonnyal teljesül, ha nem is olyan hamar, mint az utóbbi, annit az is megkönnyít, hogy ez idei világbajnokság második helyezetjének még háromszor nyílik alkalma ifjúsági világbajnokságon részt venni.

Mécs László

HIREK

Kőbánya-Felsőről Balatonmáriafürdőn át Balatonalmádiba

Minden vasutas tudja, hogy Kőbánya-felsőről nem Balatonmáriafürdőn át vezet az út Balatonalmádifürdőre, mégis ezen az útvonalon került egy kocsi ottani rendeltetési helyére.

Április 11-én az 1298-as hozott egy kocsit Kőbányáról Balatonmáriafürdőre bárcázva, számadás nélkül. A címzett a 4. számú Mélyépítőipari Vállalat, a rakcúly pedig 7042 kilogramm volt. Amint a kocsit megkaptuk, 9 órakor, nyomban távirattag kerestük fel Kőbánya-felsőt, közölje a kiszolgáltatáshoz szükséges adatokat. Másnap délig válasz nem érkezett s mivel letelt a 24 óra, az áruirányító úgy intézkedett, hogy a kocsit ki akni. Kiraktuk. Tizenharmadikán végre 1 órakor megjott a távirati válasz: a kocsi Balatonalmádifürdőre továbbítandó, mert oda számolták el. A kocsit közben újra megrakva már elküldtük. Mit volt mit tenni, a rakományt (dróthuzal) berakattuk, illetve a nagykanizsai rakodási főnökség dolgozóival berakattuk egy másik kocsiba, aztán 14-én elküldtük Balatonalmádifürdőre.

Állomásunk dolgozói most törik a fejüket, hogyan történhetett meg ez az eset. Mert hogy tévedésből elbárcázták a kocsit, ez még érthető, megesik az ilyesmi, bár nem szabadna megtörténnie. De sehogy sem tudjuk megérteni, hogy amikor a kocsifeliró Kőbánya-felsőn a vonatba besorozandó kocsit beírta és a számadásokat leegyeztette, nem vette észre a tévedést. De ha már ő nem vette észre, észre kellett volna venni legkésőbb Székesfehérváron, mert az 1298-as számú vonatot ott állították össze. Ám a számadás hiánya ott sem tűnt fel senkinek.

Ha nem lenne olyan nehéz a kocsihelyzetünk, mint amilyen, ha bővelkednénk kocsiban, a vállalatok pedig áruban, az eset jó tréfa lenne, de így bizony nagyon szomorú dolog. Mennyi felesleges munka, mennyi felesleges kocsifutás, tolatás merült fel azért, mert egy rossz kocsibárcára senki sem figyelt fel és hagyták, hogy a Balaton északi partjára szánt kocsi a déli partra kerüljön, annak is a nyugati végébe.

G. Z.

— **Áthaladt** az első személyvonat április 17-én délelőtt 11 órakor a Szekszárd—Tolna-Mözs kijavított vonalszakaszon. A pályát — mint annak idején megírtuk — az árvíz mosta el és most fejeződött be helyreállítása.

— **Az árvízkárosultak** megsegítésére 4632 forintot adományoztak a pusztaszabolcsi fűtőház dolgozói. A gyűjtés tovább folyik.

— **Háromnapos munkaszünet lesz** május 1 alkalmából. Az április 29-i pihenőnapot hétfőn, április 30-án kell biztosítani. Ebben az évben még a december 23-i és 30-i pihenőnapot kell áthelyezni december 24-re, illetve 31-re.

— **A péceli volt Ráday-kastély**, a jelenlegi MÁV betegotthon helyreállítása közben értékes XVIII. századbeli falfestményekre bukkantak. Az egyik, úgynevezett Herkules-szoba freskóiról *„Pályám emlékezete"* című művében Kazinczy Ferenc is megemlékezik.

— **A 8000 sportoló között**, akik május 1-én felvonulnak — ezúttal is ott lesz a Törekvés SE küldöttsége.

— **A debreceni felvételi épület** újjáépítése során a postaépület mellé épülő 40 méter magas toronyban televíziós és mikrohullámú adót helyeznek el.

— **J. Cserednyicsenko elvtárs**, a Szovjetunió vasutas szakszervezetének elnöke meleghangú levélben köszönte meg szakszervezetünk elnökségének a magyar—szovjet barátság hónapja alkalmából a szovjet vasutasokhoz intézett jókívánságait.

— **A kaposvári vasutasok** felelősségteljes munkáját a most épülő 300 vagont befogadó képességű gabonasiló felépítése jelentősen növelni fogja.

— **A szegedi vasutasok** „Petőfi Sándor" Művelődési Otthonában az árvízkárosultak segélyezésére népszerű melódiákból jólsikerült operett-estet rendeztek.

— **Május 1-re elkészül** a vagonkirakó géplapát mintapéldánya a Vas megyei Gépipari Vállalat sárvári telepén. A géplapát segítségével egy óra alatt 30—40 tonna szenet vagy egyéb rakományt tudnak kirakni a vasúti kocsikból.

— **Felelősségre vonták** Borszuk Gyula gépkísérőt Veszprem-külső állomáson, mert a mozdony kísérése során a gép oldalhágcsóján tartózkodott.

— **A Berente szénpályaudvari vasutasok** 3443 forintot adományoztak az árvízkárosultaknak. Különösen kitűnt Pavlik Gábor pályafenntartási dolgozó, aki fizetésének közel hat százalékát ajánlotta fel.

LAKÁSCSERE

— **A Móricz Zsigmond-körtér** környékén elcserélném kétszobás-konyhás, gázzal ellátott főbérleti szolgálati lakásomat, vagy egyszoba összkomfortos, vagy egyszoba hallos, esetleg hálófülkével ellátott komfortos, gázszolgáltatású, nem szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet a Rudas László utca 81. II. em., 16. sz. alatt egész napon át.

— **Vácott, a Széchenyi utca 14.** I. emelet 1. sz. alatti kétszobás konyhás, balkonos lakásomat elcserélném hasonlóval Budapest területén. Megbeszélés személyesen vagy levélben a fenti címen, Sörös Pállal.

— **Magánlakásomat**, amely a XIV. kerület, Gyarmat utca 17. sz. alatt van, elcserélném hasonló szolgálati lakásra. Jelenlegi lakásom egy szoba, konyha, előszoba és WC-ből áll, gáz van. A lakáscsere ügyében a megadott címen, délután 5 órától kezdve, Horváth Sándor nyújt felvilágosítást.

IX. KERESZTREJTVÉNY

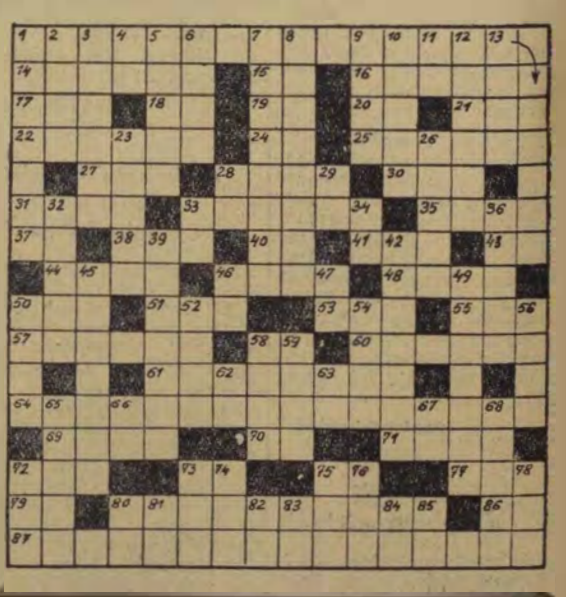
VIZSZINTES: 1. **A Szovjetunió külpolitikájának vezérelve.** 14. Ilevesmegyei község. 15. Hegyiben van! 16. Okult. 17. Alban pénz. 18. Sír. 19. Német ő. 20. Műveletlető képző. 21. Építészeti stílus. 22. Keleti népek. 24. Horváth Elek. 25. Heverő, fonetikusan. 27. Bő. 28. Zuhanva. 30. Szarvasfajta. 31. Madárlakhelyek. 33. Afrikai madár. 35. Furfangos. 37. Nem férfi. 38. Kerti szerszám. 40. Hamis. 41. Cselekvés. 43. Kötőszó. 44. Építőanyag. 46. Helyhatározószó. 48. A nyakra való. 50. Perpatvar. 51. Szűk németül. 53. Már latinul. 55. Ilyen zár is van. 57. Hal része. 58. Kérdőnévmás. 60. Vissza: férfinév. 61. Csinálj rendet! **64. A helyes pártvezetés alapelve.** 69. Munkaárvevő. 70. Indulatszó. 71. Kötőszó. 72. Erdei gyümölcs. 73. 365 nap. 75. Vissza: félt. 77. A vonat útja. 79. Papírra vet. 80. **A békét akaró, nem szocialista államok tábora.** 86. Kötőszó. 87. Vasúti szakmunkás. (A hetedik kockában kettős betű.)

FÜGGŐLEGES: 1. Magyar tenger. 2. Figyelmes. 3. Egzotikus madár. 4. Kötőszó. 5. Latyakos. 6. Férfinév. 7. Vissza: kirándulóhely. 8. Mire használják? 9. Csillag angolul. 10. Anya latinul. 11. Kimondott betű. 12. Svájci város. 13. Vissza: hangnem. 23. Esés. 26. A Mátra legmagasabb csúcsa. 28. Elek Andor. 29. Kutya. 32. Dunamenti község. 33. M. Ó. 34. Malacsivítás. 36. Dunántúli hegység. 39. Csongrád megyei város. 42. Megállóhely Siófok—Lepsény között. 45. Érzék. 46. Fa része. 47. Kínai név. 49. Mosás előtti művelet. 50. A szentivánéji álom egyik szerepe. 52. Testrész. 54. Előtt latinul. 56. Rítka férfinév. 58. Bibliai név. 59. Papírra vetve. 62. Káté! 63. Papírmérték. 65. Romeó betűi keverve. 66. Háziállat. 67. E. E. E. E. 68. Gyümölcs teszi (végén fölös betű.) 72. Sima. 73. Dísze. 74. Vásárol. 75. Út. 76. Mozgásban van! 78. Jugoszláv város. 80. Kimondott betű. 81. Egyszerű gép. 82. Szám. 83. Módhatározórag. 84. Megáll magánhangzói. 85. Tál szélei.

Beküldendő: vízszintes 1, 64, 80.
Beküldési határidő: május 3. A helyes megfejtők között könyvet sorsolunk ki.

A VIII-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Tisztasági hónap. Május elseje. Éjjeli szanatórium.

Könyvet nyertek: Krajnyák Istvánné bérelszámoló, Bp—Déli Fűtőház. Tőkési Lajosné, Bp. XIII., Maulner Sándor utca 145. I/7. Galgóczy Andor vez. kal., Kisterenye. Kiss Ferencné Debrecen, TBKE.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden vasárnap — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Lapigazgatóság: Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség Budapest. VI., Sztálin út 83 Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVF. 17. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. ÁPRILIS 30

A VILÁG DOLGOZÓINAK HARCOS ÜNNEPE

Ha visszaemlékezünk az előző évek május 1-i ünnepére, a tavaszi szélben lobogó zászlók ezreire, a napfényben és örömben fürdő arcokra, emlékezetünkben felmerül az a hatalmas földgömb is, amelyet a Landler Jenő Járóműjavító dolgozói vittek. A május 1-i felvonulások örök szimbóluma a földgolyó, hiszen ennek az ünnepnek semmi más ünnephez nem hasonlítható varázsát éppen az adja, hogy az egész világ dolgozóié.

1890-ben, az első május 1-i ünnepen írta *Engels: „Világ proletárjai, egyesüljetek!" Amikor immár 42 esztendeje ...e szavakat világgá kiáltottuk, csak kevés hang válaszolt... Amikor e sorokat írom, az európai és amerikai proletariátus seregszemlét tart első ízben mozgósított csapatain, egységes hadseregként mozgósítva, egy zászló alatt és egy legközelebbi cél érdekében... és a mai nap látványa az egész világ tőkéseinek és földesurainak megmutatja, hogy manapság a világ proletárjai valóban egyesültek.*

Bár mellettem állna még Marx, hogy ezt saját szemével láthatná!"

Négy esztendővel később, a spanyol munkásokhoz küldött üzenetében ezt írja *Engels: „Május 1-e két élesen elhatárolt, egymással szembenálló tábort jelent: az egyik oldalon a nemzetközi proletariátus, amely az általános felszabadulás vörös zászlaja alatt a győzelem felé halad, a másik oldalon valamennyi ország vagyonos és reakciós osztályai, amelyek kizsákmányoló kiváltságaik védelmére egyesültek. A harc megkezdődött, a vörös zászlót kibontottuk, a győzelem biztos, előre!"*

Több mint hatvan esztendővel ezelőtt, amikor *Engels* leírta ezeket a szavakat, a kapitalizmus még szilárd társadalmi rendszernek látszott. Úgy látszott, még hosszú virágzásnak néz elébe és kevesen gondolták, hogy hamarosan a nagy társadalmi összecsapások, a forradalmi osztályharc hatalmas csatái következnek. Kevesen értették még akkor a munkásosztály világtörténelmi hivatását, szerepét. A tudományos előrelátás, a helyzet mélyrehatóan elemzése tükröződik Engelsnek e harcra mozgósító szavaiban: *„A harc megkezdődött, a vörös zászlót kibontottuk, a győzelem biztos, előre!"*

Hatvanhat esztendő telt el az első május 1-e óta. Azóta a harci nap jelentősége minden évvel növekedett. Nőtt a jelentősége, hiszen a munkásosztály bebizonyította, hogy képes teljesíteni történelmi hivatását.

Május 1-e hamarosan meghódította a magyar munkások szívét is. Már 1890 május 1-én Budapesten 60 ezren ünnepelték ezt a napot. Ugyanígy munkástüntetésekre került a sor a nagyobb vidéki városokban is. A rákövetkező években a nagy munkásünnep elindult hódító útjára az egész országban. És a magyar munkások a terror ellenére, csendőrszuronyokkal dacolva, évről-évre megünnepelték harci napjukat. A felvonuló munkásság soraiban mindenkor ott voltak a vasúti üzemek munkásai és ott voltak akkor is, amikor harccal, sztrájkkal kellett védeni a proletár-nemzetköziség napját. 1909-ben a vasút vezetősége mindenfajta megmozdulást megtiltott a vasutas dolgozóknak és betiltotta a május 1-i munkaszünetet is. Erre az Istvántelki Főműhely dolgozói azzal válaszoltak, hogy nem álltak a gépek mellé, nem vették kezükbe a szerszámot, hanem ülősztrájkot tartottak.

Szabadon, vígan és győzelmesen először 1919-ben ünnepelte a magyar dolgozó nép május 1-ét. Százezrek bizakodó és harcos felvonulása Budapesten, a vidéki városokban és falvakban tette felejthetetlenné ezt a napot.

A proletáriátus nemzetközi ünnepe az elnyomás sötét éveiben sem veszített erejéből, reményt, biztatást oltott a dolgozó magyar nép szívébe.

Most a tizenkettedik szabad május 1-e köszöntött ránk. Tizenkettedszer szárnyal szabadon dalunk a díszbe öltözött utcákon, hirdethetjük büszke örömmel, hogy hűek vagyunk a nemzetközi proletariátus nagy ügyéhez, együtt harcolunk az egész világ munkásságával a békéért. A béke eszméje úgy eggyé forrott az elmúlt években május 1-ével, hogy ez a nap immár nemcsak a proletariátus nagy seregszemléje, hanem *a békéért vívott világméretű küzdelem harci napja is.*

A májusi ünnep küszöbén a világ népei ismét láthatták, milyen óriási erőfeszítéseket tesz a Szovjetunió a béketábor erejének szakadatlan növeléséért. A Szovjetunió, a békeszerető külpolitika lenini elveihez híven, erőteljesen folytatja a nemzetközi feszültség enyhítésére és a béke megszilárdítására irányuló politikáját s nagy sikereket ér el ezen az úton.

A XX. kongresszus beszámolója leszögezte, hogy a háború óta először következett be bizonyos enyhülés a nemzetközi feszültségben s megállapította, hogy a Szovjetunió békés kezdeményezéseinek sikerét nagymértékben elősegítette valamennyi békeszerető ország támogatása. A XX. kongresszus megállapításai és útmutatásai új, hatalmas erőt jelentenek azoknak a millióknak, százmilliónak, akik május 1-én ismét magasra emelik a világproletariátus és a béke zászlóit. És az idén még több kéz ragadja meg a zászlót, újabb százezrek csatlakoznak a felvonuló százmilliók hatalmasan hömpölygő folyamához. Olyan népek menetelnek a dolgozók roppant tömegeivel, akiknek eddig tilos volt az ünnep, akik eddig nem mutathatták meg nyíltan, hogy a béketábor tagjainak, a proletárnemzetköziség híveinek vallják magukat. Ott lesznek az idén elsőízben a ceyloniak, az ő zászlóik selymén is megosillan ugyanaz a napsugár, amely a mi számunkra is érlelte a szabad életet. A világ munkásainak seregszemléjén ott látjuk *Indiát, Indonéziát, Burmát, Egyiptomot* és a többi, függő helyzetükből felszabadult országok népeit, amelyek szilárd támaszai a békének, a népek baráti együttműködésének.

Ezen a májusi ünnepen forró üdvözletet küldünk barátainknak és harcostársainknak az egész világon. És ha az ünnep előestéjén mérlegre akarjuk tenni, hogy mi magyar vasutasok mit tettünk a világ dolgozóit összefogó szálak erősítéséért, büszkén mondhatjuk, hogy nagy feladataink mellett, a békeharcban való tevékeny részvételünkön túl is építettük, erősítettük kapcsolatainkat a világ békeszerető népeivel.

A személyes találkozások, a baráti levélváltások évről évre erősítik, szilárdítják a magyar vasutasok kapcsolatát a külföldi vasutas dolgozókkal, elsősorban az épülő kommunizmus nagy országának, a Szovjetunió hős vasutasaival. Az idén május 1-e előtt ismét a levelek sokasága indult a Szovjetunióba, a moszkva—rjazani, a moszkva—kievi, az észak-kaukázusi, a moszkva—kurszk—donyecmedencei vonal állomásaira, fűtőházaiba.

Még szorosabbá fűztük a kapcsolatot a baráti demokratikus országok vasutasaival, forró üdvözletünket küldtük *a Kínai Népköztársaságba, a Német Demokratikus Köztársaságba, Jugoszláviába, Csehszlovákiába, Romániába, Albániába, Lengyelországba, Bulgária* vasutasainak, akik a testvéri kommunista pártok vezetésével építik országaikban a szocializmust, harcolnak a kollektív biztonságért, a tömegpusztító fegyverek betiltásáért, a lefegyverzésért, a háború megakadályozásáért.

De a levelek százai indultak a vasutas dolgozók tollából a kapitalista országok dolgozóihoz is, akik síkraszállnak a békéért, hazájuk függetlenségéért, népük szabadságáért és felemelkedéséért. A japán vasutas szakszervezetek útján üdvözöltük a japán vasutasokat, meleghangú levelet küldtünk azoknak az olasz vasutasoknak, akik tavaly ősszel baráti látogatást tettek nálunk. A szintén hazánkban járt *Le Hunter Edmund* és *Armel Marnay* számára küldött levél útján üdvözöltük a francia vasutak dolgozóit. A vasutas fiatalok száz és száz olyan külföldi fiatalt kerestek fel soraikkal, akikkel a budapesti, a bukaresti és a varsói VIT-en őszinte barátságot kötöttek. A szeretet melegét viszik azok a levelek és táviratok, amelyek Olaszország, Franciaország, Nagybritannia, Belgium, Hollandia, Finnország, Svédország fiataljaihoz szólnak és a biztatás, az együttérzés hangját rögzítik az Algériába, Argentinába, Ausztráliába, Brazíliába, Columbiába, Chilébe, Equadorba, Guatemalába, Indiába, Indonéziába, Marokkóba, Mexikóba, Nigériába küldött levelek.

Amikor most, a tizenkettedik szabad május 1-én az ünnepi felvonulás földgömbjére tekintünk, büszkén gondolhatunk arra: mi magyar vasutasok is küzdünk azért, hogy újabb és újabb százmilliók vonulhassanak fel szabadon, örömtelien a világszabadság, a proletárnemzetköziség zászlói alatt. És ezen a napon még derűsebbek, vidámabbak és bizakodóbbak leszünk, mint valaha, mert erősebbek vagyunk. Mert ezen a májusi ünnepen fényesebben, győzelmesebben lobog a marxizmus—leninizmus diadalmas zászlaja, mint eddig bármikor.

Üdvözlet a Szovjetunióból



A Szovjetunió Vasutas Szakszervezetének Központi Bizottsága ezen a díszes kiállítású üdvözlőlapon köszönti újságunkon keresztül a magyar vasutasokat május 1-e alkalmából. Forró baráti üdvözletüket küldik a szovjet testvérvasutasok és további sikereket kívánnak a szállítási munka eredményes fokozásában, a szocializmus építésében a népek együttműködése és a közös békeharc jegyében

Közzétették a második ötéves terv irányelveit

Tízmilliárd forint a közlekedés fejlesztésére

A Magyar Dolgozók Pártjának Központi Vezetősége a második ötéves terv irányelveinek tervezetét nyilvános megvitatás céljából az ország dolgozói elé bocsátotta. Felhívja a pártszervezeteket, a szakszervezeteket, a DISZ-szervezeteket s más társadalmi szervezeteket és tagjaikat, a Magyar Tudományos Akadémiát, a műszaki, mezőgazdasági s egyéb tudományos- és szakegyesületeket, a különféle állami szerveket, a helyi tanácsokat, az üzemek, hivatalok és intézmények dolgozóit, a termelőszövetkezetek tagjait, a dolgozó parasztságot, hogy javaslataikkal, észrevételeikkel segítsenek feltárni a népgazdaság olyan tartalékait, amelyekkel az irányelvek tervezete még nem számol. Járuljanak hozzá ahhoz, hogy még jobban érvényesüljenek a gazdaságosság, a célszerűség követelményei a második ötéves tervben; hogy még inkább érvényre jussanak a hazai sajátosságokban és a szocialista tábor országai közötti együttműködésben rejlő lehetőségek; hogy második ötéves tervünk még nagyobb mértékben megfeleljen a reális lehetőségeknek, s népünk szükségleteinek; jobban elősegítse a bővített újratermelést, a munka termelékenységének emelkedését, népünk életszínvonalának állandó, szilárdan megalapozott növekedését, szocialista kultúránk felvirágzását, népi demokráciánk megszilárdítását: a szocializmus építését országunkban!

A második ötéves terv irányelveit egy hónapig tartó nyilvános megvitatás után — figyelembe véve a vitában elhangzott bírálatot és javaslatokat — a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének kibővített ülése tárgyalja meg.

A második ötéves terv irányelvei a terv időszakában több fő feladatot irnak elő megvalósításra. Ezek között a vasút területén is rendkívüli fontosságú, hogy a termelés növelését a műszaki színvonal gyorsütemű emelésével, a tudomány és technika eredményeinek széleskörű alkalmazásával kell összekapcsolni. Ezzel meg kell teremteni a legfontosabb feltételeket a munka termelékenységének állandó növelésére és az önköltség rendszeres csökkentésére. Mindenekelőtt a technika fejlesztésének alapján lényegesen fokozni kell a minőségi követelményeket. A teljesítmények mennyiségi számbavétele mellett különös gonddal kell ellenőrizni a minőséget. A gazdasági és állami élet minden területén szigorú takarékosságot kell érvényesíteni.

Minden termelési ágban rendszeresen csökkenteni kell a termelési költséget, a közlekedésben öt év alatt mintegy 11 százalékkal kell leszállítani.

A nemzeti jövedelem állandó növelésének alapján biztosítani kell, hogy a lakosság jóléte rendszeresen növekedjék. A munkások és az alkalmazottak egy keresőre jutó reálbérét a második ötéves terv időszakában átlagosan legalább 25 százalékkal kell emelni. A második ötéves terv időszakában kényelmesebbé kell tenni a közlekedést.

Az alábbiakban teljes terjedelmében közöljük a közlekedésre vonatkozó irányelveket.

5,3 milliárd forint vasúti beruházásokra

A gyorsan fejlődő áruforgalom zavartalan lebonyolítása, valamint a kulturáltabb, kényelmesebb és gyorsabb személyforgalom megvalósítása érdekében nagymértékben kell a közlekedést fejleszteni és korszerűsíteni. A közlekedés fejlesztésére a második ötéves terv időszakában több mint 10 milliárd forint beruházást kell fordítani. Jelentős anyagi eszközöket kell összpontosítani a vasúti pálya és a járműpark korszerűsítésére és újjáalakítására, az egyes közlekedési ágak korszerű járműtípusokkal való ellátására. A gazdaságosság fokozása és a vasúti közlekedés tehermentesítése céljából a tehergépkocsival és hajóval végzett áruszállítás részarányát az 1955. évi 16,4 százalékról 1960-ban 20 százalék fölé kell emelni. Gondoskodni kell a teherszállítás átlagos távolságának és a szállítás költségeinek csökkentéséről. Fejleszteni kell a légiközlekedést is.

1. A vasúti közlekedés teljesítménye árutonna-kilométerben 1960-ban az 1955. évihez képest mintegy 25 százalékkal emelkedjék.

Növelni kell a vasútvonalak átbocsátóképességét a legfontosabb iparvidékek egymás közötti forgalmában, a nagyipari központok környékén, a legforgalmasabb fővonalakon. A második ötéves terv időszakában mintegy 170 kilométer második vágány lefektetésével teljes hosszában kétvágányú pályává kell átalakítani a Budapest—Ujszász—Szolnok, a Szolnok—Debrecen, a Budapest—Székesfehérvár vonalakat.

Öt év alatt teljesen, vagy jelentős részben újjá kell építeni Győr, Hatvan, Debrecen, Szolnok, Miskolc, Záhony vasútállomásokat, valamint számos közepes jelentőségű állomást is. Az állomások építésénél korszerű berendezéseket és felszereléseket kell alkalmazni és gondoskodni kell az utazóközönség igényeinek messzemenő figyelembevételéről.

Az állomási mellékvágányok hosszát elsősorban a vasúti fővonalakon kell növelni úgy, hogy a vonalak összes hosszához viszonyított arányuk a jelenlegi 38 százalékról 1960-ban 42 százalékra emelkedjék. A nagyipari üzemeknek a vasúti hálózatba való bekapcsolására mintegy 530 kilométer iparvágányt kell építeni.

A vasúti vonalak átbocsátóképességének és a forgalom biztonságának növelésére a második ötéves terv éveiben mintegy 200 kilométer hosszban önműködő térközbiztosító berendezéseket kell felszerelni. Növelni kell a 22 tonna tengelynyomásra alkalmas vasúti vágányok hosszát, ami lehetővé teszi nagyobb raksúlyú kocsik és nagyobb vonóerejű mozdonyok alkalmazását, valamint a vonatok sebességének növelését. Öt év alatt összesen 2400 kilométer vágányt kell felújítani, ebből 1600 kilométert 22 tonna tengelynyomásra alkalmassá kell tenni.

A vasúti forgalom korszerűsítése és gazdaságosságának fo

(Folytatása a 2. oldalon)

ÉLJEN MÁJUS 1, A PROLETÁR NEMZETKÖZISÉG HARCOS ÜNNEPE, A VILÁG MUNKÁSAINAK SEREGSZEMLÉJE!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

HOGYAN LEHET MÉG JOBBAN

Az elmúlt évben egymás után háromszor nyerte el az élüzem-címet a Szegedi MÁV Szerelésvezetőség és harmadszorra, 1955. utolsó negyedévében a miniszter és a szakszervezet vándorzászlaja is az üzemükhöz került. S talán most negyedszer is élüzem-ünnepséget tartanának, ha a kemény tél nem veti vissza a munkát, nem gátolja meg a külső szerelések végzését. Jól dolgozott az üzem, de a pártszervezet mégis azt keresi, hogyan lehetne még jobban. Az SZKP XX. kongresszusa sok mindenre felhívta a pártszervezet figyelmét.

— *Többet kell törődni az emberekkel* — mondotta a pártvezetőség ülésén *Verba József* párttitkár. — *Vegyük jobban figyelembe a dolgozók véleményét, észrevételeit.*

A pártvezetőség helyeselt. De hogyan lehet ezt megtenni? — kérdezték. S a felelet nem sokáig váratott magára: *el kell érni, hogy az aktívák felfigyeljenek mindenre, ami körülöttük történik.*

A pártvezetőség meghallgatja a népnevelőket

Az első „jelek" a blokkműhelyből érkeztek a pártvezetőséghez. *Ludányi Mihály* és *Vecsernyés János* népnevelők elmondták, hogy néhány dolgozó elégedetlen a keresettel, mert nem jó a munkák elosztása és emiatt *jól képzett szakmunkások sokszor kevesebbet keresnek, mint a kevésbé képzettek.*

Nem volt újkeletű probléma, régen beszélték már erről egymás között a dolgozók, csak „felfelé" nem jutott el a panasz, mert az volt a vélemény: a protekciósok kapják a jó munkát, ezen úgy sem lehet segíteni.

A pártvezetőség meghallgatta a népnevelőket, szólt az üzemi bizottságnak s közösen elmentek a bérelszámolókhoz meggyőződni arról, jogos-e a panasz. Jogos volt. Szóltak a szakvezetőnek, *Polacsek* elvtársnak. Nemsokára értekezletre hívták a muvezetőket, csoportvezetőket. Kiderült, hogy *nem protekció okozza a munkák rossz elosztását, hanem figyelmetlenség, gondatlanság.* A pártszervezet beszélgetése a művezetőkkel meghozta az eredményt, gondosabb lett a munka elosztása és mintegy 100—180 forinttal emelkedett a panaszosok keresete.

Majdnem hasonló történt a betonműhelyben. *Csókási István* csoportvezetőre panaszkodtak az emberek. Azt mondták, hanyagul végzi feladatát, sokszor késik a munkák elosztásával, emiatt órás ácsorgások is előfordulnak. A munkautalványokat is gyakran más tölti ki, mert ő nem törődik vele. A pártszervezet kérésére összehívták a betonműhely dolgozóit. A munkások, látva a párt segíteni akarását, elmondták, hogy *a csoportvezető magának tartja meg a legjobban fizető munkákat, így állandóan magas a százaléka.* Ugyanakkor nem nyújt segítséget, nem ad tanácsokat a gyengébb szakmunkásoknak. *Csókási* elvtárs cáfolta ezeket a véleményeket és azzal védekezett, azért nem szeretik a dolgozók, mert ő nem tűri a selejtet, a hanyag munkát. Paráz vita alakult ki, mely azzal végződött, hogy a szakvezetés megvizsgálta a helyzetet, a dolgozóknak adott igazat és most van folyamatban az új csoportvezető kijelölése.

Növekedik a párt iránti bizalom

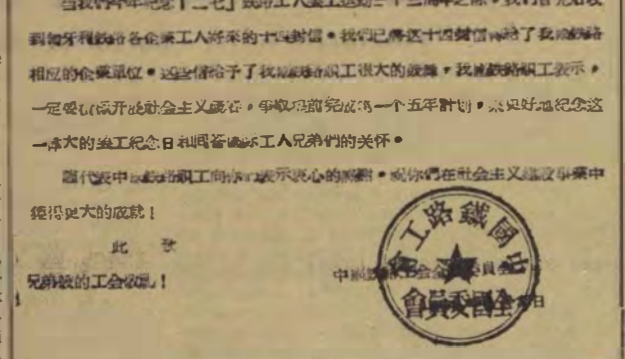
Első pillanatban ezek a példák talán úgy tűnnek, hogy pusztán bérproblémák azok, amelyek megoldásához segítséget nyújt a párt. Mégha így lenne, sem volna hiba. De nem erről van szó. *A pártszervezet, amikor a dolgozók panaszait kivizsgálja és igazságot tesz, akkor növeli a párt iránti bizalmat, fejleszti a dolgozók bíráló kedvét, a hibák megszüntetése fokozza a munkakedvet, munkalendületet.*

Néhány számadattal is lehet ezt bizonyítani. 1955 utolsó negyedévében mindössze két újítást adtak be a dolgozók, viszont *1956 első negyedévében már hatszor ennyit, 12 újítást.* A pártoktatásban korábban 45-en vettek részt. *A XX. kongresszus anyagát már 110-en tanulmányozzák.* Különösen megnőtt az oktatásban részvevők között a pártonkívüliek száma.

Ügyes-bajos dolgaikkal azelőtt nemigen fordultak a pártszervezethez az emberek. Most szinte egymásnak adják a pártiroda kilincsét. És a pártszervezet segít. Elintézte, hogy *Gyenes András* egyszobás lakásából kétszobás legyen, és *Király József* villanyszerelő lakásában az elkorhadt padlózatot újra cseréljék ki. Az uj légkört, amely kialakult az üzemben, más is bizonyítja. Néhány nónapja még előfordult, hogy határozatképtelen volt a taggyűlés a hiányzások miatt. Mostanában már *minden taggyűlés határozatképes.* Azelőtt többen elmaradtak a tagdíjjal, a tagdíjfizetés 80—85 százalékos volt. Márciusban már progresszíven is *100 százalékra emelkedett a tagdíjfizetés.*

Korántsem lehet azt mondani, hogy a pártszervezet munkája ma már hibátlan. Maradnak még el népnevelő értekezletek, előfordul, hogy nem tartják meg a pártcsoport-értekezletet és nem elég széles még a termelés pártellenőrzése sem (legutóbb ezek miatt taggyűlésen bírálták a pártvezetőséget). De a pártmunka módszereiben máris nagyok a változások, és ez biztosíték arra, hogy kijavítják a hibákat a Szegedi Szerelésvezetőségnél.

A KÍNAI VASUTASOK ÜDVÖZLETE



A Kínai Vasutasszakszervezet Országos Bizottsága levelet intézett szakszervezetünk elnökségéhez. A levél szövege a következő:

„Kedves Elvtársak! Amikor az idén, február 7-én megemlékeztünk a kínai vasutas dolgozók sztrájkmozgalmának 33. évfordulójáról, egymás után kaptunk a magyar vasutasoktól, a különféle szolgálati helyekről, üzemekből 14 vasutaslevelet. Mi már továbbítottuk ezeket a leveleket a kínai vasúthoz tartozó hasonló üzemek, intézmények dolgozóihoz.

A magyar vasutasok levelei nagy lelkesedést váltottak ki dolgozóinkból. A kínai vasutasok azt az óhajukat juttatták kifejezésre, hogy cselekvőkészen akarják előrelendíteni a szocialista munkaversenyt és igyekeznek határidő előtt túlteljesíteni a Kínai Népköztársaság első ötéves tervét. Így tartják helyesnek megemlékezni a sztrájkmozgalom évfordulójáról és ezzel válaszolni a nemzetközi munkástestvéreik iránt tanúsított figyelmességére.

A kínai vasutas dolgozók nevében köszönetet mondunk a magyar vasutasoknak és Önöknek és kívánjuk, hogy a szocializmus építésében még nagyobb sikereket érjenek el.

Testvéri szakszervezeti üdvözlettel:

a Kínai Vasutasszakszervezet Országos Bizottsága."

KITÜNTETÉSEK

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a közlekedésügy terén végzett kiemelkedő politikai és szakmai munkájuk elismeréséül **Becsei Jánosnak**, Budapest—Keleti fűtőház, **Kun Dezsőnek**, vasúti politikai főosztály, **Kisvári Jánosnak**, vasutasszakszervezet központja, **Kósa Pálnak**, vasúti főosztály főkönyvelősége, **Rohonyi Lajosnak**, szegedi MÁV Igazgatóság, **Szakos Istvánnak**, budapesti politikai osztály — a „SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM" kitüntetést.

Kuti I. Istvánnak, hatvani fűtőház, **Jolántai Istvánnak**, pécsi igazgatóság, **Beke Árpádnak**, miskolci igazgatóság, **Basa Istvánnak**, Budapest Keleti pu., dr. **Tóthfalussi Istvánnak**, vasúti főosztály, **Mezei Bélának**, budapesti igazgatóság, **Simonyi Károlynak**, Budapesti Építési Főnökség, **Holósy Lászlónak**, Budapest Ferencváros pu., **Varga Péternek**, pécsi pályafenntartási főnökség, **Kónya Károlynak**, szegedi igazgatóság, **Fejes Gábornak**, miskolci igazgatóság, dr. **Rádóczy Lászlónak**, MÁV Kórház és Rendelőintézet, **Hoványi Ferencnek**, budapesti politikai osztály, **Árvai Józsefnek**, vasúti főosztály, **Somkereki Györgynek**, debreceni igazgatóság, **Kondor Pálnak**, szombathelyi politikai osztály, **Farkas Kálmánnak**, Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, **Farkas Józsefnek**, pécsi TBKE, dr. **Póta Lászlónak**, vasúti főosztály főkönyvelősége — a „MUNKA ÉRDEMÉREM" kitüntetést adományozta.

Egy fiatal művészeti együttes

A szolnoki fűtőház országos hírű művészeti együttesét sokan ismerik már a fővárosban és vidéken is, de kevesen tudnak arról, hogy *Szolnok állomáson szintén* jóképességű, lelkes, fiatal művészgárda tevékenykedik.

A múlt év februárjában megrendszertelenül, alkalomszerűen működött a gárda, amely nem is volt állandó gárdának nevezhető. Ekkor került hozzánk *Mihály Ferenc* elvtárs, ő lett az állomás központi kultúrfelelőse. Nagy lelkesedéssel és hozzáértéssel fogott munkához. Hamarosan megszervezte az állandó népi táncos és színjátszó csoportot, majd az énekkart. Megkezdődtek a próbák. Nem volt ez könnyű dolog, mert a gárda összetétele eléggé különböző, fiatalok mellett idősebbek, családosok is sokan vannak benne. A szolgálat is nehéz, ennek ellenére mindnyájan szorgalmasan járnak a próbákra és az előadásokra.

Tavaly a vasutasnapon már eredményesen szerepelt együttesünk, azóta a békekölcsönjegyzésnél, termelési értekezleteken, különböző versenykampányokon szerepeltünk agitációs műsorral. Több szórakoztató műsort is adtunk. Ez évben felléptünk már a közlekedési egyetem dísztermében és a gazdakörben. Február 15-én alapfokú kulturális tanfolyam indult az együttes tagjai részére. Büszkén írom le, hogy az egyhónapos tanfolyamon a nagy februári hideg ellenére csak hárman morzsolódtak le. A tanfolyam előadója Mihály elvtárs volt, aki a Népművelési Minisztérium megyei kulturális konferenciájának előadásain sajátítja el a tananyagot.

Most tavasszal patronált iskolánkat keresi fel az együttes, majd táncmulatságokat rendez, hogy megteremtse a nyárra tervezett országjárás anyagi alapját. Résztveszünk május 1 megünneplésében is, tánccal és énekszámokkal szórakoztatjuk Szolnok ünneplő dolgozóit.

Hortobágyi László
Szolnok állomás

Az áprilisi termelési értekezletek jó és rossz oldalai

A régebbi termelési értekezletek tapasztalatai azt mutatták, hogy az értekezletek nem töltötték be maradéktalanul hivatásukat. Sok helyen lebecsülték jelentőségüket. Ezért a szakszervezet termelési osztálya áprilisban három helyen *minta termelési értekezletet* szervezett, amelyekre meghívta a környező szolgálati helyek üb-elnökeit és termelési felelőseit. A minta termelési értekezletek nagyrészt elérték a kívánt célt, a meghívott elvtársak saját szolgálati helyükön jól alkalmazták tapasztalataikat és *elősegítették a termelési értekezletek színvonalának emelését.*

Az áprilisi termelési értekezletek színvonala általában javult, emelkedett a hozzászólások száma s a dolgozók bírálataikkal, javaslataikkal élénkebbé tették az értekezleteket. A legtöbb szolgálati helyen megtartották a műszaki konferenciákat s az azokon elhangzott javaslatokat, határozatokat a termelési értekezletek beszámolói megfelelően használták fel.

Legjellemzőbb volt az áprilisi termelési értekezletekre, hogy *javult a szolgálati helyek egymásközti kapcsolata,* a társszolgálati ágak képviselői is megjelentek és hozzászóltak. *Nyugati állomás* termelési értekezletén például részt vett a *Hámán Kató fűtőház* és a *műszaki kocsiszolgálat* képviselője. *Debrecen* állomás értekezletén a fűtőház képviseletében megjelent a kocsiműhely vezetője és köszönetét fejezte ki a forgalmi dolgozóknak a jó együttműködésért, amellyel hozzájárultak ahhoz, hogy a nagy hidegben sem fagyott el a gőzfűtés és biztosítani tudták a vonatok fűtését, világítását.

Erőteljesebb bírálat

A szolgálati vezetők általában *alaposan, közérthetően ismertették az első negyedév eredményeit, valamint a második negyedév felbontott terveit.*

Erőteljesebben érvényesült az értekezleteken a dolgozók bírálata. A felszólalók közül sokan nemcsak a szakvonal, hanem a szakszervezet, az üzemi bizottság munkáját is helyesen bírálták. *Szeged állomás* termelési értekezletén *Nádai* eltárs rámutatott, hogy Szeged állomásain *gazdaságtalan a kocsiintézés,* mert a négy pályaudvar munkáját nem hangolták össze és emiatt az egyik állomáson sokszor fölösbe adják a kocsikat, a másikon pedig ugyanakkor sürgősen kocsit kérnek. *Berk* elvtársnő az üzemi bizottság munkáját bírálta, mert elhanyagolja a párosversenyértékelését. Ugyanígy *Józsefváros állomáson* több dolgozó bírálta a szakvonalat és a szakszervezetet, mert a versenytáblákat átfestés miatt már régóta levették és azóta úgy látszik *nemcsak versenytábla, hanem versenyértékelés sincs.*

A hozzászólások nagy része a május elsejére tett vállalásokkal foglalkozott és *sok új versenyvállalás is született* a termelési értekezleteken. *Szegeden* például *Márk* elvtárs, forgalmi szolgálattevő, brigádja nevében versenyre hívta *Mészáros* és *Lőve* elvtársak brigádjait a második negyedévi terv túlteljesítésére. Ugyanott *Bálint* elvtárs, vonatvezető brigádja párosversenyre hívta *Szücs Ferenc* elvtárs brigádját.

A szakvonali vezetők szintén nagyobb gondot fordítottak a tervismertető értekezletek megtartására és ellenőrzésére, különösen *Markó* elvtárs, *Nyugati állomás* főnöke, valamint *Békési* elvtárs, *Szolnok állomás* főnöke. *Békési* elvtárs minden egység termelési értekezletén megjelent és hozzászólt.

Hol volt az üzemi bizottság?

Ezek voltak a termelési értekezletek jó oldalai. Voltak azonban hibák is, mégpedig nagyrészt az üzemi bizottságok részéről. *Cegléd állomás* termelési értekezletén például az üzemi bizottság részéről senki sem jelent meg, úgy hogy az egyik dolgozót kellett felkérni az elnöki tisztség betöltésére. Hasonló mulasztás történt a *Debreceni Járóműjavító IX. osztályának* termelési értekezletén. Másik hiba volt, hogy sok helyen *megváltoztatták a termelési értekezletek időpontját. Ferencváros fűtőház* kocsijavító műhelyében, *Józsefváros* és *Nyugati állomásokon* a kitűzöttnél korábban tartották meg az értekezletet.

Meg kell említeni egyes szakvonali szervek magatartását. Az igazgatóság III. osztálya például táviratot küldött Budapest-Déli állomásnak, amelyben utasította az állomást, hogy *mindenkit mozgósítsanak* a termelési értekezletekre, mert azokon megjelenik a KPM I/8. szakosztályának, valamint az igazgatóság III. osztályának a képviselője. Az ilyenfajta mozgósítás olyan látszatot kelthet, hogy csak akkor kell a dolgozóknak teljes számban megjelenni az értekezleten, amikor azokon felsőbb szervek képviselői is részt vesznek.

Több figyelmet a párosversenyre

Az áprilisi termelési értekezletek tanulságai alapján még nagyobb gondot kell fordítani arra, hogy *a szakvonal és az üzemi bizottság együttesen készítse elő az értekezleteket* és az üzemi bizottság több segítséget adjon a szakvonali előadónak a beszámoló elkészítéséhez. A segítség hiányára mutatott például a Debreceni Járóműjavító IX. osztályánál az, hogy a beszámoló alig foglalkozott az első negyedév eredményeivel, de nem ismertette a második negyedév, sőt a tervhónap feladatait sem. Általános hiányosság volt, hogy nem fordítottak gondot *a párosversenyek jelentőségének ismertetésére,* alig volt olyan termelési értekezlet, ahol értékelték volna a párosversenyt. Erre jellemző, hogy olyan nagy üzemek, mint *Szolnok állomás, Miskolc fűtőház,* a *Miskolci* és a *Szombathelyi Járóműjavító* dolgozói, de vezetői sem ismerik a párosversenyt-társak teljesítményeit.

A második negyedév első termelési értekezletének tapasztalatai alapján a májusi termelési értekezleteken tovább kell fejleszteni a jó módszereket s még erőteljesebben kell küzdeni a megismétlődő hiányosságok ellen.

Tisztasági őrjárat

Néhány évvel ezelőtt sok panasz volt a hódmezővásárhelyi laktanyára. Vajon milyen most a helyzet? A laktanya előtti kiskertben virágzik a cseresznyefa, a tavaszi nap bevilágít a szép tiszta hálótermekbe. Az ágyakon szentesi motorvezetők pihennek, akik nap közben néhány órát tartózkodnak Hódmezővásárhelyen.

Barátságosak, otthonosak a szobák, néhányan nem is laktanyának, hanem szállodának nevezik. És nem is túloznak. A szép tiszta laktanya szállodának is beillene. A szobák falai tiszták, s a padlón is látszik a gondos takarítás. Az ágyneműt hetenkint cserélik. Három szobában férfiak alszanak (az egyik szoba kétágyas, a másik kettő háromágyas), a negyedik szoba a nőké. Ezt arról is megállapítani, hogy virág illatozik egy vázában.

A laktanyában főzni is lehet. A konyha berakott tűzhelyében most is vidáman pattog a fa, igaz, most nem főznek, hanem vizet melegítenek rajta — a mosakodáshoz. Mert mellegyiz nincs az épületben és a „fürdő" feliratú helyiséget is raktárnak használják, mivel se kád, se kályha nincs benne. Így hát a lakók a konyhában mosakodnak. Ez bizony komoly szépséghibája a laktanyának.

A tisztaság őrei, *Benkő Jánosné* és özvegy *Takács Lajosné*, akik nagy lelkiismeretességgel takarítják a hódmezővásárhelyi vasutasok pihenőhelyét. De ők ügyelnek az irodák és várótermek tisztaságára is. Munkájukat legjobban a tiszta állomás dícséri, melyről példát vehet sok más állomás.

Köszötték a második ötéves terv irányelveit

(Folytatás az 1. oldalról)

kozása érdekében öt év alatt mintegy 300 darab diesel-mozdonyt és 30 darab villamosmozdonyt kell üzembe állítani. A vasúton a diesel- és az elektromos vonali vontatás arányát az 1955. évi 12 százalékról 1960-ban 25 százalékra kell emelni. 1960-ban a vasúti tolatás több mint 50 százaléka dieselmozdonyokkal történjék. A második ötéves terv során be kell fejezni a budapest—hatvani vonal villamosítását. A villamos- és dieselmozdonyokon kívül a kiselejtezésre kerülő gőzmozdonyok pótlására 120 darab korszerű, nagy teljesítményű gőzmozdonyt kell üzembehelyezni.

Öt év alatt mintegy 11 000 darab nagy raksúlyú, kis önsúlyú teherkocsit kell a vasúti közlekedés számára biztosítani. Jelentősen növelni kell a négytengelyű tartálykocsik, az önürítő szén- és ércszállítókocsik, valamint a hűtőkocsik számát.

Mintegy 1000 darab korszerű, négytengelyes személyszállító kocsit kell a vasút rendelkezésére bocsátani. Biztosítani kell az utazási sebesség fokozását. A nagyobb távolságú belföldi és a nemzetközi utasforgalom számára 50 darab új háló- és étkezőkocsit kell forgalomba állítani. Az ötéves terv végéig biztosítani kell, hogy az utasok szállítása a vasúton kizárólag személykocsikban történjék.

Budapest és a fontosabb vidéki városok között, valamint a nagyvárosok és a fontosabb üdülőhelyek között a közvetlen kapcsolat fejlesztésére gyors személyszállítást biztosító motorvonatokat kell forgalomba állítani. Öt év alatt 30 darab öttengelyes diesel-motorkocsit kell a vasút rendelkezésére bocsátani. A budapesti elővárosi forgalom megjavítására 30 darab 4 tengelyű villamos-motorkocsit kell üzembe helyezni.

Az új típusú járművek és a megnövekedett járműpark javítása és tárolása szükségessé teszi a javítóműhelyek, motorszínek korszerűsítését, hogy azok diesel- és villamosmozdonyok, valamint motorkocsik javítását is el tudják látni.

A vasúti teherkocsipark gazdaságosabb kihasználása végett a teherkocsik fordulóideje évi átlagban 3,8 napra csökkenjen, a tehervonatok átlagos terhelése 740 tonnára, a vasúti teherkocsik átlagos hasznos terhelése 16 tonnára emelkedjék.

A teherszállítás gyorsabbá és olcsóbbá tételére ki kell terjeszteni a szállítótartályokban való árufuvarozást, valamint az áruk ömlesztett állapotban való szállítását. A rakodási munkák gépesítését gyorsított ütemben kell folytatni.

A vasút fejlesztésére a 10 milliárd forintból 5,3 miliárd forintot kell felhasználni.

Új köntösben, gazdagabb tartalommal jelenik meg testvérlapunk, a „Vasút"

Kedves meglepetéssel szolgált a vasutas dolgozók gazdasági és műszaki lapjának, a „Vasút"-nak a szerkesztősége olvasóinak. Uj köntösben, ízléses, képes borítólappal, jobb papíron, több ábrával és képpel, gazdagabb belső tartalommal, nyolc oldallal nagyobb terjedelemben kerül a lap a dolgozók kezébe a tizenkettedik szabad május elsején. A lap állandó rovatot indított „Jelzősip" címen, amelyben síkraszállnak az újítók kedvét szegő bürokraták ellen.

Amikor üdvözöljük hatodik évfolyamában járó laptársunkat, kívánjuk, hogy a lap a jövőben az eddiginél is eredményesebb támogatást nyújtson a vasutas dolgozóknak feladataik elvégzéséhez, technikai felkészültségük, szakmai tudásuk fejlesztéséhez.

A „Vasút" tetszetős, gondos nyomdai munkáia a MÁV Jegynyomda dolgozóinak izlését dicséri.

FORRÓ ÜDVÖZLET A TESTVÉRI NÉPI DEMOKRATIKUS ORSZÁGOKNAK, AMELYEK VELÜNK VÁLLVETVE MUNKÁLKODNAK A SZOCIALIZMUS ÉPÍTÉSÉN, A NÉPJÓLÉT EMELÉSÉN, A BÉKE MEGVÉDÉSÉN!

SZOVJETUNIÓ

A SZOCIALISTA IPAR – A KÖZLEKEDÉSNEK

(Ipari minisztériumok és igazgatóságok vezetőinek nyilatkozata)

Hány új villamosmozdonyt kap a közlekedés a hatodik ötéves terv első évében? — Ezzel a kérdéssel fordult a „Gudok" tudósítója B. S. Tabacsnyikhoz, az elektrotechnika-ipari minisztérium villamosgép-ipari főigazgatóságának főmérnökéhez.

— A jelenlegi ötéves tervben — mondotta Tabacsnyik — hazánk mozdonyparkja, nagy teljesítményű főútvonali villanymozdonyokkal egészül ki. Idén nagy mennyiségben gyártunk a vasútnak „VL—22" sorozatú mozdonyokat, gyártunk továbbá húsz darab nyolctengelyes és tizenegy váltóáramú mozdonyt.

A novocserkaszki villanymozdonygyár termelőkapacitása mintegy háromszorosa lesz a tavalyinak. A gyárban jelenleg mechanikai szerelő-üzemrész épül, és nemsokára hozzákezdenek egy acélöntöde építéséhez is. A gyár mellett sínpályát építenek, ahol elvégezhetik az új mozdonyok futópróbáját.

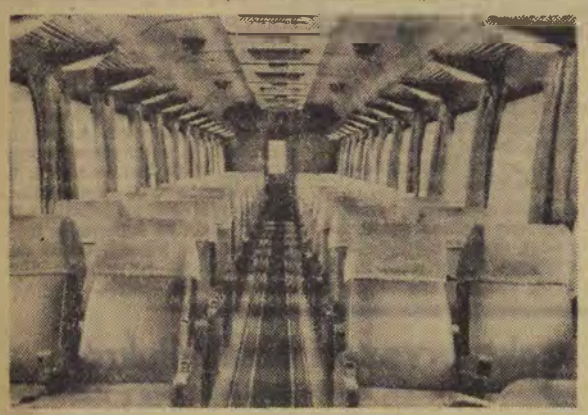
A novocserkaszki villanymozdonygyár a hatodik ötéves tervben három különböző típusú tehermozdonyt és egy személyvonati mozdonytípust bocsát ki. A gyárban 400 nagy teljesítményű, nyolctengelyes villanymozdony készül, s megindult a „VL—23" sorozatú hattengelyes mozdonyok gyártása. A tervek szerint, már a jövő évben elkészül egy 140—160 kilométeres sebességgel közlekedő személyvonati mozdony prototípusa.

A novocserkaszki gyárban speciális osztályon szerkesztik a váltóáramú villanymozdonyokat. A gyári konstruktőrök a műszaki tervek elkészítésénél igénybe veszik az Országos Elektrotechnikai Intézet, és a moszkvai Transzformátorgyár szakembereinek segítségét.

A közeljövőben új technikai berendezést kapnak a villamosított helyiérdekű vasutak. A rigai elektromechanikai gyár 15 kétszakaszos kocsira szerel fel villamosberendezést. Az ilyen vagonokból álló szerelvények óránként 130 kilométeres sebességgel közlekednek. Kidolgozzák a váltóárammal működő motoros vonategység műszaki tervét is.

★

— 1956-ban — közölte Sz. A. Sztyepanov, szállítógépgyártási miniszter — gyáraink csökkentik a gőzmozdonygyártást, és áttérnek a motorosmozdonyok gyártására. 1957-től kezdve, teljesen megszűnik a gőzmozdonygyártás.



A kalinyini vagongyár új vasúti személykocsikat gyárt. A kocsik belseje távolsági autóbuszokhoz hasonlít. Kétoldalt kényelmes, beállítható támlájú karosszékeket helyeztek el. A 64 személyes kocsikat önálló fűtőberendezéssel és miniatűr villanytelepp el szerelték fel. A képen az újtípusú személykocsi belseje látható.

(Fotó: N. Csamov)

A harkovi gyár kollektívája elkészített egy 4000 lóerős „TE—3" sorozatú, kétszakaszos motorkocsit A. A. Tyirnajszkij főkonstruktőr irányításával. A közeli években szép számmal találhatunk majd ilyeneket a szovjet vasútvonalakon. Már ez évben 150-et kap belőle a közlekedés. A „TE—3" sorozatú mozdonyokat Harkovban, Kolomnában és Vorosilovgrádban gyártják majd. A mozdonygyárak kooperálnak; a vorosilovgrádi például a futómuveket, a harkovi és a kolomnai gyár pedig a dieselmotorokat adja.

Előkészületek folynak másfajta mozdonyok gyártására is. A harkovi gyár idén húsz darab 6000 lóerős, háromszakaszos motorkocsit ad a közlekedésnek. Ezek a „TE—3" sorozatú motorkocsi alapján készültek. A harkovi mozdonygyáriak négyezer lóerős, kétszakaszos személyvonati, kísérleti motorkocsikat is gyártanak, amelyek 140 kilométeres sebességgel közlekednek. A harkovi és a kolomnai gyárak ugyanakkor 2500 és 3000 lóerős, egyszakaszos motorkocsik előállításán is dolgoznak.

A vasútnak nemcsak főútvonali mozdonyokra, hanem tolatómozdonyokra is szüksége van. Két ilyen mozdony terve már elkészült. Az egyiket a vorosilovgrádi gyárban dolgozták ki: 600—700 lóerős lenne. A másik terv a muromszki gyárban készült, s eszerint a mozdony 350 lóerős. A tolatómozdonyok szerkezeti különlegessége az, hogy a főútvonali dieselmozdonyoktól eltérően, erőátvitelük hidromechanikus. Ez jelentékeny mennyiségű színesfém-megtakarítást eredményez.

A napokban a szállítógépgyártási minisztérium és a közlekedésügyi minisztérium műszaki tanácsai jóváhagyták, egy 6000 lóerős, gázturbinás, kétszakaszos motorkocsi tervét, amelyet a kolomnai gyár konstruktőrkollektívája készített L. Sz. Lebegyanszkij irányításával. A gázturbinás mozdony teljesen új típus. Ez a gép nehéz üzemanyaggal működik majd, ami sokkal olcsóbb a dieselolajnál.

Vagongyáraink mind több teher- és személyvagont adnak a közlekedésnek. A szállítógépipari vállalatok idén 27 különböző típusú vagont gyártanak, ebből nyolc teljesen új típus.

Az új típusú gördülőanyagok közé kell sorolnunk mindenekelőtt a 95 tonnás, nyitott teherkocsit. Kocsiszekrénye a szokásosnál nagyobb űrtartalmú, s így lehetővé válik a teherszerelvények súlyának 30 százalékos növelése, a szerelvény hosszának megváltoztatása nélkül. 1956-ban kezdik meg ezeknek a vagonoknak a sorozatgyártását.

Az urali vagongyár, a közlekedési gépgyártás óriása, tovább tökéletesíti az univerzális tehervagonok konstrukcióját. Ebben az évben nagy tétel javított konstrukciójú vagont ad át a közlekedési minisztériumnak.

Az altáji vagongyár az elmúlt évben elkészítette a keskeny nyomtávú zártvagonok kísérleti példányát, és ebben az évben ezer darabot gyárt belőle. Az altáji vagongyár tökéletesített kivitelben gyárt marhaszállító vagonokat. Megkezdődik az új személyvagonok sorozatgyártása is. A brjanszki gyár gépihűtésű hűtőkocsikat gyárt. A szovjet gyárakban elkészülnek a megnagyobbított kocsiszekrényű vagonok prototípusai, a nagyméretű hűtőkocsik, a fenékürítő kocsik stb.

★

A teherforgalom fokozódása, továbbá a vonatok raksúlyának és közlekedési sebességének növekedése új feladatok elé állítja a vaskohászatot — mondotta I. A. Nyekraszov, a Szovjetunió vaskohászati minisztériuma műszaki igazgatóságának helyettes vezetője. — Gyárainknak mind több új gyártmányt kell adniuk a vasútnak.

A kuznyecki kohászati kombinát 1956-ban átadja a vasútnak az „R—75" típusú, 12,5 méteres vágányok első tételét. A Szovjetunióban eddig még nem gyártottak ilyen nehéz sineket. Ezek alkalmazása lehetővé teszi a kocsiterhelés és a közlekedési sebesség jelentékeny fokozását.

Minisztériumunk hatáskörébe tartozó több gyár megkezdi az új típusú vasúti fémrögzítőanyagok gyártását, mint például az „R—50"-es, az „R—65"-ös sincsavar és az „R—75"ös sinszeg gyártását.

A szovjet szerszámgépgyáraknak a hatodik ötéves tervben az a feladatuk, hogy 2,4-szeresére fokozzák a speciális szerszámgépek és acélgépek gyártását.

★

— Ebben az évben — mondotta A. A. Pavlov szerszámgépgyártási és szerszámgyártási miniszterhelyettes — a közlekedési minisztérium üzemeinek, fűtőházainak és járműjavító műhelyeinek több mint 1500 különböző univerzális és speciális szerszámgépet adunk. A sinhegesztő tröszt számára speciális sinvágó- és fúrógépeket szállítunk. Kidolgozás alatt van egy újkonstrukciójú hidraulikus kerékesztergáló másológép. Egy ilyen gépen 1,5—2-szer hamarabb munkálható meg a gőzmozdony és villanymozdony-kerék. 1956- és 1957-ben a szerszámgépipari vállalatok megkezdik 14 újtípusú speciális szerszámgép gyártását a vasúti csapágygyártó vállalatok számára.

Sok új gépet kap a szállítógépipar. A mozdonygyárak gépparkja többkéses másológerenda félautomatákkal, speciális, horizontális hengerfúrógépekkel, másoló-marógépekkel egészül ki. A vorosilovgrádi gyár 100 tonnás, 15 méter hosszú portálmarógépeket kap; ezekkel munkálják meg a Diesel-mozdonyok alvázának alkatrészeit. 120 tonnás hosszmarógépeket kap a harkovi, a penzai és a kolomnai gyár.

Már megkezdték egy automata gépsor tervezését, amelyen gördülő csapágyban forgó vagontengelyeket gyártanak majd. A nyers tengelyeket speciális néven készítik minimális ráhagyással.

A XX. kongresszus szabta feladatok így válnak valósággá a szovjet nép alkotóerejének bizonyítékaként.

Mongol Népköztársaság

Az utasok jobb ellátásáért

Írta: Sz. Mengyel

TIZENHÉT ÉVVEL EZELŐTT ÉPÜLT Mongóliában az Ulan-Bator—Nalajha közötti keskenyvágányú vasút. 1949-ben hozzáláttak az Ulan-Bator—Nauski vasútvonal építéséhez, amelyet 1951-ben adtak át a forgalomnak. Nemrég nyílt meg az Ulan-Bator—Zamin-Ude közötti 700 kilométeres vonalszakasz. Mindez örömteli esemény a mongol nép életében. A régi teherszállító tevekaravánok helyett, amelyek a beláthatatlan puszták földútjait rótták és nagy nehezen győzték le a hosszú utat, most gyorsan robogó szerelvények száguldanak az acélsíneken, megrakva különböző ipari és mezőgazdasági termékkel. Az új vasútvonal mentén rövid idő alatt kulturális és közintézmények, minden kényelemmel ellátott lakóházak, nagy állomások, munkáslakótelepek, iskolák és kórházak épültek. Mindez rohamosan megváltoztatja Mongólia hatalmas területének arculatát, a fenséges Gobi sivatag képét.

A vasúti közlekedés gyors fejlődése révén országunkban kifejlődtek a magasképzettségű vasutas szakemberek. Miután a kalauzok együtt dolgoztak tanítómestereikkel, a szovjet vasutasokkal, megtanulták az utasok kulturált és operatív ellátását. 1955 hét hónapjában már 100 ezer utast szolgáltak ki.

ELŐREHALADÁSUNK GYORS ÜTEME új feladatokat állít vasutasaink elé. A párt és a kormány arra szólítja fel a vasutasokat, hogy szüntelenül tanuljanak az élenjáró szovjet vasutasoktól, sajátítsák el az utasok kitűnő ellátását.

Míg korábban csak az Ulan-Bator—Nauski vonalat láttuk el mintegy 400 kilométer hosszúságban, most az Ulan-Bator—Zamin-Ude új vonalon is meg kell állnunk helyünket, el kell látnunk a sok ezer utast a több mint 1100 kilométeres úton. Kalauzainknak, akik ezen a fontos nemzetközi fővonalon teljesítenek szolgálatot, az eddiginél is jobban kell ellátniuk felelősségteljes feladatukat. Biztosítékunk erre az a tapasztalat, amelyet az elmúlt években dolgozóink a szovjet vasutasoktól szereztek.

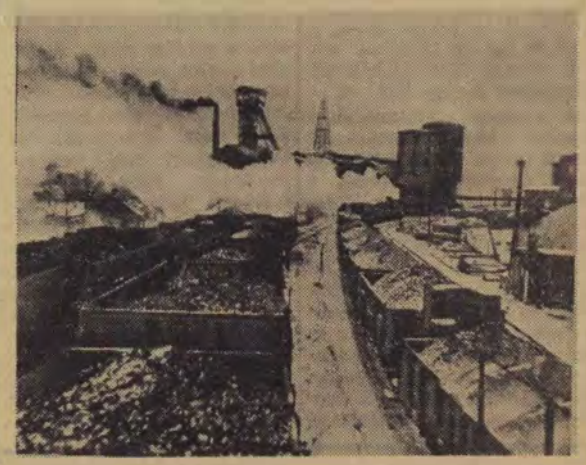
VASÚTUNKON EGYRE NÖVEKSZIK a kitűnő kalauzok száma. Kiváloan dolgoznak, lelkiismeretesen látják el feladatukat kalauznőink is. A vasút dolgozói tekintsék fő feladatuknak a vasúttechnika szabályainak betartását és az utasokkal való, szocialista vasutashoz méltó bánásmódot.

(Az „Unen"-ből, a Mongol Népi Forradalmi Párt és a kormány lapjából, 1956. I. 6.)

LENGYELORSZÁG FOKOZZA A GÖRDÜLŐ VASÚTI ANYAGOK EXPORTJÁT

A Lengyel Népköztársaság exportjában a gördülő vasúti felszerelések a legnagyobb tételt képezik, a szén és a tengerjáró hajók után. Az idén Lengyelország előreláthatólag tíz százalékkal növeli a gördülő vasúti anyagok kivitelét. Eddig főképpen a Szovjetunió, Bulgária és Románia vásárolt nagy tételeket Lengyelországtól. A jövőben India, Egyiptom, Jugoszlávia, Irán és Törökország is vásárol gördülő vasúti felszereléseket a Lengyel Népköztársaságtól.

CSEHSZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG



Az osztrava—karvini szénmedence bányáinak vasúti rakodó csomópontjáról naponta számos tehervonat indul szénnel megrakodva

HÍREK A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A Leningrád környéki elővárosi vasut 57 kilométeres szakaszát villamosították.

★

A brit vasutak korszerűsítési programja keretében vácuum-fékkel látják el az összes teherkocsikat. A brit vasutak 1 126 000 darabból álló teherkocsiparkjából már 179 000-ret felszereltek ezzel a fékkel. A személykocsikra már korábban feszerelték a vácuum-fékeket.

★

India második ötéves tervében mintegy 1400 kilométer hosszúságú vasútvonal villamosítása szerepel. India jelenlegi gördülőanyag-parkját, amely 9300 mozdonyból, 213 000 teherkocsiból és 14 300 személykocsiból áll, a második ötéves terv keretében 10 200 mozdonyra, 255 660 teher- és 17 400 személykocsira bővítik.

★

A francia délsarki kutatóexpedíció jelenleg keskenynyomtávú vasutat épít a Sarkvidéken, amely az expedíció hajójának horgonyzó helyét összeköti a főszállással és a raktárral.

★

A Német Demokratikus Köztársaság vasútja, a Deutsche Reichsbahn, az idei lipcsei vásáron jelentős szállítási szerződéseket kötött a járóműveket előállító gyárakkal. 4530 teherkocsit, 300 különleges tehervagont, 100 poggyászkocsit, 12 darab kétemeletes személykocsit és kilenc nyári üdülésre alkalmas vagont rendelt a vállalatoktól.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG



A Belső-Mongol Autonóm Terület 105 kilométeres vasútvonalának egynegyedét alagutak képezik. Ez a vonal elősegíti Észak-Kína és az autonóm terület közötti kereskedelem fejlesztését. A Szovjetunióból és a Mongol Népköztársaságból érkező nemzetközi vonatok ezen a vonalon haladnak Peking felé. A vasút megépítésénél a szovjet szakemberek nagy segítséget nyújtottak kínai barátainknak. Képünkön a Fengtai—Sacseng vonal egyik alagútja látható

Román Népköztársaság

A DOLGOZÓK SZÉLES TÖMEGEIT FOGLALKOZTATJA A VASUTAS SPORTMOZGALOM

A testvéri Román Népköztársaságban a szocialista kultúra és irodalom fejlődésével együtt a sport is hatalmas lendülettel tör előre.

A testedzés éppen úgy, mint a Magyar Népköztársaságban, Romániában is a dolgozók közkincsévé vált. A sportszervezésben élen jár a vasutas sportmozgalom.

Majd minden városban megalakultak a Lokomotiva sportközösségek

és átlagban 10—14 sportágat művelnek. A legnagyobb tömegeket a bukaresti Lokomotiva Grivica Grosie sportkollektíva mozgatja, amelynek sportolói nemcsak a tömegsport, hanem minőségi szempontból is élenjárnak.

Labdarúgó-csapatunk az elmúlt évben hatalmas fölénnyel nyerte a B-osztály bajnokságát és visszakerült az élvonalba. Mai játékos keretét tekintve, esélyese a Román Népköztársaság labdarúgó bajnokságának. Kosárlabdázói, röplabdázói, korongozói, ökölvívói minden versenyen nagy sikerrel szerepelnek.

Hasonló fejlődés mutatkozik vidéken is. Különösen a temesvári Lokomotivának van sok évlonalbeli sportolója. Itt is a labdarúgók járnak élen, de nagyon erős a kézilabda-, asztalitenisz- és atlétikai szakosztály is. Marosvásárhely, Kolozsvár, Nagyvárad, Krajova, Arad és a többi városokban is hasonló a helyzet. A sportoló ifjúságot már az iskolákból szervezik a sportközösségekbe. Nincsen az országban olyan sportverseny, ahol ne találkoznánk vasutas sportolók sikeres eredményeivel.

A vasutas sportolók azonban nemcsak a stadionokban, hanem a termelésben is megállják a helyüket.

Számos élmunkás sportolóval találkoztunk, akiket a dolgozótársaik szeretnek, tisztelnek, mert ellentétben a letűnt időkkel, ezek a fiatalok már jól tudják, hogy a sport mellett a termelésben is élen kell járniuk.

A bukaresti Lokomotiva Grivica Rosie labdarúgó-csapata nemzetközi sikerekkel is dicsekedhet, legutóbb az Albán Népköztársaságban vendégszerepelt, ahol szép eredményeivel öregbítette a román vasutas sport hírnevét.

Heller Miklós
Bucuresti

A vasút TÖRTÉNETÉBŐL

IV.

Hosszú készülődés után kijelölték a megnyitás napját. 1846. július 15-én délután 4 órára hatalmas tömeg állta körül a mai Nyugati-pályaudvar szegényes elődjét, az „indóházat", melynek homlokzata a mai Jókai utcáig terjedt és hosszan, formátlanul nyúlt el az itt-ott ácsorgó házak között. Alig volt város formája a pályaudvar környékének. A Váci út fáit, az „indóház" körüli teret, a töltésoldalt a bámészkodók tömege lepte el.


Magyar középponti vasút.
Mindennapi menetrend 1846-dik évi Julius 15-étől Augustus 15-ig.
A vonatok naponként indulnak:
Árjegyzék egy személyért pengő pénzben:
Az első hivatalos menetrend- és menetdíj-táblázat.

A megnyitó ünnepségről a korabeli újság, a *Jelenkor* így ír: *„A katlan tüzelt, a kémény sűrű gomolyokban emeli a barnás füstoszlopot, a gőzösnek kellemetlen sípolása átsüvíti a tért, mellyet embertömeg lepett el, s mellyen túl egy nagy város ifjúsága teljes erejében szemlélte az ünnepet; a kerekek forogni és velük az egész kocsifüzér indulni kezdett olly kebelviditó méltósággal, minőt az egész és a mesterség e magasztos találványa csak előidézhet; a kocsik nyitott ablakából barát, rokon, kedves, férj, polgár, hazafi, méltóság, s tekintély intett rövid időre búcsúzót az apránként elmaradozókhoz, de a nép, e tömeg melly a leggyermekesebb jelenetet, a legidétlenebb mutatványt is tetszésének, vagy bámulatának olly lármás zajával szokta fogadni, hideg maradt és érzéketlen, mint a művész vésője, emberi szép alakot adott ugyan, de belé érzést nem teremthete. E jelenet fölött sokat gondolkodánk, szeretnők vala azt fogalomhiánynak, vagy kedélytelenségnek, vagy bárminek másnak tulajdonítani, csak nem annak, hogy e vállalat a nemzet sympathiáját nem bírja, s pedig hátha mégis így van a részvényekkel erőltetett nyerészkedés és üzérkedő játék az igazgatóságnak a munkásosztállyali bánásmódja, a nemzetiségnek olly hideg méltatása, a főhivatalnak külföldre lett szállásoztatása törvény ellenére, a sok civódás stb. mind olly ténybeli előzmények, mellyek sympáthiát alkotmányos nemzetben ébresztени nem képesek."*

A régi újság is tanúskodik arról, hogy voltak bajok az első vasútnál. A nép, a pesti polgárság a kultúrát és a fejlődést jelentő vasutat nem kis mértékben azért nem fogadta tárt karokkal, mert a vasúttársaság vezetősége a visszaélések egész sorát követte el.

A történtek lassan a feledés homályába merültek és az emberek a vasúttal kezdtek megbarátkozni. Az ország minden részéből — aki csak tehette, eljött, hogy lássa az olyan sokat emlegetett és megvalósult csodát, a vasutat. Nem történelmi tény, de beszélték és a körülmények is alátámasztják valószínűségét, hogy *Petőfi Sándor* is utazott az első vasútvonalon. A megnyitás idején ugyanis Petőfi Pesten tartózkodott és állítólag kétszer tette meg az utat Pest és Vác között — ki sem szállva a vonatból. Nemcsak valószínű, hanem biztos, hogy a *„Vas-úton"* című versét is első élménye váltotta ki. Igaz, hogy a vers 1847-ből keltezett és ez okoz némi bizonytalanságot. Elképzelhetetlen azonban, hogy az újat és élményeket kutató — akkor már hírneves költő, Petőfi csak egy év elteltével érdeklődött volna a vasút iránt.

Egy bizonyos, félsz még sokáig uralkodott ugyan, de egyre nőtt az érdeklődés. 1847 májusban már naponta 800—1000 volt az utasok száma. Ebben az időben négy vonatpár szállította — erdőn-mezőn keresztül — sűrű, fekete füstöt és szikrát szórva a riadt tekintetű utasokat Vác és Pest között.

Gergely József

(Folytatjuk.)

A téli felkészülési verseny eredménye

A pécsi csomópont által a téli forgalmi felkészülésre indított verseny eredményeit a közelmúltban értékelte a szakszervezet elnöksége. Az értékelés alapján a felkészülésben első helyezett *Záhony* csomópont, második *Budapest—Ferencváros* tömb, harmadik *Pécs* csomópont. Az első három helyezett 3000, 2000, illetve 1000 forint pénzjutalomban és dicsérő oklevélben részesül.

Munkavédelmi hónap

A *Debreceni Járműjavító* munkavédelmi hónapot tart és csatlakozásra hívta fel a vasút többi üzemét, szolgálati helyét. A felhíváshoz az elsők között csatlakozott a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség*, amely *május 1-től 31-ig* tart munkavédelmi hónapot.

A főnökség dolgozói a munkavédelmi hónapra tett vállalásaikat hét pontban foglalták össze. A többi között vállalták, hogy a beteglétszám csökkentése érdekében fokozottabb felvilágosító és nevelőmunkát végeznek, küzdenek a betegségek és balesetek megelőzéséért és *kiszélesítik a beteglátogató hálózatot.* Május első hetében az üzemorvos felülvizsgálja a betegeket. *Rendkívüli üzemszemlét* tartanak, fokozottabb súlyt helyeznek *az üzem, a munkahelyek tisztántartására,* ellenőrzik az üzem közlekedési útjainak tisztaságát, a dolgozók figyelmét sűrűn felhívják *a védőberendezések karbantartására és használatára.*

A munkavédelmi társadalmi aktívák számát az eddigi nyolcvanról százra emelik. Ahol lehet, kis virágoskerteket létesítenek, általában igyekeznek minél csinosabbá, barátságosabbá tenni a munkahelyeket.

Mi újság a vasutas üdülőkben

Olyan a Balaton partja, mint egy nagy-nagy lakás nagytakarítás idején. A lombosodó fák közé bújt üdülőket kívül-belül festik, sikálják, súrolják, mázolják — egyszóval szinte újjávarázsolják a kedves, derűs épületeket.

Csinosodnak, szépülnek a vasutas üdülők is, hogy május elején, május közepén minél megnyerőbb, barátságosabb arccal fogadják az első beutaltakat. *Több mint 600 ezer forintot fordítottak az idén a vasutas üdülők tatarozására, festésére, belső berendezésük kényelmesebbé tételére.*

Nézzük meg, milyen változás, újdonság várja a vasutas dolgozókat az üdülőkben. Az egész évben nyitvatartó *mátraházi üdülő* minden szobájába bevezették a *vezetékes rádiót, mikrobarázdás lemezjátszó készüléket* szereltek fel, amellyel teljes operaelőadásokat „közvetítenek" az üdülőknek. Az emeleti társalgóban *új torontáli szőnyeg,* a szobák nagy részében *új paplanok* várják a beutalt dolgozókat. Még az idén *személyszállító felvonót* szerelnek fel az üdülőben a dolgozók nagyobb kényelmére.

A balatoni üdülők közül *a füredi* nyit elsőnek, május 3-án. Az öreg épület kívül-belül újjászületett, a szobákat új függönyök teszik hangulatosabbá.

Friss tavaszi pompába öltözött *a szántódi üdülő* hatalmas, nyolcholdas parkja, új dísznövényeket ültettek és a tisztásokon új kertiasztalok, székek kínálnak pihenést. Ragyognak a friss festéstől *a boglári üdülő* falai is.

Még ebben az évben, a beutalt dolgozók kívánságára parkettázzák *a hévízi üdülő* társalgóját, újonnan kárpitozzák a bútorokat. A *hajdúszoboszlói üdülő* társalgóját külön választják az étteremtől.

Valamennyi üdülő étkészletét, asztalneműjét felfrissítették s jelenleg minden szobában van hamutálca és ruhafogas — reméljük, ez az idényben is így lesz, bár ez jórészt a beutaltakon múlik. Általában *a dolgozók nagyon sokat tehetnek azért, hogy az egész idényben szépek, tiszták, barátságosak, kényelmesek maradjanak üdülőink.*

Meg kell még említeni, hogy az idén *több és változatosabb olvasnivaló* áll majd az üdülő dolgozók rendelkezésére, mert a gócponti könyvtárak cserélik az üdülők könyveit. A kultúrfelelősök is változatosabb programról, több filmvetítésről, ismeretterjesztő és szórakoztató előadásról gondoskodnak, úgyhogy még az sem tudja majd elrontani a pihenő, üdülő dolgozók kedvét, ha néha az időjárás elbúsulja magát.

Dolgozók — szakszervezeti bizalmijukról

Szinte percenként érkeznek és indulnak a hosszú BEV-szerelvények *Budapest-Vágóhíd*-állomáson. Sűrű sorokban rajzanak az utasok, van olyan nap, hogy 30 000—40 000 utas fordul meg az állomáson. Az érkező vonatok vezetői, jegyvizsgálói néhány percre benéznek a vonatkísérő helyiségbe, kezetmosnak, esznek néhány falatot, s máris indulnak, mert rendszerint csak annyi idejük van, amíg a motorkocsi körüljár.

Ezekből a rövid percekből csíptünk el egyet-egyet, amikor azzal a kérdéssel fordultunk a dolgozókhoz: mondjanak véleményt szakszervezeti bizalmijuk munkájáról.

Sem a kérdésnél, sem a válasznál nem volt idő a körtönfalazásra,

CSÉPLŐ FERENC JEGYVIZSGÁLÓ: No, ki is az én bizalmim? Ja, igen, *Kalmár Sándor* elvtárs, vonatvezető. Havonta egyszer, a tagdíjfizetésnél beszélek vele néhány szót, jobbanmondva beszél ő velem, aztán egy hónapig, legföljebb, ha látjuk egymást. Egyszer kértem őt és az üzemi bizottságot, segítsenek hozzá, hogy kisfiamat elhelyezhessem valamelyik nevelőintézetben. A feleségem is dolgozik, hatéves kisfiunk egész nap, sőt gyakran éjszaka is egyedül van. Nem sikerült az elhelyezés. Persze, ezért nem hibáztatom sem Kalmár elvtársat, sem az ÜB-t, csak azért említem, hogy hátha mégis ... Nagyon féltjük a fiunkat, hogy úgy nő fel, mint a vadvirág... Talán, ha az ÜB a szakszervezeti központnál is közbenjárt volna a felvételnél ...

DÖMÖTÖR FRIGYES KAPUS: *Ható László* elvtárs, forgalmi szolgálattevő a leglelkiismeretesebb szakszervezeti bizalmi. Kedves, közvetlen, megértő. Majdnem mindennap találkozunk, ilyenkor mindig megkérdezi, hogy vannak a gyerekeim, nincs-e valami kívánságom. Dunaharasztin lakunk, a földrengésok megrongálódott a lakásunk. Amikor ezt Ható elvtárs megtudta, azt javasolta, kérjek rendkívüli segélyt és pártfogolta a kérésemet. De csoportja minden tagjának ügyes-bajos dolgát a szívén viseli, mindig szakít időt, hogy velünk foglalkozzon.

HORVÁTH IV. JÁNOS VONATVEZETŐ: Nehéz összefogni nálunk a szakszervezeti csoportokat, a bizalmi is, a tagok is majdnem mindig utaznak. Néha még a tagdíjbefizetéskor is alig tudunk találkozni. Persze, úgy tapasztalom, hogy az üzemi bizottság sem ad elég segítséget a bizalmiaknak, feladatokkal sem igen bízza meg őket. Pedig lenne tennivaló bőven, hogy mást ne említsek, a munkaverseny. Teljesen tisztázatlanok nálunk a versenytényezők, nagyrészt az utaslétszám hullámzásától függ, hogy elérjük-e és megtartjuk-e a kiváló dolgozó szintet. Éppen ezért az oklevélig sokan eljutnak, de a jelvényig már nagyon kevesen. Valami szilárdabb, állandóbb alapra lenne szükség a munkaversenyünknél. Egyébként *Becsei Nándor* elvtárs, a bizalmim igyekszik jól ellátni feladatát, csoportértekezleteket is tart, dehát nem könnyű összehozni bennünket ...

A három véleményből bizonyára tanulságot szűr le, nemcsak a szóban forgó három szakszervezeti bizalmi, hanem az állomás többi tíz bizalmija is. És nem utolsósorban az üzemi bizottság, különösen Horváth elvtárs véleményéből. Mert az egészséges versenyhangulat, az élénkebb versenyszellem még eredményesebb munkát, több sikert jelent.

XIV. JÁVOR UTCA 9

Ezernyi fajta népbetegség,
szapora csecsemőhalál,
árvaság, korai öregség,
elmebaj, egyke és sivár
bűn, öngyilkosság, lelki restség,
mely hitetlen, csodára vár,
nem elegendő, hogy kitessék:
föl kéne szabadulni már!
1936. József Attila

A nagy munkásköltő *„Hazám"* című versének ez a szakasza jutott eszembe, amikor azt a feladatot kaptam, hogy számoljak be olvasóinknak a vasutasok Éjjeli Szanatóriumának életéről.

Budapest, XIV., Jávor utca 9. Háromemeletes villa. Az előkert szépítésén ügyes munkáskezek dolgoznak. A szállószerűen berendezett előcsarnokban nagy transzparens fogadja a belépőt: *„Üdvözöljük a szanatórium első beutaltjait!"* Jobbról portásfülke, balról a gondnok szobája. *Medveckiné* könyvelő kalauzol végig a szanatóriumon.

A mélyföldszinten ruhaszekrények. Itt vetkőznek a beutalt dolgozók, mielőtt a fürdőbe mennek. Nyolc-nyolc fürdőmedence, tussoló a következő állomás. Fürdés után pizsamát és köpenyt kapnak a „lakók" és felmennek a világos, tiszta ebédlőbe.

Amíg a négyszemélyes asztalok körül beszélgetve várják az ebédet, végigjárjuk az épületet. A társalgóban könyvtár, sakk, társasjátékok. A lakószobák többnyire kétágyasak, szinte csillognak a tisztaságtól. A szobákban mosdó.

Borhi Béláné gondnok elmondja, hogy jelenleg 80 beutaltjuk van, az Északi és a Landler Jenő Járműjavítóból. A dolgozók délután 4 órakor érkeznek ide a munkahelyükről, autóbuszon. Itt élnek másnap reggelig, amikor ugyancsak autóbusz viszi őket az üzembe. Az étkezésük napi ötezer kalória tápértékű. A háromfogásos bőséges ebéd után egy óra kötelező pihenés, majd olvasás, játék, szórakozás következik. Fél nyolckor vacsora, kilenckor lefekvés: az itteni élet rendje. Reggel öt óra húsz perckor ébresztő, az autóbusz 6,15-kor jön az ápoltakért. A kiadós reggelit még itt fogyasztják el. 11 órakor munkahelyükön ebédet kapnak, amelynek költségét a szanatórium fedezi. A négyhetes ápolás alatt az ellátásért a dolgozó egyetlen fillért sem fizet. Jelenleg valamennyi beutalt fizikai dolgozó.

Dr. Bánki Jenő igazgatófőorvos is bekapcsolódik a beszélgetésbe:

— A szakszervezet minden elismerést megérdemel ezért a létesítményért. De a vasúti főosztály és minden illetékes szerv is a legmesszebbmenő segítséget nyújtja, hogy ez az újszerű, a tőkés világban elképzelhetetlen intézmény minél eredményesebben működhessen.

— Az Éjjeli Szanatórium gyógyító, megelőző intézmény. A legyengült szervezetű dolgozóknak a napi munkájuktól való elszakítás nélkül biztosítjuk a szükséges előfeltételeket, teljes munkaképességük visszaszerzéséhez. Főleg a foglalkozási betegségek súlyosbodásának megelőzését érjük el az itteni gyógykezeléssel. Egyidejűleg természetesen a munkaképesség fokozását is.


Vacsora utáni pihenés a társalgóban.
(Kovács G. felv.)

— Gyönyörű feladat ez a munka az orvosnak. Korábbi tudományos munkásságomat itt folytathatom, s pár hónap múlva leszűrhető tapasztalataimtól értékes eredményeket várok. Most egy hét után is megállapíthatjuk már, hogy a beutaltak pihentebbek, kedélyesebbek, s valamennyinél súlygyarapodás mutatkozik. Mindez a gondos kezelés, a jó élelmezés, az idegi kikapcsolódás együttes hatása. Ez a rövid idő is igazolta már az intézmény létjogosultságát.

Alighogy befejezte mondanivalóját Bánki főorvos, az egyik beutalt közbeszólt:

— *Joó István* fűtő vagyok az Északiból, ahol 1947 óta dolgozom. Évek óta gyomorfekéllyel vesződöm. Ez az intézet felülmúlja várakozásomat.

Rövidesen széles gyűrű vesz körül bennünket. Mindenki el akarja mondani a véleményét. *Király Lajos* lakatos ideggyengeséggel került ide. Egy hét alatt a súlygyarapodása 75 deka.

— De ezt a nyugalmat, bánásmódot, amit itt élvezünk, nem lehet kifejezni — mondja.

— Súlyos gyomorsavhiánnyal jöttem ide — újságolja *Gyarmati Pál,* a Landler Járműjavító lakatosa. — Már másfél kilót híztam. Nagyon hálás vagyok a szakszervezetnek, hogy ilyen segítséget adott a munkások gyógyulására.

Lakatos Béla művezető reumatikus fájdalmakra, idegkimerültségre keres orvosságot. — Szakkezelést kapok s nemcsak látom, hanem érzem is, hogy szeretettel vesznek körül. A személyzet minden tagja azon igyekszik, hogy négy hét után egészségesen térhessünk vissza családunkhoz. *Malczanek Antal* csapszabályozó arról beszél, hogy amióta itt van, a beteg gyomrát mintha egészségessel cserélték volna ki. — Itt érezzük igazán, hogy a mi társadalmunkban milyen érték az ember. — Hangja meghatottá válik, ahogy folytatja: családom, két gyermekem is hálás azért, hogy az apjuknak visszaadják az egészségét.

A beutaltak „Benjáminja" Rutka Gyula 23 éves mozdonylakatos.

— Szívbillentyű-elégtelenségem nagyfokú fáradékonysággal jár. A kényelmes pihenés, a gondos, szakszerű kezelés nálam is javulást és súlygyarapodást hozott. Majd nevetve hozzáteszi: egyébként a jó és bőséges táplálkozásért a szanatóriumot „kajatórium"-nak neveztük el. (A körülállók harsányan derülnek a szójátékon, ami feltétlenül az elismerés hangja.)

Az egyik rendelőben *Schönwald Margit* asszisztensnő éppen két dolgozót kvarcol. Dicsekvéssel sorolja a szakrendelő „vagyonát": két kvarclámpa, két sollux, rövidhullám, diathermia.

— Harminc éve vagyok az egészségügy szolgálatában. Féltem idejönni, hiszen az itteniek nem „szabályos" betegek. De ilyen türelmes, szófogadó emberekkel ritkán volt dolgom.

Szűcs András mázoló nyilván szófukar, mert így fejezi ki bírálatát:

— Izületes, reumás vagyok. Híztam. Pihenek. Gyógyulok. Köszönöm.

Rajczi György meós már bőbeszédűbb:

— A diéta itt kitűnő. Rákoscsabán lakom. Naponta hat órát utazgatom. Ez persze nem használt az egészségemnek. Itt máris sokkal jobban érzem magam. Örülök, hogy egy hatvan éves emberrel is ennyit törődnek ...

Mindenki beszélni, discsérni akar, persze erre sem hely, sem idő nincs. De a kézszorítások, a kerekedő arcok derűje, a szemek hálás sugárzása a legszebb üzenet a szanatórium megvalósítóinak.

★

... Húsz év telt el *József Attila* idézett versének megírása, s mindösszes 11 év a felszabadulás óta, de életünk változása szóval, tollal fel sem sorolható.

De a legszebb, s talán legnagyobb eredmény az, hogy lassan mindezt szinte természetesnek tartjuk.

P. D.

Közlekedés és posta dolgozói! A járművek jobb kihasználásával, a műszaki színvonal emelésével, a szállítási és hírközlési feladatok gyors és pontos teljesítésével segítsétek elő az 1956. évi népgazdasági terv megvalósítását!

Üdvözöljük az élüzemek dolgozóit!

A megszokottnál sokkal nehezebb időszakot jelentett az idén a vasúton az első negyedév. A rendkívüli tél alaposan rányomta bélyegét a munkateljesítményekre. Azok a szolgálati helyek tehát, amelyek a nehéz körülmények között is ki tudták harcolni az élüzemszintet, most igazán rászolgáltak az élüzemcímre. Büszke örömmel üdvözöljük az első negyedév élüzemeit, amelyeknek névsorát itt közöljük:

A miniszter és a szakszervezet központi vezetőségének vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek:

Szolnok állomás, Nyíregyháza állomás, Tatabánya-felső állomás, Budapest-Keleti fűtőház, Pusztaszabolcs fűtőház, Veszprém pft. főnökség, Pécsi TBKE, Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV, Szolnoki Járműjavító ÜV.

Élüzemcímmel és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek:

Pusztaszabolcs állomás, Fertőszentmiklós állomás, Hegyeshalom állomás.

Hatvan fűtőház, Sztálinváros fűtőház, Dorog fűtőház, Sátoraljaújhely fűtőház, Budapest-Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség.

Épületfenntartási Főnökség, Nyíregyháza Pft, Sátoraljaújhely Pft, Budapest-Terézvárosi Pft. Főnökség, budapesti, miskolci, debreceni vasútépítési főnökség.

Budapest Nyugati Rakodási Főnökség, Nyíregyháza Rakodási Főnökség.

Szegedi TBKE.

Szombathelyi szertár.

Fatelítő ÜV, Utasellátó ÜV.

Gazdasági Vasút békéscsabai vonalfőnökség .

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesített szolgálati helyek:

Szekszárd, Heves, Csákánydoroszló, Lábod, Szendrőlád állomás.

Filatorigáti, torbágyi, nagyszentjánosi, horvátkimlei villamosvontatási felügyelőség.

Budapesti szerelésvezetőség.

Budapest-Ferencvárosi, celldömölki, szeged-rókusi, nyíregyházi, sátoraljaújhelyi, mátészalkai, komlói, pécsbányarendezői, gyékényesi szertár.

A mozdonyfélforduló alakulása a barcsi fűtőházban

A gyönyörű darányi erdőből kiérve, közvetlenül a Dráva partján találjuk Barcs állomást. A szentlőrinci oldalon hatalmas fűrésztelep ontja a pallók ezreit. Túl a Dráván, az üdén zöld földeken jugoszláv parasztok dolgoznak. A többemeletes őrtornyok már üresen állnak, jeléül annak, hogy újból testvéri barátság szálai fűznek bennünket a szocializmust építő jugoszláv néphez.

Élénkül a fűtőház forgalma

Az egyre élénkebbé váló magyar—jugoszláv árucsereforgalom új távlatokat nyit az eddig csendes forgalmat lebonyolító barcsi állomásnak, fűtőháznak.

A fűtőháznál állomásított, többségükben 376-os gépek szorgalmasan járják a *siklósi, kaposvári, balatonszentgyörgyi* vonalat. A mozdonyvezetők és fűtők munkafegyelme kitűnő, ami leginkább a mozdonyok jó karbantartásán és nem utolsósorban a mozdonyfélfordulók betartásában jelentkezik. Pedig nemegyszer szinte harcolni kell a menetrendszerű közlekedésért, a fordulók betartásáért. A forgalom alakulása is fékezi ezt, főként a nagyatádi—marcali vonalon, valamint a siklósi szárnyvonalon, *Sellye* állomáson. *Nagyatádon* több gyár, üzem rakodik. Emellett a gyorsan romló és egyéb okoknál fogva gyorsan továbbítandó eleggyel, külön kell beszaladni Nagyatádról Somogyszobra a csatlakozó gyorstehervonathoz.

Akik élenjárnak

A barcsi fűtőház gépállaga megérzi a rendkívüli eseményeket: a mozdonyfélforduló romlik abban a percben, ahogy a menetrenden kívül valahol gépet kell beállítani, fordulón kívül vezényelni. Persze ez végeredményben a többteljesítményben visszatérül. A barcsiak általában a kaposvári fűtőházat segítik ki, ennek köszönhető, hogy szézelegytonna tervüket átlagosan 110 százalék fölött teljesítik.

A 375 575 számú gép gazdái, *Pánti* Andor mozdonyvezető és *Németh Rácz* János fűtő a legjobb eredményeket érik el a mozdonyfélforduló normáinak betartásában. De itt van a fűtőház ifjú párttitkára. *Szőcsényi* János mozdonyvezető és brigádja is, akik pontosan, menetrendszerint érkeznek az esetek többségében a rendelkezési állomásra és arról ismeretesek hogy az ő hibájukból nincs késés.

Somlai László elvtárs, fűtőházvezető pár hónappal ezelőtt került Barcsra. Eleinte sokaknak nem jól esett, hogy az elvesztett gyeplőt meghúzta, de megérte a fáradságot, a türelmet. A most folyó fűtőházvizsgálat is dicséretesen emlékezik meg a fejlődésről, az egyre javuló eredményekről. Ma más már a dolgozóknak a munkához való hozzáállása is, mint félévvel ezelőtt volt.

A mozdonyfordulók alakulásának függvénye a munkafegyelem szilárdsága, a jólképzett szakmunkások gyakorlati munkája. A fűtőház dolgozóinak 98 százaléka átlagos 4-es eredménnyel tanul. Ez érezteti is hatását a fűtőház munkájában. A mozdonyfélfordulót például az április 10—22 közötti időszakban 101 százalékra teljesítették. Mindebben tevékeny részt vállal a fűtőház pártszervezete és üzemi bizottsága, mintegy bizonyítva, hogy ahol mozgalmi szerveink jól együttműködnek a szakvezetéssel, törődnek a dolgozók ügyes-bajos dolgaival, ott a munka lélekkel telített és eredményes.

A barcsi vasutasok érdeklődéssel tekintenek át a néhány méterre fekvő Jugoszláviába, s bizakodással várják azt az időt, amikor még teljesebbé válik a két testvérnép gazdasági kapcsolata.

A balesetvédelmi oktatások módszeréről

Nyolc évi oktatói munkám során több szolgálati helyen foglalkoztam balesetelhárítási oktatással. Megállapítottam, hogy ahol lelkiismeretes, alapos volt az oktatás, ahol sikerült megnyerni a dolgozók érdeklődését, ott az eredmény sem maradt el.

Milyen módszerrel sikerült leginkább eredményt elérnem? Elsősorban azzal, hogy *a szabályok száraz felsorolása helyett részletesen elemeztem egy-egy megtörtént balesetet, s utána megbeszéltük, hogy mi volt helytelen a balesetet előidéző dolgozók szolgálati ténykedésénél.* A gyakorlati oktatásban nagy segítségemre volt az a körülmény, hogy előző szolgálati helyemen, az Ózdi Kohászati Üzemeknél előfordult balesetek bírósági tárgyalásain szakértőként vettem részt, s így alkalmam volt a bírák keresztkérdései alapján is megismerkedni a baleseteket előidéző okokkal. Ezeket a megtörtént baleseteket ismertettem és ismertetem ma is az oktatásokon. Ez leköti az oktatáson részvevők figyelmét, akik hozzászólásokkal kapcsolódnak be az oktatásokba, s így igen sokat tanulnak.

Az eredményesség előségítette az is, hogy *az oktatások előtt balesetvédelmi megbeszélést tartok a szolgálati főnökkel és a középvezetőkkel.* Ezeken a megbeszéléseken mindenki megemlíti azokat a munkamozzanatokat, amelyek nél a baleseti veszély leginkább fennáll. Ezeknek figyelembevételével állítom azután össze az *oktatási vázlatot.*

Nem utolsósorban hozzájárul az eredményességhez az, hogy gyakran *szolgálati helyükön keresem fel a dolgozókat,* figyelem a munkájukat és a helyszínen, azonnal rámutatok a szabálytalan vagy helytelen munka veszélyére. Az ilyen tapasztalataimat azután az oktatásokon is értékesítem, részletesen elemezzük az utasításellenes munkából folyó veszélyeket. Oktató-nevelő munkám során így kerültem közeli kapcsolatba a dolgozókkal, így szerettem meg az oktatótiszt felelősségteljes munkáját, s így kedvelték meg a dolgozók is az oktatást. Ennek nyomán sikerült a baleseti százalékot előző szolgálati helyemen, Ózdon és Miskolcon a legkisebbre leszorítani. Ebben a szellemben kívánom munkámat jelenlegi szolgálati helyemen, Debrecenben is folytatni.

Rigó József
oktatótiszt

ÚJÍTÁSI DÍJ FOLYÓSÍTÁSA

Tóth Ferenc pályamester (Szombathelyi lg. II. o.) „Vagontologató" tárgyú újítási javaslatáért III. díjrészletként 1500 forint.

Vasary Pál főmérnök (Budapesti lg. II. o) „Hullám-radlóid alakú átmeneti ívek kitűzési módjai szögképeljárással" tárgyú újítási javaslatáért I—III. díjrészletként 300 forint.

Zólyomi László és Urbán László m. főintézők (Miskolci lg. II. o.) „100 kg-os robbanó döngölőbéka ütőfejének módosítása" tárgyú újítási javaslatukért I—III. díjrészletként személyenként 100 forint újítási díjban részesültek.

Újabb dicsőséget szerzett a DISZ-brigád

A putnoki Építésvezetőségnél dolgozó *Tilk József* és 26 fős DISZ-brigádja nemrégen példamutatóan állt helyt az árvízvédelmi munkákban. A brigád tagjai közül *Vojtkó Sándort és Bistei Lajost az árvíznél tanusitott hősiességéért tagjelöltség nélkül felvették párttagnak. Molnár Mihály* tagjelöltből párttag lett és *Brunyánszki Imre* kiérdemelte a tagjelöltséget.

A brigád tagjait ért kitüntetés még nagyobb lelkesedést váltott ki a fiatalok között s elhatározták, hogy pótolják az árvíznél töltött időt és eredeti határidőre teljesítik tervüket. A 26 fiatal Kazincbarcika állomás 7. csoportkitérőjét hét nap alatt kicserélte. *Ez a teljesítmény 80 ember egy heti munkájának felel meg.* A fiatalok hét napi átlagteljesítménye 218 százalék volt. Ilyen teljesítmény eziáig példa nélkül állt az építési főnökségnél. A DISZ-brigád újabb dicsőséget szerzett a diszista névnek.

A fiatalok május 1 tiszteletére a főnökség valamennyi brigádját versenyre hívták és megfogadták, hogy újabb munkahőstettel ünneplik a proletár nemzetköziség ünnepét.



A ferencvárosi kocsijavító-műhelyben Duba Károly asztalos a famegmunkáló gép késeinek köszörülését oldotta meg ujításával, s ezzel gyorsabbá és minőségileg jobbá vállk munkája.
(Kovács Géza felv.)

MÁJUS 1 TISZTELETÉRE

A felszabadulási verseny után legkevésbé sem lanyhuló munkaverseny május 1 közeledtével még inkább fokozódott. Sok szolgálati hely dolgozói számolhatnak be róla büszke öntudattal, hogy eleget tettek május elsejei vállalásuknak. Különösen szép eredményeket értek el a pályafenntartás dolgozói, akik a május elsejei verseny lendítő erejét használták fel arra, hogy elvégezzék azokat a munkákat, amelyeket az árvízvédelemben való részvételük miatt kénytelenek voltak elhalasztani. Kiemelkedő módon tettek eleget vállalásaiknak a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség dolgozói. A főnökség IV. szakaszán Görömbei András csapatvezető és brigádja vágányszabályozásnál 123, a VII. szakaszon Kuczik János csapatvezető előmunkás és brigádja kitérőszabályozásnál 145, Nagy István csapatvezető előmunkás „Petőfi" DISZ-brigádja vágányszabályozásnál 143 százalékos teljesítményt nyújtott.

Harmincezer perc rövidmenet

Budapest-Keleti fűtőház dolgozóinak egyik legfigyelemreméltóbb május 1-i vállalása volt, hogy a forgalmi és pályafenntartási okból eredő késéseket rövid menetidők alkalmazásával csökkentik. A mozdonybrigádok különösen a téli hidegben végeztek ennek érdekében hősies munkát. Az első évnegyedben *harmincezer perc rövidmenetet teljesítettek* és áprilisban is tekintélyes menynyiségű rövidmenetidőt gyűjtöttek. Első negyedévi mozdonykilométer-tervük jó teljesítése következtében a második negyedévben ötnapos előnnyel indultak. Előnyüket a verseny során további napokkal növelték, hogy negyedéves tervük határidő előtti teljesítését minél előbb jelenthessék. Az első negyedévre 2500 tonna szén megtakarítását vállalták, március 20-ig 4948 tonna szenet takarítottak meg. Ez azt jelenti, hogy a hónap végéig megtakarított szénnel továbbították vonataikat. Mosási kilométertervük teljesítésében 110 százalékot értek el, 82 százalékos elsőcsoportos tisztaságú kazánnal. Önköltségcsökkentésük a vállalt 300 ezer forinttal szemben 468 700 forint.

Az eredmények elérésében a következők jártak az élen: *Hunyadvári Tibor* mozdonyvezető, *Busa József és Kerek Jánosnos* fűtőkkel kilométertervét 166, szállítási tervét 165 százalékra teljesítette, szénmegtakarításuk 54 tonna. *Romhányi László* mozdonyvezető, *Hidvégi István* és *Palya Lajos* fűtők kilométertervüket 135, szállítási tervüket 147 százalékra teljesítették és 37 tonna szenet takarítottak meg. Jól dolgozott a *Ludányi*-brigád is. *(Korponai Jenő leveléből.)*

Kiváló rakodási teljesítmény

A május 1-i munkaversenyben kiváló rakodási teljesítmény született *Szeged állomáson*, ahol *Veres György* átmenesztő raktárnok, brigádja munkájának helyes irányításával és jó megszervezésével az április 21—22-i szolgálatban 27 kocsi ki- és 17 kocsi berakását végezte el. Ezzel a 282 százalékos teljesítménnyel a brigád nagymértékben hozzájárult az állomás tervteljesítéséhez. *Kecskeméti László* átmenesztő raktárnok és brigádja 132 százalékos eredményt ért el a május 1-i felajánlása teljesítésénél. *(Engi N. leveléből.)*

A debreceni vonatkísérők versenyre hívták a miskolciakat

Debrecen állomás dolgozói az áprilisi termelési értekezleten május 1 tiszteletére vállalásokat tettek a második negyedévi terv mielőbbi befejezésére. A vállalás teljesítéséért jól harcolnak, mert máris valamennyi tervtényezőnél túlteljesítést értek el. A teljesítésében példamutatóan elöljár *Udvari György* külsős forgalmi szolgálattevő, aki a kocsikifutási tervet 116, a terhelési tervet 119, a fajlagos kocsimozgatási tervet 104 százalékra teljesítette. A kereskedelmi szolgálat dolgozói közül *Ilyés Sándor* gyorsraktári ifibrigádja vállalását 102 százalékra teljesítette, Szilágyi I. Sándor iparvágánykezelő raktárnok pedig a szállítható felekkel való jó együttműködésének segítségével a feladásnál 115, a leadásnál 165 százalékos teljesítményt tud felmutatni.

A vonatkísérők versenyfelhívást intéztek Miskolc állomás vonatkísérőihez, azzal a vállalással, hogy a személy- és motorvonatoknál 100, a C-, D- és gyorstehervonatoknál 95, az irányvonatoknál 90, a közvetlen tehervonatoknál 90, a tolatós tehervonatoknál 85 százalékra teljesítik a menetrendet. A májusi versenymúszakban ezeknek a vállalásoknak kevés kivétellel eleget tettek. *(Czeglédi Sándor leveléből.)*

Az első dekádban túlteljesítették havi túlsúlytovábbítási tervüket

A Hámán Kató fűtőház vontatási dolgozói a téli lemaradások pótlása érdekében május 1 tiszteletére jelentős túlsúlytovábbítást vállaltak. Igy érték el, hogy a napi 1500 tonnás túlsúlytovábbítási tervvel szemben, április első dekádjában napi 1800 tonna túlsúlyt továbbítottak. Ez 120 százalékos túlsúlytovábbításnak felel meg. Jól harcoltak a dolgozók a havi 1500 tonna szénmegtakarításért is. A 424—034 sorozatszámú gép személyzete, Szalai Ferenc mozdonyvezető fűtőivel 25 tonna szén megtakarítását vállalta, de már az első két dekádban 19 tonnát takarított meg.

A vállalások teljesítésében a kocsiműhely dolgozói is kivették részüket. Április 15-ig 1030 kocsit javítottak meg 118 százalékos teljesítménnyel. (Gálik Sándor leveléből.)

A takarékosság szemelőtt tartásával

A makói távirdaműhely dolgozói a takarékossági szempontok szemelőtt tartásával tették meg május 1-i felajánlásaikat. *Lajos László* és *B. Nagy Mihály* elvtársak vállalták, hogy a XVI. blokkmesteri szakasz dolgozóival karöltve, május 1-re kicserélik a télen tönkrement távbeszélőkábeleket és elvégzik az összes külső-belső szerelőmunkát. Vállalásukat teljesítették. *Kovács Mihály* elvtárs, a XV. blokkmesteri szakasz dolgozóival, *Vajda Mihállyal, Mészáros Józseffel, Berta Jánossal* és *Fazekas Jánossal* Makó-Ujváros és *Apátfalva állomáson* 136 óra és 715,36 forint megtakarítást ért el azzal, hogy váltózárat és villamosvédjelző állítóművének áthuzalozását és a különböző szereléseket használt anyagból végezte.

Ahol a tartózkodási időn belül végzik a rakodást

Pusztamonostor állomás dolgozóinak minden igyekezete arra irányul, hogy jó együttműködést építenek ki a szállítható felekkel. Igy sikerült megvalósitani, hogy a rakodások a vonatok rendes tartózkodási idején belül legtöbb esetben megtörténnek. Minap is Kőmüves József forgalmi szolgálattevő körültekintő gondossággal elérte, hogy a szállítható felek öt kocsit a rendes vonattartózkodási idő alatt kiraktak. Az állomási brigád 110 százalékra vállalta május 1 tiszteletére a kocsitartózkodás teljesítését, ezzel szemben 151 százalékot ért el. A rakodási időt 135 százalékra vállalták, a teljesítés 205 százalék. (Pintér Lajos leveléből.)

Miskolc és Budapest sokat javított az igazgatósági versenyben

Az igazgatóságok versenyében a márciusi eredmények alapján a következő helyezési sorrend alakult ki:

1. Miskolc 64 pont, 2. Pécs 62,5 pont, 3. Szeged 58,5 pont, 4. Szombathely 58,5 pont, 5. Budapest 51,5 pont, 6. Debrecen 41 pont.

Az első negyedév eredményei alapján a sorrend a következő:

1. Szombathely 64,5 pont, 2. Miskolc 64 pont, 3. Pécs 63 pont, 4. Budapest 50 pont, 5. Debrecen 48 pont, 6. Szeged 46,5 pont.

A márciusi és az első negyedévi eredmény örvendetes eseménye az a javulás, amelyet a budapesti és a miskolci igazgatóság ért el. Ennek következtében a budapestiek a negyedévi összesített eredmények alapján feljebb rukkoltak csaknem állandóan „bérelt" utolsó helyükről.

A SZAKMA KIVÁLÓ DOLGOZÓI

A vasút területén a legutóbbi értékelések alapján a következő dolgozók nyerték el a „Szakma kiváló dolgozója" II. címet és a velejáró egyhavi fizetésüknek megfelelő pénzösszeget:

Balogh Gyula tekercselő, Cinkota vont. üz. főn., Csörgő János tekercselő, Cinkota vont. üz. főn., Gyürkés Pál esztergályos, Cinkota vont. üz. főn., Gyorgyán József művezető, Cinkota vont. üz főn, Kelló Barna reszortos, Miskolc fth., Tóth László reszortos, Miskolc fth., Szombati Dániel reszortos, Miskolc fth., Sikula László esztergályos, Debrecen ép. főn., Pajtl Imre távközlőmester, Kisújszállás, Varga János blokkmester Kisújszállás, Istvány Ferenc máglyázómunkás MÁV Fatelítő ÜV, Zsilinszki Vince kovács, Landler JJ. ÜV., Molnár Károly kerékesztergályos, Landler JJ. ÜV., Szentirmai János művezető Landler JJ. ÜV., Horváth Miklós fúrós Szombathelyi JJ. ÜV., Dudás József esztergályos Miskolc JJ ÜV.

A felsorolt dolgozókat példaképül állítjuk dolgozóink elé. Azt kívánjuk, hogy dolgozzanak továbbra is olyan becsülettel és igyekezettel, mint eddig tették és mutassák meg, hogy milyen munkateljesítményekre képesek egy szabad hazának fiai.

Ifjúsági élet

„HALLOTTAM RÓLAD, AMIKOR YVES MONTAND PÁRIZSRÓL ÉNEKELT...”

Friss rügyeket fakaszt a fákon a nap, már zöldell a vetés is. S május első napján, a nemzetközi proletárszolidaritás e nagyszerű ünnepén — évtizedek óta újra meg újra — virágba borul a Föld: vörös lobogók tűzpiros virágaiba. Ünnepel világszerte a munkásság.

Az idei május 1-én a magyar vasutas fiatalok még szorosabbra fűzik testvéri barátságukat a világ haladó ifjúságával. Levelek indulnak útnak, hogy vasutas üdvözletet vigyenek a távoli „azuriába”, a békéért harcoló olasz fiataloknak, harcra lelkesítsenek a szabadság vérével oly sokszor és oly bőven öntözött francia földön. A béke és a barátság leveleit fogalmazzák a vasutas DISZ-szervezetekben.

A *MÁV Vasúttervező Vállalat* diszistáinak levelén ez a címzés áll: *„Commisione Ragazze Unione Donne Italique Presso Camera Del Lavcro Itália, Olaszország.”* S a szöveg? *„Drága barátaink, ifjú olasz elvtársak!... Tizenkettedszer ünnepeljük felszabadulton, vidám örömmel május elsejét. Ünneplő menetünk élén egy hatalmas földgömböt viszünk majd, mely köré virágból írtuk: éljen május 1. Rátok is gondolunk, azt kívánjuk, hogy a szabadság, a jog és az egyenlőség országotokban is valósággá váljék...”*

Herczegh Eleonóra, a MÁV Autófuvarozási Főnökség DISZ-szervezetének tagja a francia *Mihceline Rombant*-nak írta: *„...Micheline! Te hazádnak lelkes és tevékeny békeharcosa vagy és jó munkád híre hozzánk is eljutott. Amikor ezért gondolatban szeretettel magamhoz ölellek, kívánok neked további munkádhoz sok sikert és lelkesedést, egyben azt üzenem minden magyar lánytársam nevében, hogy légy továbbra is a béke ügyének igaz és hű harcosa. Ezzel búcsúzom tőled szeretettel...”*

Egy párizsi postás május elsején *Rolande Leonnak*, a 72 rue d'Alesia-en ezt a levelet fogja átnyújtani: *„...Kedves Roland. Kívánom, hogy te is olyan vidáman ünnepeld május elsejét, mint ahogy mi ünnepeljük. Nem ismerlek személyesen, de hallottam már rólad. Hallottam, amikor Yves Montand Párizsról énekelt, a párizsi lányokról. Talán láttalak is, láttalak, amikor a pesti moziban az egyszerű francia emberekről szóló filmet vetítették...”* — aztán folytatódik a levél, beszámol *Halász Margit*, a MÁV Magasépítményi szakszertár fiatal dolgozója ismeretlen francia barátjának a magyar lányok életéről, a magyar fiatalok békevágyáról, alkotó kedvéről.

Több tucat hasonló levél íródott még a DISZ-szervezetekben. Levelek és táviratok mennek nyugatra és keletre, a még elnyomott és a már felszabadult országok fiataljainak címezve. Vasutasok írják, vasutas fiatalok szabad, boldog hazából, május elsejét, a nemzetközi proletariátus harcos seregszemléjét köszöntve.

SPORT

Az idén is az idényvégi hajrá menti meg a Szombathelyi Törekvést?

A vasutasok között is a labdarúgás a legnépszerűbb sportág. Alig akad Törekvés SK, ahol ne működne labdarúgó szakosztály. A csapatok mögött — elsősorban vidéken — népes szurkológárda áll, mely jóban, rosszban kedvenc tizenegye mellett marad.

Egyesületünket a Szombathelyi Törekvés képviseli az NB I.-ben. Érthető tehát, hogy a rábaparti labdarúgók szereplését kíséri a legnagyobb figyelem. Hazai mérkőzéseken általában 7—8000 néző látogatja a pályát. Ezenkívül szépszámú szurkoló várja országszerte a szombathelyi csapat sikerét. A fővárosban is évek óta nagy népszerűségnek örvendenek.

A szakemberek általános véleménye, hogy a szombathelyi gárda tehetséges játékosokból áll. A legutóbbi években mégis serénghajtóként szerepel a legjobbak mezőnyében s az elmúlt két esztendőben az NB I-ben való bentmaradást csak idényvégi kitűnő hajrájuknak köszönhették.

— Sok volt a csapatban az idős játékos — mondja Szabó Péter edző. — Ezek a játékosok jól képzett, lelkes labdarúgók voltak, de a korszerű, gyors játékot már nem birhatták erővel.

A vasutas csapat vezetői nehéz helyzetben voltak. Látták a gyengébb szereplés okát, segíteni azonban csak nehezen lehetett. Miért? Azért, mert kiforrott játékos igazolására csak a legritkább esetben kerülhetett sor. A szombathelyiek nem rendelkeznek bőséges anyagiakkal s így az anyagias szellemben gondolkodó labdarúgók nem szívesen mentek a vasutas csapathoz. Nem maradt más hátra, mint — ha késve is — saját nevelésű játékosokkal felfrissíteni a csapatot. Ez bizony nem volt egyszerű ott, ahol éveken keresztül csak másodrangú kérdés volt az ifjúság nevelése.

Egy év óta azonban nagyot változott a helyzet. A csapat régi — sportköréhez szívvel-lélekkel hű — játékosai kiöregedve csapatukból, az utánpótlás nevelésével igyekeznek a sportkör hasznára lenni. Tölgyesi Lajos, a hajdani nagyszerű középhátvéd, az úttörő és ifjúsági csapatot neveli. Ma már büszkén mondhatja, hogy 18—20 olyan tehetséges fiatal labdarúgó tanul a keze alatt, akik hamarosan komoly értékel lehetnek NB I.-es csapatnak is. **Szabó Imre, a volt válogatott** jobbszélső, az ugyancsak erősen megfiatalított tartalékcsapat edzői teendőit látja el lelkismeretesen. Tölgyesi Lajos és Szabó Imre közös munkájának köszönhető egyrészt, hogy az első csapatban is helyet kap már egy-két fiatal játékos.

Legnehezebb talán Szabó Péter edző munkája, hiszen az első csapattól feltétlen eredményt vár a közvélemény. Ő nem kísérletezhet tapasztalatlan fiatal játékossal, mert ez könnyen a csapat kiesését eredményezheti. Dicséretére legyen mondva, hogy jól látja csapata jövőjét és nagy szakértelemmel, türelemmel igyekszik felfrissíteni az első csapatot. Például **Mészáros**, a tehetséges középcsatár, alig két-három mérkőzés után csapata erősségévé vált. Most már csak rajta múlik további fejlődése. Sportszerű életmód, a kemény edzések és az állandóbb tudásgyarapítás megteszik az eredményt.

A szombathelyi csapatnál éveken keresztül az edzőkérdés körül folyt a vita. Szinte minden idényben másik edző mutatkozott be a csapatnál. Ennek természetesen a csapat látta kárát. Ebben az évben rájöttek a vezetők arra, hogy eredményes munkát csak olyan edző tud végezni, aki több éven át foglalkozhat egy-egy csapattal. Remélhető, hogy Szabó Péternek, a kitűnő edzőnek, hosszabb idő áll majd rendelkezésére ahhoz, hogy kihozza a csapatban rejlő képességeket.

Szombathelyen szeretik a sportot, szeretik a vasutas csapatot. Megesett, hogy egy-egy nagyobb mérkőzés alkalmával kicsinek bizonyult a pálya nézőtere. Molnár Kálmán szakosztályvezető elmondta, hogy a sportkör azzal a tervvel foglalkozik, hogy pályáját korszerűsíti, körlépcsőket épít, mellyel tetemesen növelni képes befogadóképességét.

A tervek szépek, ehhez azonban az is szükséges, hogy a csapat megállja a helyét az ország legjobbjai között. A Szombathelyi Törekvés labdarúgóinak megvan a képessége, de ehhez még további szorgalmas és lelkes munka szükséges és nem utolsósorban türelem a vezetők részéről. Szabó Péter edző munkája iránt, hogy Szombathely minden évben biztos részvevője lehessen az NB I-es bajnokságnak.

Mécs László

Ütközőn

Folt-számlálás

Furcsa rendeletet adott ki a miskolci igazgatóság a pályamestereknek: állapítsák meg, hogy a dolgozók vattaruháin hány négy-



zetdecimeter folt van, azaz menynyit varrt rá a ruhákat javító kisipari szövetkezet. Nem lett volna könnyebb a ruhák átvételénél megmérni a foltokat és akkor ellenőrizni a számlázás helyességét?

Fordított világ

Mindenki örömmel fogadta azt a minisztertanácsi határozatot, melynek értelmében a felesleges irodahelyiségekből lakásokat épí-



tenek. Tatabánya-alsón fordítva cselekedtek. A laktanyából kitették a vonatkísérőket és az illymódon „felszabadult” szobákban irodákat rendeztek be. Állítólag az egyik ilyen irodában áll annak az asztala, aki naphosszat tanulmányozta a határozatot.

Szolgálati hely vagy kocsma

Sárándon Ludmányi Lajos az I-es szolgálati hely váltóőre a szolgálati helyen pálinkát adott



el a szolgálatban lévő vasutasoknak. Ludmányi Lajos úgylátszik, összetéveszti a szolgálati helyet a kocsmával.

HÍREK

Hogyan lehetne megtakarítani évi 4800 kocsit?

Kisterenye fontos helyet tölt be a nógrádi szénvidék déli részén. Az állomás vágányain sok-sok szénnel megrakott vasúti kocsi sorakozik továbbításra készen. Ha végignézünk a kocsisoron, meglepődve láthatjuk, hogy egyes kocsik félig rakottan várják a továbbítást. S mindez olyankor, amikor országosan üreskocsi-hiánnyal küzdünk. Mi ennek az oka?

Kisterenye állomástól a 15 kilométer távolságra levő *Mátranovák—Homokterenye* szénbányáknál csak félig rakják a vagonokat. Vajon miért? A válasz egyszerű. Mert a vonalon *Ambrus-bányától Mátranovákig egy 2,8 kilométer hosszúságú szakaszon kis „i” rendszerű a felépítmény*, a tengelynyomás 12,5 tonna. A 2,8 kilométeres szakaszt kivéve, már „c” rendszerű a felépítmény és a tengelynyomás is 16 tonna. Vagyis *az alig több, mint két és félkilométeres szakasz miatt a kocsik többségét csak félig rakhatják a szénbányák.* Jelenleg a bánya naponta 100—110 kocsit használ fel, azonban, ha tengelynyomásig rakodhatna, naponta mintegy 80 kocsi elegendő lenne.

Nem nagy számítás kell ahhoz, hogy megállapítsuk, mi kerül többe, a 2,8 kilométeres „i” rendszerű sín „c” rendszerűre történő kicserélése, vagy pedig *a napi 30 felesleges kocsi kiállítása, amely évente* (40 kocsiból álló vonatokat véve alapul) *120 vonat költségét teszi ki.* A pénzbeli megtakarításon kívül évente 4800 kocsit lehetne más helyen felhasználni.

Kisterenye állomás dolgozói *Bártfai* állomásfőnök elvtárs vezetésével tavaly ősszel a Központi Vezetőség és a Minisztertanács levelének megtárgyalása után számolták ezt ki. Javaslatukat a miskolci igazgatóságon keresztül felküldték a vasúti főosztályra. Sajnos, azóta még választ sem kaptak rá. Lehetséges, hogy nincs szükség évi 4800 kocsira?

Tóth István
a vasút politikai főosztály munkatársa

— Az úttörővasutasok részére elkészítették a MÁV Széchenyi-hegyi úttörővasút forgalmi, kereskedelmi, valamint a távközlő és biztosítóberendezési szolgálatát magábanfoglaló útmutatót. A pajtások utasítását színes képekkel és ábrákkal látták el. A könyv ezenkívül fényképeket közöl az úttörővasutasok munkájáról.

— Munkás-paraszt találkozókat tartanak a pécsi igazgatóság területén május 1-én. A *Sztálinvárosi Vasmű* állomás és fűtőház dolgozói a helybeli tsz, a *barcsi* pályafenntartás dolgozói az ottani „milliomos” *Vörös Csillag*, a *pécsi fűtőház* dolgozói a *kacsotai „Jobbsors”* Termelőszövetkezet dolgozóival találkoznak a nemzetközi munkásosztály nagy ünnepén.

— Törökország is ratifikálta az új vasúti nemzetközi egyezményt. Az egyezményben részvevő államok száma ezzel 24-re emelkedett. Az új nemzetközi egyezmény a megállapodást aláíró államok személy- és árufuvarozására vonatkozik.

— Jugoszlávia és Lengyelország között létrejött megállapodás alapján a Lengyel Népköztársaság közlekedési berendezéseket szállít Jugoszláviának.

— Távolról vezérelt vonat közlekedtetésével kísérleteznek *Angliában*. A távvezérlő berendezést az egyik kocsiban helyezték el. A vonat 120 kilométeres óránkénti sebességet ért el.

— Elektronikus „tolatásvezető”-berendezés létesítésén fáradoznak a közlekedés mérnökei. A berendezés radar működtetésű sebesség indikátorból és elektronikus kalkulátorból áll. Az indikátor a jármű sebességét méri és indikálja, míg a kalkulátor a befutandó út távolságának megfelelően működteti az elektropneumatikus vágányféket.

— Balázs Anna, József Attila-díjas írónő az Írók Könyvesboltja klubtermében *„Az élet és az író”* címmel nagy érdeklődéssel kísért előadást tartott terveiről és alkotásai módszeréről.

— Területi levelező ankétokat tartott Pécsett, Miskolcon és Szegeden az igazgatóságok politikai osztálya, a szakszervezet és a „Szocialista vasútért” szerkesztősége.

— Új szociális létesítményeket adtak át 28-án a rendeltetésének. Zalaegerszegen öltözőt, a Szolnoki Járműjavítóban pedig fogorvosi rendelőt kaptak a dolgozók.

— A sztálinvárosi vasutasnők megalapították MNDSZ-szervezetüket.

— Mészáros Ferenc „Félelem nélkül” című kisregényéből Nagykanizsán és Bátaszéken ankétot tartottak.

— Szabás-varrás tanfolyamot szerveztek a pécsi igazgatóság dolgozó női, 41 részvevővel.

— Az árvízkárosultak megsegítésére 8000 forintot gyűjtöttek a dombóvári vasutasok.

Dísztornával ünnepelte fennállásának első évfordulóját a Törekvés SE

Egy éve alakult meg a vasutas, közlekedési, szállítási és postás dolgozók sportegyesülete, a Törekvés SE. Az évfordulót díszbemutatóval ünnepelték meg a fővárosban. A nagyszabású sportesemény sok nézőt vonzott az Erkel Színházba, a nézőteret teljesen megtöltötték az egyesület tagjai, a sport iránt érdeklődő vasutasok, szállítási és postás dolgozók, valamint az ország minden részéről Budapestre érkezett Törekvés-sportolók.

Soproni József elvtárs, elnök, rövid beszédben méltatta az évforduló jelentőségét és megnyitotta az egyesület erejét demonstráló dísztornát, amellyel — mint mondotta — hangsúlyozottan fel akarják hívni a figyelmet az erőnek és a szépségnek a Törekvés szakosztályaiban szépen fejlődő sportjára, a tornára.

A változatosan összeállított műsor valóban arról győzött meg, hogy a tornasport eleven virágzásnak indult a Törekvésben. Minden szám után nagy lelkesedéssel csattant fel a taps. Tizenhat számból álló műsorban különösen nagy sikert aratott a tornásznőknek szinte a táncművészet szépségével vetélkedő dobgyakorlata és egyéni talajtornabemutatója. Hat gerendán egyszerre végzett gyakorlatukkal is nagy tetszést értek el. A férfiak egyszerre négy korláton, majd négy lovon, ezenkívül nyújtón előadott számaikkal, valamint az asztalugrással érdemelték ki elsősorban a fergeteges tapsokat. Különösen a válogatott Nagy Márta és Balikó György, továbbá Zoller Mária, Sz. Mika Irma, a férfiak közül pedig Héder János és Tóth Lajos tűntek ki pontosan végzett, szép gyakorlataikkal. De nemcsak a válogatottak, hanem az utánpótlás válogatott tagjai és az ifjúsági tornászok is arról tettek tanúságot, hogy a Törekvés SE a tornasport szilárd fellegvára.

A taps nemcsak a tornászoknak, hanem mesterelnek, dr. Kovács Lászlóné, Romák Éva, Solymossi Ottó, dr. Krasznai Lajos és Börtsök Jenő testnevelő tanároknak is szólt, akik a gyakorlatokat összeállították és betanították.

Az egyes számokat a Pécsi István vezényelte MÁV Szimfonikusok művészi zeneszámaira adták elő a tornászok.



A tornásznők művészi gerendagyakorlata megérdemelt sikert aratott.

(Kovács G. felv.)

Anyagtorlódás miatt, a lakáscsere közleményeket, jövőheti számunkban közöljük.

Levelezőink írják

Dicséret szépséghibával

Március 25-én, a gádorosi állomás előtti közúti átjárónál Sz. K. bv. ezredes gépkocsiját, több tehergépkocsival és lovasfogattal egyetemben hosszú ideig megvárakoztatták. Egyébként itt állandó panasz, hogy sokszor órákig is eltart a járművek ácsorogtatása. A forgalmi szolgálattevő különböző indokokat hozott fel, de ez nem volt alapos és elfogadható.

Másnap közöltük ezt a vasúti főosztály 8/A osztályával. Két nap múlva értesítettek bennünket, hogy a panasz jogos és intézkedtek a helytelen gyakorlat megszüntetésére.

Örülünk, hogy a vasúti szervek ilyen gyorsan intézkednek minden bejelentésre. Alapvető tanulság: így is lehet a vasút dolgozóinak kapcsolatait javítani a lakossággal. Az intézkedésnek azonban van egy szépséghibája: a szegedi igazgatóság három elvtársat küldött ki a vizsgálat és intézkedés végett. Ez munkaerő- és pénzpazarlás. Talán meg lehetett volna olcsóbban is oldani.

Klucsó Béla
bv. hadnagy, Budapest

Nem melegít, csak füstöl

A tatabánya-alsói állomási laktanyában olyan rossz a tűzhely, hogy nem melegít, csak füstöl. A dolgozók kénytelenek nagy mérgelődés közepette hidegen megenni az ételt. Nem lehetne ezen segíteni?

*

Kisbéren a laktanyában a piszkos lepedőket a takarítónő minden gondolkozás nélkül használja az újonnan jött vonatkísérőknél. Vajon meddig?

Falucskai Benjamin
Pápa

Lesz-e világosság?

Ez a kérdés foglalkoztatja hosszú idő óta Békéscsaba I. számú őrhelyén szolgálatot teljesítő váltóőr elvtársakat. Sok községben, tanyán kigyulladt már a villany! Békéscsabán azonban az alig 10—15 méterre lévő vezeték ellenére is kőolajjal világítanak ezen a szolgálati helyen. Már többízben balesetet idézett elő ez a körülmény az útátjárónál. Az állomás másik végén, körülbelül 300 méterre van a másik útátjáró. Itt alig van közlekedés, de 100-as égővel, úgyszólván nappali világossággal dicsekedhetnek.

*

Néhány szót a laktanyáról is. A kialakult jó véleményt az utóbbi időben kezdi felváltani ennek ellenkezője. Az 1914-ben beszerzett mosóüst csupa folt, csurog. Többször kértük már kicserélését, a bürokrácia egy kisebb üstöt varrt a nyakunkba, amely nem alkalmas a fenti célra. A télen hideg vízben mosták az ágyneműt. Nem csoda, ha panasz van az ágyneműk tisztaságára. Illene végre intézkedni ebben az ügyben — de okosabban, mint eddig.

Vajda János
Békéscsaba

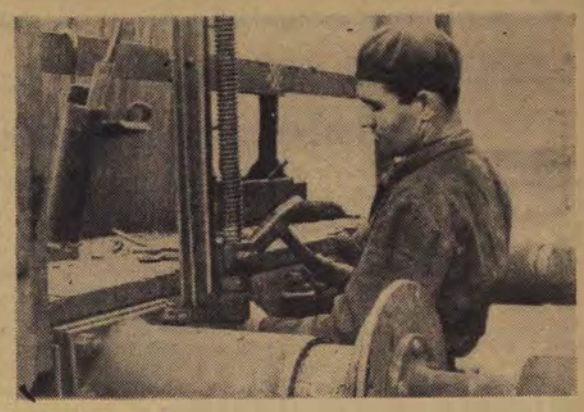
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szerdán — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Lenin körút 83. Telefon: 428-317, 428-339, 228-895. Üzemi telefon 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. MÁJUS 7.



Benczik György, a nagykanizsai fűtőház fiókműhelyének kocsilakatosa, a szakma kiváló dolgozója, állandóan selejtmentes munkát végez.
(Kovács Géza felv.)

A JÓLÉT ÉS FELEMELKEDÉS TERVE

Május ünnepének tizenkét éve ismétlődő szép és nagy élménye: a dolgozók színpompás, vidám felvonulása az idén nem egyetlen nap eseménye volt. Szakadatlan áradással hullámzott a nép városok és falvak utcáin mindhárom ünnepi napon. A kiszélesedett demonstrációt a szokatlanul goromba, szeles, esős időjárás sem tudta megzavarni, mert volt valami, ami az utcára vonzotta az embereket és feltorlasztotta őket az üzletek kirakatai előtt: az árleszállítás. És valamennyien, akik az előző napon már elolvasták, áttanulmányozták a második ötéves terv irányelveit, a kirakatok átjavított árcéduláit láttán érezték, hogy *az árleszállítás a jólét és felemelkedés tervének előrekü'dött üzenete*, az életszínvonal újabb jelentős emelkedésének záloga, biztos reménysége. Ez a biztató érzés tette még örömtelibbé, még felüdítőbbé a munkásság nemzetközi napjat, „előünnepével" és „másodnapjával" együtt.

Valóban: második ötéves tervünk irányelv-tervezete a szocializmus építésének, a dolgozó nép jóléte növekedésének hatalmas programja. A tervezetet mélyen áthatja a dolgozókról való gondoskodás. Mert mi más célt szolgál az ipari termelés nagyarányú növelése, a mezőgazdaság szocialista átszervezése, az ország építése, a műszaki fejlesztés, mint dolgozó népünk szebb, boldogabb jövőjét. Soha nem volt még tervünk, amely ilyen részletesen megszabta volna a dolgozók életkörülményei javításának, kulturális felemelkedésének számtalan módját, feladatait, célját.

A munkások és az alkalmazottak reálbérének legalább 25 százalékkal, a dolgozó parasztok pénzbeni és természetbeni jövedelmének pedig 25 százalékkal kell emelkednie az öt esztendő alatt. Ennek megfelelően az állami kiskereskedelem, a földműves-szövetkezetek áruforgalmát több mint 35 százalékkal növeljük. Különösen nagy gondot fordít az irányelv-tervezet a legfontosabb élelmiszerek, a hús, a zsír, a liszt, a tej, a vaj, a tojás forgalmának emelésére. Igen figyelemreméltó az irányelv-tervezetnek a lakásépítésre vonatkozó része is. Öt esztendő alatt 200 000 lakás építését irányozza elő a terv, azaz kétszer annyiét, mint amennyi az első ötéves terv alatt épült.

Népünk öt év múlva nemcsak többet fogyaszt, hanem műveltebb is lesz. Az irányelv-tervezet körültekintően gondoskodik erről is: iskolák építésével, a filmgyártás növelésével, a televíziós adás bevezetésével, a mozi- és könyvtárhálózat fejlesztésével, a tudomány sokoldalú támogatásával.

Öt év alatt lerakjuk hazánkban a szocializmus alapját. Ennek érdekében a technika fejlesztése útján folytatnunk kell a szocialista iparosítást. Ez meg is fog történni! Az irányelv-tervezet szerint az ipar 1960-ban 50—52 százalékkal termel többet, mint 1955-ben. A mezőgazdaságba pedig öt év alatt 13 milliárd forintot ruházunk be, 53 százalékkal többet, mint az első ötéves terv idején. Mezőgazdasági gépek beszerzésére 91 százalékkal többet fordítunk. Megkezdődik a legnehezebb fizikai munkák gépesítése, elsősorban a gabona- és kukoricatermelésben.

Az ipar és a mezőgazdaság ilyen nagyarányú korszerűsítése megkívánja *a közlekedés korszerűsítését is.* Ez az, ami minket vasutasokat az általános irányelveken kívül legjobban érdekel. Hányszor kellett objektív nehézségekre, anyaghiányra hivatkoznunk az elmúlt évek során, amikor mozdony- és kocsijavításról, vágányszükségletről, vagy egyéb, a forgalmat gátló hiányokról volt szó. A második ötéves terv lényeges változást hoz itt is. Az irányelvek szerint a beruházásokból legtöbbet az alapanyagtermelés viszonylagos elmaradottságának megszüntetésére fordítja államunk. Javul tehát a vasút anyagellátása is, ami az egész vasúti közlekedés megjavítását, a gördülőanyag jobb és bőségesebb állapotát teszi lehetővé. A gépipar fejlesztésének terve nagy összegeket irányoz elő a villamos-, dieselés gőzmozdonygyártásra, valamint a vasúti technika egyéb irányú fejlesztésére. Mint már jelentettük, 5,3 milliárdot szán az irányelv-tervezet a vasút fejlesztésére. Ebből az összegből jut pályaudvarok építésére, bővítésére, vágányfektetésre, modern biztosítóberendezések felszerelésére és egyebekre is — amint azt már lapunk legutóbbi számában részletesen felsoroltuk.

A hatalmas program *a dolgozók közreműködésére épült.* Pártunk, amikor közzétette a második ötéves terv irányelv-tervezetét, kifejezte, hogy számít azokra a milliókra, akik gondolataikkal, kezük munkájával, ésszel és kézzel egyaránt munkálkodnak az ország, a haza építésén. *A Központi Vezetőség várja, hogy a dolgozók javaslataikkal, észrevételeikkel segítik feltárni a népgazdaság olyan tartalékait, amelyek esetleg még hiányoznak az irányelv-tervezetből.* A dolgozók százezreinek kollektív bölcsessége, alkotó gondolata bizonyára hozzájárul majd ahhoz, hogy második ötéves tervünkben még jobban érvényesüljenek a gazdaságosság, a célszerűség követelményei és a nagyszabású programból egy hatalmasan fejlődő, gazdagodó ország képe bontakozzék ki, mind magasabb anyagi és szellemi emelkedettségben élő elégedett dolgozók millióival.

A „Szocialista Vasútért" is fóruma kíván lenni annak az egy hónapig tartó nyilvános vitának, amely az irányelv-tervezet körül lezajlik. Szóljanak meg tehát a vasutas dolgozók is, észrevételeikkel, javaslataikkal tegyék még megalapozottabbá szocializmust építő hazánk nagy nemzeti programját. Hiszen tőlünk, vasutas dolgozóktól is függ, hogy életünk egyre gazdagabbá, szebbé váljék a második ötéves terv segítségével.

A május 1-i verseny lendületével

A május 1-e tiszteletére indított munkaverseny utolsó napjának lelkesítő lendületet adott két esemény: második ötéves tervünk irányelv-tervezetének közzététele és az árleszállítás. Az irányelv-tervezetben feltáruló szép jövő és az árleszállításban máris kézzelfoghatóan jelentkező — bár csak részleges, mégis számottevő — életszínvonalemelkedés megsokszorozta a dolgozók munkakedvét. Ez a versenyeredményeknél a százalékok emelkedésében jelentkezett. Több levél érkezett szerkesztőségünkbe, amelyek arról számolnak be, milyen spontán versenymunkával válaszoltak dolgozóink az árleszállításra. A levelek közül lapunk más helyén közlünk néhányat. Itt tudósítóink, levelezőink egyéb versenyhireiből adunk egy „májusi csokorravalót".

Jó eredményeket hozott a műszaki őrség

A *Szolnoki Járóműjavító* dolgozói a munkásság ünnepe tiszteletére április 23-tól május 1-ig *„műszaki őrség"*-et tartottak. Megfogadták: a műszakra vállalt munkát úgy végzik el, hogy azzal második negyedéves tervünk határidő előtti teljesítését is előmozdítsák. Ennek megfelelően a személykocsi osztály már a műszak második napján kiadta az 53 519 számú újjáépített vasvázas kocsit. A harmadik napon újabb kettő, majd 29-én 3 darab újjáépített vasvázas személykocsi hagyta el az üzemet.

A dolgozók nemcsak az ünnepi műszakban, hanem már ezt megelőzően áprilisban is több kiváló teljesítményt értek el. *Nagyidai József* kormánymű javító lakatos 143, *Kecső István* westing-lakatos 143, *Bánszki Gyula* bognár 167, *Kovács Ferenc* csapszabályozó 160, *Csomán István* tűzikovács 163, *Borsi István* esztergályos 167, *Varga Imre* villanyszerelő 145 százalékra teljesítette áprilisi tervét. *(Cseh Zoltán leveléből).*

Egészségesen dobog már a pécsi igazgatóság „szíve"

A pécsi igazgatóság „szíve" *Dombóvár állomás.* Éppen ezért nem közömbös, milyen munka folyik itt. Különösen most, amikor a forgalom az őszi nagy forgalomhoz hasonló méreteket öltött. Az igazgatóság kocsiberakási teljesítménye egyre nő, az ebben az időszakban szokásos 1650 kocsiról 1810, 1846 kocsira ugrott fel, a kocsikirakás pedig 1700-ról 1801-re emelkedett, ami az őszi forgalom idején is ritkaság. *Ennek a nagy forgalomnak tetemes része Dombóváron, mint gócponti állomáson keresztül bonyolódik le.* A dombóvári dolgozók érzik is az ebből rájuk háruló felelősséget. Éppen ezért elhatározták, hogy az első negyedév sikertelensége után, — amely ugyan csak egy-két tényezőnél fordult elő —, a második negyedévben megjavítják munkájukat s elérik az élüzem szintet. Az eddigi eredmények arra mutatnak, hogy a pécsi igazgatóság „szíve", amely az első negyedévben sok kihagyással dobogott, *a második negyedévben már egészségesen működik.* A három forgalmi brigád párosversenyének jóvoltából a tehervonatok átlagos terhelésénél május 1. tiszteletére 104, a kocsitartózkodásnál 106, a kocsikifutásnál 115, a kocsik gazdaságos kihasználásánál 117, a rakodásban a feladásnál 128, a leadásnál 130 százalékot értek el.

A brigádok közül a *Szabados-* és a *Szigeti*-brigád jár az élen átlagos 106 százalékkal. A brigádoknak még javítaniuk kell a menetrendszerinti vonatindítást, hogy elérjék végső céljukat, az élüzemszintet. *(Várnai László leveléből).*

Terven felül elkészültek a laktanyakocsik

Örömmel adom hírül, hogy a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói sikeresen teljesítették május 1. tiszteletére tett vállalásukat. Ehhez hozzávesszük, hogy első negyedévi munkánk alapján ismét élüzem lettünk, örömünk joggal fokozódhat. Május 1-i vállalásaink zöme a váratlanul elrendelt teherkocsi-átalakítások köré csoportosult. Több teherkocsit kellett átalakítanunk laktanyakocsivá. Az átalakítás oroszlánrésze a vontatási műhely iparosainak jutott. A különböző csoportok április 17—18—19-re befejezték munkájukat, a terven felüli kocsiátalakítások időre elkészültek. (Beró József leveléből.)

Órát lehetne utánuk igazítani...

Az orom vezeti tollamat, amikor ezeket a sorokat írom, mert fűtőházunk, a sátoraljaújhelyi fűtőház rövid idő alatt másodszor lett élüzem. Szerénytelenség nélkül mondhatom, megdolgoztunk a kitüntető elismerésért. Mozdonyszemélyzetünk és műhelyünk kollektívája a télen derekasan helytállt. A téli nehéz viszonyok között is Záhonytól kezdve minden nagyobb állomáson, Debrecenben, Nyíregyházán, Hatvanban, Ózdon, Hidasnémetin meg lehetett találni az újhelyi gépeket és személyzetet, amint nehéz tehervonatokat vontattak. Sokszor volt 1800—1900 tonnás vonatunk, magam is vittem 1860 tonnás vonatot Nyíregyháza—Miskolc között minden fennakadás nélkül. Egyedül ezen az úton *három tonna szenet takarítottam meg.* Személy- és gyorsvonatainkat most is a legnagyobb pontossággal továbbítjuk, szinte *órát lehetne utánuk igazítani.*

A dolgozók közül *Fellegi József* mozdonyvezető, *Sike József, Timté Béla* fűtők értek el kiváló teljesítményt 125 százalékos széntakarékossággal. *Kövesfalvi István* mozdonyvezető, valamint fűtői, *Koscsó András* és *Nagy Sándor* szénmegtakarítása 119 százalékos. A műhelyi dolgozók közül *Nagy János, Pirnyik Pál, Juhász József* és *Lupis László* az anyaggal takarékoskodnak eredményesen *(Horcsin Miklós leveléből.)*

A párosverseny hatására javul a menetrendszerinti indítás

Békéscsaba állomas szak- és mozgalmi vezetői elhatározták: célprémium kitűzésével igyekeznek megjavítani a menetrendszerűségi versenytényezőnél mutatkozó lemaradást. Április első két dekádjában valamennyi tényezőnél túlteljesítettük az élüzem szintet, egyedül a menetrendszerinti vonatindításban maradtunk le. Ezért most *a párosverseny segítségével harcot kezdtünk minden egyes vonat menetrendszerinti indításáért.* Az eredmények máris javuló tendenciát mutatnak. Legutóbb a Bereczki-brigád 93 százalékra teljesítette menetrendszerinti vonatindítási tervét. *(Vajda János leveléből.)*

Ahol már válaszoltak az árleszállításra

Az elmúlt héten, bármerre jártunk, utcán, áruházban, vasútállomáson, műhelyekben és hivatalokban, mindig ezzel a szóval találkoztunk: *árleszállítás.* És a dolgozók a röpgyűlések százain beszélték meg, mit jelent számukra az, hogy mintegy *6500 árucikket* vásárolhatnak olcsóbban s ezzel *évi 900 millió forint megtakarításhoz* jutnak.

Miskolcon vasárnap jártunk, amikor még szinte nedves volt a nyomdafesték az újságlapokon, amelyek részletesen felsorolták a leszállított árú közszükségleti cikkeket. Nehéz nap volt ez a miskolci fűtőházban, az ünnepek előtti mentesítő vonatok egész sorát kellett továbbítani, de el kellett szállítani azt a rengeteg szenet és egyéb ipari terméket is, amellyel a borsodi medence dolgozói túlteljesítették május elsejei vállalásukat. A mozdonyvezetőknek, fűtőknek nemigen volt idejük újságot olvasni. De aki csak szerét tehette, egy pillanatra benézett a pártirodára, vagy az ÜB helyiségébe, ahol az asztalokon szétteregetve feküdt a *Szabad Nép, a Népszava, az Észak-Magyarország.* A terjedelmes árlista mellett kormos, olajos ujjlenyomatok tanúskodtak arról, hogy már sokan tanulmányozták az új árakat. És az ujjlenyomatok kisebb-nagyobb fekete foltjai azt is elárulták, hogy milyen cikkek érdekelték legjobban a fűtőház dolgozóit.

Legsűrűbben a cipők és a fehérnemük árát közlő hasábok mellett sötétlettek a gondos tanulmányozás nyomai. De nem sokkal maradtak el „népszerűségben" a háztartási cikkek és a tejtermékek új árát tartalmazó listák sem.

Egerszegi Kálmán elvtárs mozdonyvezető is figyelmesen hajolt a kiterített újságlap fölé.

— Ez már második ötéves tervünk eredménye — mondotta. — Mertük volna remélni, hogy a földrengés, az árvíz, a kegyetlen tél után pártunk, kormányzatunk mégis lehetővé tudja tenni, hogy könnyebben élhessünk? Még nem számítottam ki, mennyit jelent a mi családunknak az árleszállítás, de ahogy nézem a listát, úgy látom, hogy a tejnél, a mosószereknél, tehát csak a legszükségesebb mindennapi cikkeknél mintegy 15—20 százalékot tudunk megtakarítani.

A röpgyűléseken a dolgozók már válaszoltak is az árleszállításra: sok helyen megfogadták, hogy a május elsejei verseny eredményeinek megtartásával és növelésével járulnak hozzá népgazdaságunk további eredményeihez.

Komárváros IX. pályamesteri szakaszának dolgozói az árleszállítás alkalmából tartott röpgyűlésen megfogadták, hogy májusban teljes egészében pótolják az árvíz és a kedvezőtlen időjárás miatti lemaradásukat, azonkívül a fe'építményi munkák tervét 2000 forint értékkel túlteljesítik. Ugyanakkor versenyre hívták a tavaszi munkák terven felüli elvégzése és az önköltség csökkentése érdekében a főnökséghez tartozó valamennyi pályamesteri szakaszt.

Élénk és lelkes röpgyűlést tartottak *Békéscsaba állomás* dolgozói is — mint *Gercsi György* levelezőnk írja. — A röpgyűlés után pedig a munkában is megmutatták, hogy nemcsak szavakkal hálásak a párt és a kormány intézkedéséért. A vonatok összeállítása úgy ment, mint a karikacsapás s a kocsirakományú küldeményeket az érkezéstől számított egy órán belül beállították. Igen szép eredmény ez, ha egybevetjük azzal, hogy az előző héten még átlagosan 4 óra volt a beállítási idő. Különösen példamutatóan dolgoztak *Bereczki Imre* és *Tóth László* forgalmi szolgálattevők, valamint *Kiszely János* és *Rábai Mihály* tolatásvezetők és brigádjaik.



134 százalékra teljesíti tervét a józsefvárosi pályafenntartás létszámába tartozó Simon-féle hegesztőbrigád. Képünk a budafoki munkákról készült.
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Lehet-e „száraz" témából – színes konferencia?

Sokan azt állítják, hogy nem lehet színes, érdekes konferencia az olyan, amelyen termelési eredményekről, számokról, adatokról beszélnek. Kelenföld állomáson, *Kőrössy Károly* állomásfőnök vezette politikai gazdaságtan I. legutóbbi konferenciáján mindenki, aki a fentit állítja, meggyőződhetett az ellenkezőjéről. A konferencia *„A Szovjetunió belső helyzete"* című témát vitatta. Számok, adatok sokasága jellemzi ezt a témát — a konferencia mégis színes, érdekes, változatos volt.

Nem célunk, hogy a konferenciáról teljes képet adjunk. Helyette *Kőrössy* elvtárs néhány módszerét ismertetjük. A fő kérdésre egy elvtárs ad választ. Röviden kifejti a kérdés lényegét, ismerteti a legjellemzőbb adatokat, tényeket. Ez a bevezetés teremti meg a vita alapját. *A konferenciavezető a válasz után kérdéseket tesz fel, mégpedig olyan kérdéseket, amelyek a tanult anyag alapján önálló gondolkodásra késztetik a hallgatókat.* Szó volt például a szocialista tábor országai között kialakuló és fokozódó nemzetközi munkamegosztás jelentőségéről.

Gondolkodásra késztető alkérdések

— *A szocialista tábor országai közötti kooperáció vajon nem gátolja-e az adott ország ipari fejlődését?* — kérdezte Kőrössy elvtárs, majd hozzátette: *hiszen csak a nehézipar azon ágait fejlesztik, amelyekre legjobbak az ország adottságai.*

Élénk vita kezdődött. Volt, aki azt állította, hogy ez bizonyos értelemben gátolja a fejlődést, hiszen például Magyarországon egyelőre nem fejlődik ki a személygépkocsi-gyártás. Mások azt mondták: *de amelyik iparág fejlődik, az a specializálás segítségével gyorsabb ütemben fog fejlődni, olcsóbban és jobbat termel.*

A kérdés kapcsán, a különböző vélemények bizonygatása során megvitatták a mi második ötéves tervünk főbb vonásait is, a gazdaságos termelés és a kooperáció lényegét, jelentőségét anélkül, hogy a téma egy pillanatig is unalmas lett volna. Végül is megegyeztek abban: *egy ország iparának fejlettségét az dönti el, hogy a gyártmányokat milyen színvonalon, milyen fejlett technikával, milyen önköltséggel és milyen mennyiségben gyártják.* A kooperáció az ipar fejlődéséhez olyan lehetőséget nyújt, amelyet egy kis ország egymaga soha nem lenne képes megteremteni.

Hasonlóan érdekes volt, amikor a vita során azt igyekeztek tisztázni, hogy mit jelent a Szovjetunió fő gazdasági feladata: történelmileg rövid idő alatt utolérni és túlszárnyalni a legfejlettebb kapitalista országokat az egy főre eső termelésben. A konferencia nemcsak arra adott választ, hogy az egy főre eső termelés a mércéje az adott ország ipari fejlettségének, hanem arra is, hogy mit jelent a tervszerű és a tervszerűtlen gazdálkodás.

Ha egy főre például 50 kiló acél jut — mondották a konferencián —, *akkor szocialista viszonyok között ebből az acélból az készül, amire az adott szakaszban a legnagyobb szükség van. Ha például szerszámgép kell — szerszámgép készül.* Tőkés viszonyok között lehet, hogy szintén gépre van szükség, de ha a zsilettpengegyártás biztosítja a nagyobb profitot — *gép helyet zsilettet gyártanak.* A példa hozzásegítette a hallgatókat ahhoz, hogy jobban megértsék a tervgazdálkodás fölényét, a szocialista fejlődés gyorsabb ütemét.

Hogyan lehet minden hallgatót szólásra bírni?

Kőrössy elvtárs konferenciája nemcsak azért érdekes, mert jók, vitaindítók a kisegítő kérdések, hanem azért is, mert a propagandista állandóan azon töri a fejét, hogyan lehet minden hallgatót szólásra bírni. Vita kerekedett például a negyedik fő kérdés tárgyalásánál afelett, hogy mit értünk a törvény előtti egyenlőség alatt.

Egyszerre megszólalt a propagandista:

— *Elvtársak, képzeljék el, hogy ez egy törvényszéki tárgyalás. Dárdai és Bácsfalusi elvtársak lesznek a népi ülnökök...*

A propagandista aztán kijelölte a *„vádlottakat"* és megkezdődött a *„tárgyalás"*. Elhangzott a vád, aztán a „vádlottak" védői kértek szót. Érvek, ellenérvek váltogatták egymást. Az „ülnökök", miután mindezt meghallgatták, figyelembe vették a „vádlottak" osztályhelyzetét — és döntöttek.

A „tárgyalás" után a propagandista megmagyarázta a tanulságot, *tisztázták, hogy mit értünk a proletárdiktatúra osztálybirósága, valamint a törvény előtti egyenlőség alatt.*

Ilyen és ehhez hasonló módszerek teszik érdekessé, színessé még az olyan konferenciát is, amely talán első látszatra „száraznak" tűnik. Ugyanekkor ezek a módszerek hozzásegítik a hallgatókat ahhoz, hogy az anyag lényegét, az anyag tartalmát értsék meg, amely egyben lehetővé teszi, hogy a tanultakat hasznosítsák napi munkájukban.

B. G.

Egy kultúrcsoport újjászületése és első sikere

Pécs állomás színjátszói a *Landler Jenő kulturális seregszemle* nagykanizsai területi döntőjén elnyerték a *kiváló kultúrcsoport* címet és továbbjutottak az országos döntőbe.

Ez a hír látszólag nem mond semmi különöset, de ha ismerjük az előzményeket, azt a címnek egyáltalán nem nevezhető utat, amelyen a kultúrcsoport tagjai eljutottak az első sikerhez, már egészen más szemmel fogjuk nézni a lelkes kis együttes munkáját.

Az őszi szakszervezeti választásoknál rengeteg bírálat érte az akkori kultúrfelelőst, de az üzemi bizottságot is, azért, mert hagyták, hogy az egykor egészen szép sikereket elkönyvelő kultúrélet elsorvadjon. Természetesen új kultúrfelelőst választottak *Kuti Tivadar* elvtárs személyében, aki megígérte, hogy mindent megtesz a kultúrélet feltámasztásáért.

Az állomás dolgozói nem is csalódtak az új, fiatal kultúrfelelősben, Azzal kezdte a kultúrcsoport szervezését, hogy ha kellett, órák hosszat elbeszélgetett a fiatalokkal, de az egykori kultúrcsoport idősebb tagjaival is. A dolgozók kissé félve vállalkoztak a csoporton belüli munkára, emlékezve a múltra, amikor nem sok eredményt tudtak elérni, mivel vezetőjük sem törődött velük. De kellemesen csalódtak, látták, hogy az új kultúrfelelős minden nap foglalkozik velük. Mind komolyabb vállalkozásokba kezdhettek. Eleinte azonban a próbák nem mentek minden zökkenő nélkül, mert a csoport tagjainak nagyrésze a forgalomnál teljesít szolgálatot és nehéz beosztásuk mellett csak nehezen tudtak időt szakítani a rendszeres próbákra.

Később azonban már javult a helyzet, a szolgálati vezető segítségével sikerült úgy beosztani szolgálati idejüket, hogy a forgalmi dolgozók is gyakrabban eljöhettek a próbákra s az együttes asszony tagjai is összeegyeztették a vasúti, a háztartási és a kultúrmunkát.

Kéthónapos, alapos, nehéz, de lelkiismeretes munka után jutottak el a nagykanizsai területi döntőre *Karinthy Frigyes: „Nagy ékszerész"* című szatírájával.

Az első siker még lelkesebb munkára serkentette a kultúrcsoportot, amely most a pártszervezet, az üzemi bizottság, a DISZ és a szakvonali vezetők segítségével halad tovább a megkezdett, de most már simább úton. Az állomás dolgozói is megszerették a kultúrcsoportot, amely még jobb eredményeket is el tudna érni, ha több és gyakorlatibb segítséget kapna a területi bizottságtól és elsősorban a területi kultúrcsoport vezetőjétől, *Sz. Szabó Lászlóné* elvtársnőtől, aki ugyan kezdetben segítette az éledező kultúréletet, de úgy látszik, most már úgy véli, hogy a saját lábukon is meg tudnak állni a pécsiek. Ez talán így is van, de szeretnének még erősebb lábon állni, még jobban fejlődni.

LEITI FERENC
Pécs állomás

Ahol szolgálatbalépés előtt megnézik a versenytáblát

Székesfehérvár állomás dolgozói az első negyedévben nem tudták teljesíteni vállalásaikat. A felszabadulási műszakban születtek ugyan jó eredmények, de ez még kevés volt a lemaradások felszámolására. Az SZKP XX. kongresszusának ismertetése és tanulmányozása és a május 1-i munkaverseny szárnyakat adott a dolgozók termelési kedvének. A versenyszellem örvendetesen javult. Egy idő óta a dolgozók szolgálatba lépés előtt mindig megnézik a versenytáblát, hogy tudják, milyen teljesítménnyel szárnyalhatják túl versenytársaikat. A brigádok a szolgálati eligazítások után megtárgyalják a menetrendszerinti indítás módozatait és a minél jobb terhelés érdekében a vonatok összeállítási rendjét. Különös tekintettel vannak az összekapcsolt mozgalomra. Áprilisban a menetrendszerinti indítási tervet 115, a göztartási tervet 106, az átlagos terhelést 104, a fajlagos kocsimozgatást 110, a kocsikifutási tervet 116 százalékra teljesítették. Egyedül a kocsitartózkodásban van még 10 százalékos lemaradás. Minden törekvésük az, hogy ezt is felszámolják.

A Kolláth—Almádi brigád április 21—22-én a menetrendszerinti indítási tervet 167 százalékra, a göztartási tervet 116 százalékra, a kocsikifutási tervet 146 százalékra teljesítette. Nem marad el a versenyben a Pintér—Miklós brigád sem. (Máté N. leveléből.)

Közérdekű rendeletek

A Hivatalos Lap 22. számából az alábbi rendeletekre hívjuk fel dolgozóink figyelmét.

A Budapesten ideiglenesen lakó dolgozók tartózkodási engedélye meghosszabbításának szabályozása.

Öcska talpfa kiszolgáltatási határidejének meghosszabbítása.

Az építési főnökségek létszámába tartozó előmunkások bőrcsizma és esőköpennyel történő ellátása.

Párosversenyben a Petőfi Termelőszövetkezettel

Püspökladány-állomás üzemi bizottságának kezdeményezésére az elmúlt év végén az állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói párosversenyszerződést kötöttek a püspökladányi *Petőfi Tsz* dolgozóival. A versenyszerződés jó kezdeményezés a munkás-paraszt szövetség elmélyítésére, a vasút és a szállítható felek közötti kapcsolat további javítására.

A szerződés megkötése óta mindkét fél mindent elkövet annak érdekében, hogy segítsék egymás munkáját. De ezen túlmenőleg *arra is kötelezettséget vállaltak, hogy sajátos feladataiknak is példamutató módon eleget tesznek.* A vasutasok vállalták a vonatok menetrendszerinti indítását, a vonatok átlagos terhelésének növelését, a kocsitartózkodási egységidő rövidítését, az élüzemszint követelményeinek teljesítését. A tsz közvetlen segítése érdekében, hogy *kellő mennyiségben és időben a tsz rendelkezésére bocsátják a szükséges kocsikat és időben értesítik az érkező küldeményekről.*

A Petőfi Tsz dolgozói vállalták, hogy *az előírt rakodási időnél rövidebb idő alatt rakják meg a kocsikat, a kocsik teljes hordképességéig.* Ugyanakkor vállalták az őszi és tavaszi vetésterv százszázalékos teljesítését, valamint a kenyérgabona vetési terv terven felüli teljesítését. A versenyt havonként értékelik.

A legutóbbi értékelésnél kiderült, hogy a vasutasok néhány pontban nem tudták teljesíteni vállalásukat. igaz, hogy a rossz idő is befolyásolta munkájukat. A Petőfi Tsz azonban túlteljesítette vállalásait a vetési terveknél, sőt vállalásán túlmenően tavaszi beadási tervét száz százalékon felül teljesítve. évi beadási tervének is 50 százalékban eleget tett. A tsz a püspökladányi járásban első lett.

A gyümölcsöző együttműködés más területeken is kifejezést nyert. A tsz dolgozói részt vesznek a vasút mozgalmi rendezvényein és felszólalásukkal is segítik a vasutasok munkáját. Ugyanakkor az állomás dolgozói a tsz tervezéséhez és munkaszervezéséhez nyújtanak segítséget. valamint a művészeti csoport tesz látogatást a tsz-ben.

Szabó Gyula
felügyelő, Debrecen



A Kínai Népköztársaságban nagyméretű vasúti építkezések folynak. Képünkön a paoki-csongu vasútvonal északi részén levő cinling alagút építkezését látjuk. Az alagút 2360 méter hosszú. (Új-Kina felv.)

Most vagytok szépek asszonyok!

(Anyák napjára)

Mikor reggel munkába mentek
s arcotok halvány és fehér
és hajatokban meg-megcsillan
egy-egy ezüstszál, mint a dér,
a gondnak éke, mit viseltek,
a boldog békés Holnapért,
a népekért, a nagy Családért,
a földekért, a gyárakért!...
Mikor munkával kezdődnek meg
és végződnek be a napok;
— Most vagytok szépek, asszonyok!

Nem múló szépség már az érték,
nem festék, parfőm, új ruha,
eljött a Kor, már más a mérték,
a Nő a Munka mosolya.
Ott áll bátran a férfi mellett,
a zúgó gépek lelke Ő,
úgy nő fel, mint kincsünk a: Gyermek
dolgos két karján a jövő!
Mikor hű szivetek felett
a Munka rendjele ragyog:
— Most vagytok szépek, asszonyok!

A Tanácsban, hol szavatoknak
nyomán szilárdul a béke, rend,
az otthonokban, hol ragyogva
ti vagytok dal és szeretet.
Rendőrposzton, hol kezeteknek
szelíd intése: Nyugalom. —
Villamoson, ahol a gépet,
nő vezeti már az úton...
Kultúrgárdákban, hol az esték
meleg fényében új dalok
szárnyán lelkes mozgalmi ének
hint a szivekbe új magot...
Most vagytok szépek, asszonyok!

Szeretném zengő dalba fonni
kezetek forró erejét,
társként a férfi mellé álltok
végzitek munkájuk felét,
megosztjátok a munka terhét,
traktoron, gépen egyaránt,
így dolgozni még sohse látott
a nagyvilág asszonyt, leányt.
Mikor a kelő napsugárban
szinte a föld is mosolyog...
— De szépek vagytok, asszonyok!

S mindenfelé, hol piros téglát
rak le serényen két kezünk,
vigabb ütemben zúg a munka,
s az új úton együtt megyünk!
Ily hősi korszak nem volt, mint ez,
mely annyi munkahőst nevelt,
s minden megkinzott árva népet,
megvédelmezett, felemelt.
Bátor szemetek derűjében,
Béke és győzelem ragyog:
Hazánkért! Népünkért! Előre!
Most vagytok szépek asszonyok!
— Igy vagytok szépek, asszonyok!

Ámon Ágnes

Nemzetközi ÉLET

Három ötéves terv alatt annyit, mint ötven év alatt a világon

A Szovjetunió hatodik ötéves tervének első esztendeje egyben első éve lesz a 15 éves vasútfejlesztési tervnek. A három ötéves terv alatt annyi vasútvonalat fognak villamosítani a Szovjetunióban, mint amennyit 50 esztendő alatt villamosítottak mindezideig az egész földkerekségen.

*

Az angol vasutasok levelekben üdvözölték szovjet vasutastársaikat abból az alkalomból, hogy *Bulganyin* és *Hruscsov* elvtársak ellátogattak Angliába. A levélírók kifejezték a két nép közötti barátság fejlesztésének szükségességét. *J. Nicholson* brit vasutas beszámolt arról, hogy náluk is van vasútfejlesztési terv, amelyet 1954. év végén tettek közzé. E szerint 1974-re tervezik a brit közlekedés rekonstrukcióját gördülőanyagban és pályában egyaránt. Az angol vasutasok szívélyes sorokban kérnek felvilágosításokat a szovjet vasutas szakszervezet működéséről, a szovjet vasutasok életéről.

*

A donyeci körzetben többszáz faliújságot szerkesztenek. A faliújságok szerkesztői számára megkezdte rendszeres szemináriumok tartását a *„Dombasszi vasutas"* című újság, együttműködve a pártbizottságokkal és a szakszervezettel. A szemináriumot félévenként tartják és esetenként három napig tart. Az idén mintegy 650 faliújság szerkesztő és szerkesztőbizottsági tag vett részt a szemináriumon. Az elhangzott előadásokon különféle módszerekkel a faliújság szerkesztésének, hírszerzésének kérdéseivel foglalkoztak.

Hírek a világ minden részéből

Indiában öt esztendő alatt négymilliárd rupiát fordítanak 4800 kilométer új vasútvonal építésére és közel másfél milliárdot a vasutak villamosítására. Folyamatban van 15 ezer vasúti kocsi építése. A vasúti felszerelés nagy részét a szocialista tábor országaiból vásárolja az Indiai Köztársaság. Tavaly Lengyelországból 2600 vasúti kocsi. Csehszlovákiából 50 és Magyarországról 40 mozdony érkezett Indiába.

*

Az osztrák vasutak ezidőszerint újabb lépéseket tesznek, hogy a vasúti szolgálatot biztonságosabbá és eredményesebbé tegyék. A linzi és amstetteni rendezőpályaudvart rádióberendezéssel szerelik fel.

Az olasz államvasutak deficitje 70 milliárd líra fölé emelkedett. A vasútigazgatóság elhatározta, hogy a személyviteldíjakat 6, a teherfuvardíjakat pedig 21 százalékkal emeli. Ujabb értesülés szerint a kormány nem járul hozzá az emeléshez.

*

Chilében 300 vasutast elbocsátottak, mert a reakciós bérrögzítő törvény ellen rendezett általános sztrájkban részt vettek.

*

Az amerikai vasútvállalatok mintegy 60 ezer fűtőtől akarnak szabadulni, akik „fölössé" váltak a gőzmozdonyok számának csökkenése miatt.

A VASÚT MŰSZAKI-TECHNIKAI SZÍNVONALÁNAK EMELÉSÉÉRT

A vágányfekszín és irányszabályozás szovjet módszere

A vasúti főosztály 1951-ben rendeletet bocsátott ki *Kovaljov* vágányszabályozási munkamódszerének elterjesztésére. A rendelet megjelenése után bemutatót tartottak *Herceghalom* állomáson, ahol többek között a debreceni igazgatóság élenjáró pályamunkásai és pályamesterei is megjelentek. Az akkori jelentésekben tallózva olvashatjuk, hogy például a Nyíregyházi Pályafenntartási Főnökséghez tartozó brigádok 122—128 százalékos, a *Körei*-brigád pedig 165 százalékos teljesítményt ért el ezzel a módszerrel.

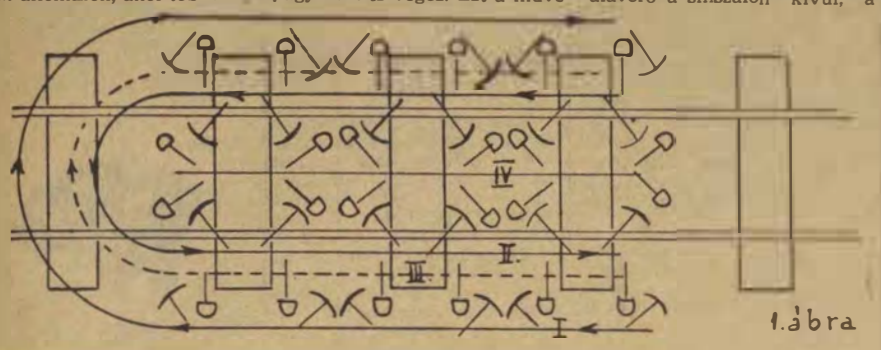
Bár ez a kitűnő szovjet mozgalom országos méretekben ott ellaposodott, a debreceni igazgatóság II. osztálya — s ott is különösképpen *Szabolcsi* Dénes osztályvezetőhelyettes és *Ács* Gábor főelőadó — mindent elkövet népszerűsítésére. Április 30-ig újabb 14 brigádot képeznek ki és rövidesen elérik, hogy valamennyi pályafenntartási főnökségen 10—10 brigád dolgozik Kovaljov módszerével.

A csapat legmegfelelőbb létszáma négy fő, vagy annak többszöröse. A négytagú brigád elvégzi a kavicságy-lazítást, kiágyazást és az aláveréshez szükséges zúzottkő-beagyazást. A rövid süppedések kiemelését az előmunkás és négy munkás végzi. Az előmunkás emeltet és a vízszintmérőt kezeli. Két-két munkas a Salin-emelőt kezeli és alátöm. Ott, ahol csak egy emelő van, két dolgozó az emelőt kezeli és alátöm, míg az előmunkás a vízszintmérőt kezeli és emeltet. Mindig a kiágyazással leghamarabb végző brigád kezdi az emelést. A többi brigád aláver.

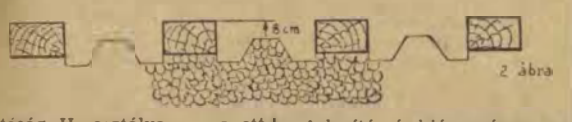
Keresztre emelésnél két dolgozó az emelőt kezeli, négyen alátömnek, egy munkás a hátsó, egy pedig a középső keresztet tartja és a vízszintmérőt kezeli, a harmadik keresztel az előmunkás emeltet.

A munka kiágyazásból, vágányemelésből, aláverésből, irányításból, beágyazásból és a kavicságy rendezéséből áll.

Az elföldesedett zúzottkőágyazatot csákánnyal fellazítják. A dolgozó a talpfa végére, majd a padkára áll és a talpfa hosszoldala mellett a kavicsot felcsákányozza, s minden ütés után maga felé húzva a csákányt, részben már kiagyazást is végez. Ezt a művelet végrehajtva, a szabályozásra kijelölt talpfát félhosszában — majd átfordulva a vágány másik oldalára — a talpfa másik félho szát lazítja fel. Ezután megkezdi kavicsvillával a kibontást. A villát a hosszoldal mellett leszúrva a villa hátoldalával túrja fel a kavicsot a talpfavég felé, illetve arra merőlegesen, majd a még eltávolítandó kavicsot villára veszi és úgy helyezi a padkára.



1. ábra



2. ábra

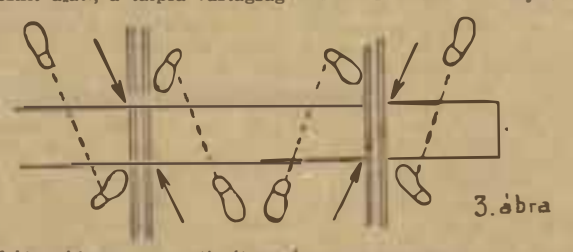
A lazítás és kiágyazás menete *(lásd az 1. számú ábrát)*: I. Felcsákányozás sínszálon kívül (kívül áll); II. felcsákányozás sínszálon belül és alatt, kifelé kaparva a kavicsot (kívül áll); III. kivillázás (lapátolás) sínszálon kívül (belül áll); IV. kivillázás (lapátolás) sínszálon belül (belül áll).

A két sínszál között elhelyezett zúzottkő magassága nem haladhatja meg a sín futófelületét és a sínszál vezető felületétől legalább 20 centiméteres sávot szabadon kell hagyni. *(A kiágyazás méreteit lásd a 2. számú ábrán.)* Az aljazat mellett a kiágyazás mélysége: az aljazat magassága plusz a csákány tömővégének vastagsága, melyből levonandó az emelés magassága. A talpfaközök közepén, a pályaszint alatt, a talpfa vastagság felére, kb. 7—8 centiméterre kell kiágyazni.

Az aláverést aljazatonkint négy dolgozó végzi, s megkezdésekor a kavicsgerendát fel kell lazítani. Amennyiben az emelés nagyobb, mint a csákány fejvastagsága, a fellazítás elmarad. A dolgozó kényelmes terpeszállást vegyen fel az aláverésnél. *(Lásd 3. számú ábrát.)* A két gyakorlottabb aláverő a sínszálon kívül, a másik kettő belül helyezkedik el. Amikor az egyik oldalon aláverték a talpfát, megfordulva a másik oldalon vernek alá. Az aláverés iránya a hátsó lábfej hosszára merőleges legyen. Minden munkást meg kell tanítani jobb és balkarral aláverni, mert ez könnyíti a munkát. A csákány magasabb emelésénél elegendő a csákány ejtése. A 2,60 as talpfáknál egy talpfa alá 240—260, míg a 2,20-as alá 160—170 ütés szükséges. A jól alávert talpfának csengő hangot kell adnia.

A vasbetonalj végét aláverni nem szabad, közepét kb. 60 centiméter hosszban üresen kell hagyni. Az aláverést mindig a sín alatt kell kezdeni és befejezni. Kívánatos az aláverést negy dolgozónak kettős taktusban úgy végezni, hogy két munkás egyszerre üssön.

Az irányításhoz feszítőfát kell alkalmazni és a sín talpfa alá ferdén úgy keil elhelyezni, hogy a lökésnél a vágányt meg ne emeljük. Az irányhibánál és attól jobbra és balra minden fiókban egy-egy munkás, távolabb minden másodikharmadik fiókban ugyanennyi dolgozó álljon be feszítővasával. Ha az irányhiba nagyobb mértékű, az aljazat eltolás irányába eső végén az ágyazatot felcsákányozzuk és eltávolítjuk. Az irányítás megtörténte után a talpfa végeit a feszítő fával betömítjük. Kossal (bikázással) történő irányítás esetén az irányhibát több kisebb ütéssel küszöböljük ki, nehogy a felépítmény anyagát megrongáljuk.


3. ábra

A beágyazást úgy kell végezni, hogy a kavics elsősorban talpfa végekhez, azután az alávert részre kerüljön.

A gyorsabb, biztosabb közlekedés feltételeit teremtik meg a hídépítők

Teljes tavaszi pompajában virul a táj. A *Marcal* és a *Raba* öleli körül a tágas mezőt, amelynek egybefüggő zöld síkját sűrűn szaggatják meg a közúti és vasúti hidak sötét bordái. A folyókban gazdag táj hidakban is gazdag: *a MÁV Hídépítési Főnökség 23-as építésvezetősége* egy éve állomásozik ezen a vidéken, s ezalatt egy 21,80 méteres és egy 33 méteres vaszerkezetű hidat, két nagyobb, több kisebb teknőhidat és csőátereszt épített.

Hogyan dolgozik egy ilyen mozgó építésvezetőség, hogyan élnek a hídépítő dolgozók? — ez a kérdés vezetett ide bennünket, a marcaltői állomás egyik vágányán álló „hídépítő különítményhez".

A második kérdésre kapjuk meg először a választ. A szerelvény első kocsijában az építésvezetőség, a másodikban az irodavezető, a teljesitményértékelő, a bérelszámoló és a két művezető dolgozik, a harmadik a konyhakocsi, nagy tűzhellyel, edénytartó szekrénnyel, hidegmeleg vízzel, két mosdókagylóval. Korszerű, jól felszerelt ez a konyhakocsi, amelyből eddig négy működik a főnökségnél, de még az idén további négy készül el.

A konyhakocsi mellett a szertárkocsi áll, utána pedig a három lakókocsi. Nyolc-nyolc emeletes ágy, asztal, öltözőszekrény, mosdó, kályha — ez a berendezés. Tisztán, világosak ezek a mozgó laktanyák, de miért nem lehet megoldani, hogy az ágynemű is friss és tiszta legyen? Az ágyneműt Budapestre küldik mosatni, s bizony nem mindig kapják vissza időben. Nyilván nem lennének ilyen fennakadások, ha az építésvezetőség „keretet" kapna arra, hogy tartózkodási helyén, a községben mosathasson.

Munka, szórakozás, tanulás, sport

Most, munkaidőben, a laktanyakocsik lakóiból csak kettővel találkozunk itt a szerelvénynél. Anyagért jöttek a szertárba. Megkérdezzük tőlük, mivel „ütik agyon" az időt munkaidő után itt, távol falutól, várostól, szórakozási lehetőségektől?

— Unatkozni nincs időnk — feleli *Huszár Ferenc* fiatal segédmunkás, akit három társával, *Takács Gyulával, Kovács Jánossal* és *Németh Sándorral* együtt most terjesztettek fel „Kiváló dolgozó" jelvényre. — Rádiónk, kis könyvtárunk, sakktáblánk van, jól működik a sportkörünk, a legutóbbi labdarúgó-mérkőzésen is megvertük a község csapatát. Hetenkint háromszor szakmai oktatáson veszünk részt, általános hídismeretet, anyagismeretet, mennyiségtant és munkaügyi ismereteket tanulunk, havonkint baleseti oktatásban részesülünk.

Huszár elvtárssal és *Németh István* elvtárs, irodavezetővel együtt indulunk ezután a mintegy másfél kilométerre levő építkezéshez, a Marcalhoz. Útközben elmondják, hogy az építkezés, amely most már befejezéshez közeledik, nagyarányú volt. Az alapozást *mélyépítési módszerekkel, három-négy méterrel a víz szintje alatt, vas-szádfalakkal körülvett munkahelyen végezték.* Több mint kétezer köbméter földet emeltek ki és mintegy 300 köbméter betont építettek az alapozásba. A leghidegebb téli napokon ugyan nem tudtak dolgozni, de amint enyhült az idő, folytatták a munkát, mert meglehetősen elmaradtak a tervtől. Nemcsak a hideg és az árvízveszély miatt, hanem azért is, mert elkésve kapták a megbízást a szombathelyi igazgatóságtól és a tervrajzot is többször módosítani kellett.

A 30 és 70 tonnás vashidak „behúzása"

De a híd most már itt feszül a folyó felett. Május 1-re vállalták az átadását, de négy nappal előbb, április 26-án már átmehetett rajta az első vonat.

— Mi volt az építkezés legnehezebb része? — kérdezzük *Benedek László* csoportvezetőtől.

— Leszámítva a küzdelmet a faggyal, az árvízzel, a híd vasszerkezetének a behúzása — válaszolja. — A hidat a főnökség központi telepén szerelték össze, nekünk a 30 tonnás vasszerkezetet egészben kellett behúznunk, vagyis *a provizóriumon álló vagonból a betonlábakra helyezni.* Vonatmentes időben, három óra alatt végeztük el a munkát, ugy, hogy a *nehéz vasvázat kettős sínpáron és olajozott pallón csúsztattuk a helyére.* A behúzást kézi erővel kellett végezni, mert még nincs erre alkalmas darunk, de úgy értesültem, már *készül olyan daru, amely két részletben be tud emelni ilyen vasszerkezeteket.*

Megnéztük az építésvezetőség másik nagyobbarányú munkáját, a *Rába* ártéri hídjának építését is, amelyet május 10-én fejeznek be. Ennek a hídnak a vasszerkezete nagyobb, mint a marcalié, mintegy 70 *tonnát nyom.* A hatalmas vastestet most szerelik össze a helyszínen. A hídszerkezet *talpfákból összeállított máglyákon áll,* ezeket *a máglyákat mindaddig emelik, míg a hídszerkezet a vasbetonlábak magasságába kerül.* Akkor lebontják a régi, cölöpökön nyugvó provizóriumot, helyébe csúsztatják az új hidat, s *a vonatok az eddigi tizkilométeres sebesség helyett teljes sebességgel haladhatnak át ezen a szakaszon is.*

A két új híddal az esztelen háborús pusztítás utolsó nyomai is eltűnnek a pápa—csornai vonalról, az ország egyik legtöbb híddal tarkított vonaláról. S a hidak építői tovább mennek uj munkahelyükre, hogy ott is megteremtsék a gyorsabb, forgalombiztosabb közlekedést.

Keresik az újat

Állomásunkon az utóbbi időben a DISZ-brigádok törnek az élre. A fiatalok igyekeznek átvenni az idősebb, tapasztaltabb dolgozók munkamódszereit s azokat felhasználva, fiatalos lendületükkel mind jobb eredményt érnek el. Az ifi tolatásvezetők között *Ladányi István* és brigádja jár az élen.

A Ladányi-brigád feladata a gyorsgyűjtők és a könnyű kezelő-tehervonatok összeállítása, illetve szétrendezése. A fiatalok a legutóbbi értékelés alapján 126 százalékos teljesítményt értek el.

Mi tette lehetővé ezt az eredményt? A *hatványos vonatösszeállítási munkamódszer gyakorlati alkalmazása.* Ladányi István az oktatótiszt irányításával elsőnek kezdte meg *a tolatási táblázattal történő vonatösszeállítás alkalmazását* Békéscsabán. A sikeres alkalmazást az is lehetővé tette, hogy a fiatalok állandóan látogatják a szakoktatást és magukat is állandóan buvárkodnak, keresik az újabb munkamódszereket. Az elméleti tudás kifejlesztette bennük a gyors helyzetfelismerést az új és újabb lehetőségek alkalmazását. Több esetben előfordult például, hogy a tolatócsapat kiskapacitású tolatómozdonyt kapott. *Ezzel a mozdonnyal nem tudták megvalósítani a hatványos vonatösszeállítást, mert e módszer alkalmazásának lényege a továbbítandó összes kocsicsoport egy tagban történő kihúzása.*

Ladányi István ismerve a több elegycsoportú vonatok tolatási táblázattal történő összeállításának mesterfogásait, ilyenkor *a lépcsőzetes módszer ismétléses változatával oldotta meg a vonat finomrendezés szerinti gyors összeállítását.*

A fiatalokból álló tolatócsapat ma már Békéscsabán a legeredményesebben működő tolatócsapatok közé tartozik.

Vajda János Békéscsaba

A századik mozdonyfűtő tanfolyam

— *Mondja meg az elvtárs, hogy az egylapátos tüzelés hogyan befolyásolja a tűzszekrény hőmérsékletét?*

— Minden tűzszekrényajtó nyitása 200—200 fok hőmérsékletcsökkentést jelent a tűzszekrényben. Ha egy percig nyitva marad a tűzszekrény ajtaja, 50 köbméter levegő hatol a tűzszekrénybe. Tehát az egylapátos tüzeléssel, ha rögtön rácsukjuk a tűzszekrény ajtaját, megakadályozzuk a levegő behatolását, s ezzel a hőmérséklet-csökkenést.

— *Igen, helyes, Szalai elvtárs* — néz a felelőre *Ádám* elvtárs, oktatótiszt és máris felteszi a következő kérdést:

— *Miért fontos a lángbolt és milyennek kell lennie a helyesen méretezett lángboltnak?*

A válasz egy pillanatig sem késik:

— A lángbolt a legjobb hőtároló, ezért rendkívül fontos a karbantartása. A helyesen méretezett lángboltnak akkorának kell lennie, mint a tűzszekrény hosszának a fele.

Jó tanulmányi eredmények

Gyors egymásutánban követik egymást a kérdések és a válaszok a budapesti igazgatóság mozdonyfűtő-képző tanfolyamán. A hallgatók, kereken harmincan, a budapesti és a szombathelyi igazgatóság fűtőházaiból jöttek ide Székesfehérvárra nyolchetes kiképzésre. *Szegfü Antal* elvtárs, tanfolyamvezető, a székesfehérvári fűtőház mozdonyfelvigyázója elmondja, hogy ennek a tanfolyamnak a részvevői igen *jó eredményeket értek el.* Pedig a tananyag meglehetősen zsúfolt és magasszínvonalú: *kazán- és gépszerkezettan, a vontatási és forgalmi utasítások ismerete, matematika, fizika, vontatási üzemgazdaságtan, munkavédelem.* Délutánonként *gyakorlati oktatáson* vesznek részt a hallgatók, ezenkívül *politikai oktatásban* részesülnek.

Akik továbbtanulnak

— Nagyon hasznos ez a tanfolyam — mondja *Hetyei Pál* elvtárs, a celldömölki fűtőház fűtője, aki átlagosan 4,8-es tanulmányi eredményt ért el. — A szén keletkezésétől kezdve a legkorszerűbb tüzeléstechnikáig, a különböző szénfajták ismeretétől a szénelőkészítési és szénkezelési módszerekig mindent megtanultunk, amit tudnunk kell a gazdaságos szénfelhasználáshoz. A vasút a legnagyobb szénfogyasztó, tehát már az is hatalmas mennyiséget jelent, ha egy-egy úton csak néhány mázsa szenet takarítunk meg. De *a magunk munkáját is megkönnyítjük, ha ismerjük a korszerű tüzeléstechnikát,* hiszen akkor kevesebb tűzkezelésre van szükség útközben. Az előző tanfolyamok részvevői közül sokan továbbtanultak és ma már kiváló mozdonyvezetők. Voltak olyanok is, akik a vasútgépészeti technikumra mentek. A tanfolyam igen jó alapot ad a továbbtanuláshoz.

Bizonyos, hogy a mostani tanfolyam hallgatói közül is sokan továbbképezik majd magukat. Egyébként ennek a tanfolyamnak bizonyos ünnepélyességet adott az, hogy éppen *a századik.* Az elsőt 1949-ben tartották a budapesti igazgatóság mozdonyfűtői részére, a rákövetkező években pedig a többi igazgatóságok is bevezették a nyolchetes, bentlakásos tanfolyamokat.

A századik, jubileumi tanfolyam részvevői már visszatértek a fűtőházakba, s bizonyára meg is kezdték a záróünnepélyen tett igéretük valóraváltását: *mindazt, amit tanultak, átadják fűtőházuk fiatal tűtőinek.*

Kerekeken járó műhely

A teherkocsik javításának meggyorsítása érdekében a vasuti főosztály gépészeti szakosztályának kezdeményezésére mozgó vontatási műhelyt létesítettek.

Huszonkét vasúti kocsiból áll az a szerelvény, amelyben a nagyteljesítményű műhelyt elhelyezték. A megmunkáló gépek egész sorát szerelték be a kocsikba, mégpedig olyan sorrendben, ahogy a kocsijavítások folyamatossága azt megköveteli. Az utolsó két kocsiban van az erőtelep, mely az egész műhely energiaszükségletét szolgáltatja. Szertárkocsi és irodahelyiség is megtalálható a szerelvényen, ugyanúgy, mint a hetven műhelyi dolgozó háló, étkező és mosdó helyisége.



A kerekeken járó műhely jelentékenyen tehermentesíti amúgyis nagyon igénybevett vontatási műhelyeinket. Országosan meggyorsítja a kocsijavítást, hiszen naponta 25 kocsi középjavítását tudja elvégezni.

A mozgóműhely első útja Szajolra vezet, ahol sok javításra váró kocsi van. Szajolban minden előkészületet megtettek a műhely zavartalan működésének biztosítására. A munka elvégzése után a mozgóműhelyt oda irányítják, ahol a legnagyobb szükség van rá.

A BÉKEHARC KÉT HATALMAS FEGYVERE

Negyvennégy évvel ezelőtt, 1912. május 5-én jelent meg először az orosz munkások, a kommunisták első napilapja, a *„Pravda"*. *„A tavasz első fecskéje"* — ahogyan *Lenin* elvtárs nevezte a *„Pravdát"*, már régóta nem társtalan, nem *„első fecske"*. A népek diadalmas tavasza, a szocialista forradalom győzelme addig elképzelhetetlen fejlődés kapuját nyitotta meg a nép sajtója előtt. Ma a Szovjetunióban kilencezer újság jelenik meg hatvanmilliós példányszámban. És a világon szerte röppentek ezek a „fecskék", a dolgozó, szocializmust építő népek újságjai, és a kapitalista országok kommunista pártjainak harcos lapjai.

A szovjet sajtót nemcsak az jellemzi, hogy milliók olvassák és vallják magukénak, hanem az is, hogy a tömegek írják: üzemi tudósítók és levelezők milliós hálózata. A szovjet sajtó így valóban a napi élet hű tükrévé, a dolgozók szócsövévé vált. Hasábjain helyet kapnak mindazok a problémák, amelyek az egyszerű emberek millióit foglalkoztatják.

Így látjuk ezt nagy testvérlapunknál, a szovjet vasutasok napilapjánál, a *„Gudok"*-nál is. A *„Gudok"* példaképünk abban, hogyan kell a vasút munkáját összekapcsolni a nagy, országos feladatokkal, hogyan kell a termelés kérdései mellett állandóan napirenden tartani a dolgozók érdekeinek védelmét, küzdeni a dolgozók életét megkeserítő bürokrácia ellen, hangot adni a jogos bírálatnak, felkarolni az egyszerű emberek javaslatait, észrevételeit, élő lelkiismerettel foglalkozni a dolgozók örömével, panaszával.

De ugyanakkor a szovjet sajtó, így a *„Gudok"* példája arra is megtanított bennünket, hogy minél messzebbre tekintsünk: ne csak a magunk jövőjét építsük, hanem járuljunk hozzá az egész emberiség jövőjének egyetlen biztos zálogа, a béke megőrzéséhez. A mi jövőnk, amelyet most, második ötéves tervünk újabb hatalmas távlatokat nyitó útján még szebbnek, még teljesebbnek látunk, elválaszthatatlan a békés fejlődéstől, az egész emberiség érdekeiért vívott harctól. A szovjet sajtó minden leírt betűje a népek közötti béke lenini politikáját szolgálja.

Amikor a szovjet sajtó napján őszinte szeretettel üdvözöljük a szovjet sajtó harcos munkatársait, ugyanilyen meleg szeretettel emlékezünk meg a szovjet rádió napjáról, amelyet május 7-én tartanak a Szovjetunió dolgozói. A szovjet rádiót még annyiban sem kell bemutatni, mint a sajtót, hiszen hangját százmilliók ismerik a világon, százmillióknak nyújtott reményt, biztatást a fasiszta elnyomás idején, százmillióknak nyújt ma világszerte biztatást, erőt az építéshez, a jövőért való küzdelemhez, a béke erősítéséhez. A világ népeinek két hatalmas fegyvere a békeharcban a sajtó és a rádió. S a szovjet sajtó és a szovjet rádió példát mutat arra, hogyan használjuk ezt a két fegyvert.

Új orvosi rendelő a Szolnoki Járóműjavítóban

Bensőséges ünnepség keretében avatták fel a fennállásának századik évfordulójára készülő *Szolnoki Járóműjavító* új orvosi rendelőjét. *Erdősi Gyula*, a vállalat igazgatója beszédében emlékeztetett arra, hogy a felszabadulás előtt semmilyen egészségügyi intézmény nem volt a járóműjavítóban. A felszabadulás után üzemorvosi rendelőt rendeztek be. Ez az új rendelő — mint mondotta — *sokkal korszerűbb az eddiginél, fogászati szakrendelővel bővült és előreláthatólag még a jubileumi évben megkezdi működését a korszerű sebészeti és belgyógyászati rendelő is.*

Az üzem dolgozói nevében *Sándor János* elvtárs fejezte ki köszönetét az új egészségügyi létesítményért és ígéretet tett, hogy tovább fokozzák azokat a teljesítményeket, amelyekkel az első negyedévben kiérdemelik a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.

CSEH ZOLTÁN
Szolnoki Járóműjavító

HASZNOS TALÁLKOZÁS

A SZOT országos bizalmi tanácskozásának vasutas részvevői a szakszervezetben

Élénk beszélgetéstől zsong a vasutasszakszervezet központjának klubhelyisége. A szakszervezet elnöksége hétfőn baráti találkozásra hívta meg azokat a szakszervezeti bizalmiakat, akik előző nap részt vettek a SZOT országos bizalmi tanácskozásán. Negyvenkét vasutasszakszervezeti bizalmi ül most az asztalok körül, beszélgetésbe merülve a szakszervezet elnökségének tagjaival, a szakszervezet osztályvezetőivel. Nem hivatalos jellegű ez a megbeszélés, de a bizalmiak személyes találkozása a szakszervezet vezetőivel igen hasznosnak bizonyul, nem egy eddig homályos kérdés tisztázódik a szakszervezeti bizalmiak hatáskörét, a bizalmi csoportok működését illetően. Ugyanígy rendkívül előnyös, hogy az ország különböző szolgálati helyeiről megjelent bizalmiak egymással is megbeszélik tapasztalataikat.

A bizalmiak munkájának megbecsülése

Az egyik asztalnál *Juhász József* elvtárs, a *Miskolci Járóműjavító* egyik bizalmija beszélget *Koch Alajos* elvtárssal, a *Landler Járóműjavító* bizalmijával. Arról van szó, hogy az egyes járóműjavítókban számtalan olyan újítást alkalmaznak, amelyekről a többi járóműjavítóban nem tudnak. *Égetően szükséges lenne tehát a tapasztalatcsere* — állapítja meg egybehangzóan a két bizalmi. És ha nem is jutnak határozott megállapodásra, bizonyos, hogy a beszélgetés egy *gyümölcsöző tapasztalatcserének vetette meg az alapjait*, mert a bizalmiak beszélgetésük eredményét javaslat formájában adják tovább vállalatuk üzemi bizottságának.

Az országos találkozón a legjobb szakszervezeti bizalmiakat kormánykitüntetésben részesítették, közöttük *Molnár Ferenc* elvtárs, a *Szombathelyi Járóműjavító* bizalmija *Szocialista Munkáért Érdemérmet, özv. Cserép Györgyné, Pécs állomás* és *Kottler Olivér, Miskolc személypályaudvar* bizalmija *Munka Érdemérem* kitüntetést kapott. A beszélgetők között megkerestük *Kottler* elvtársat, s megkértük, mondja el, hogyan hasznosítja szakszervezeti munkájában az országos tanácskozás tapasztalatait.

— Az országos tanácskozás — mondja — kifejezésre juttatta a szakszervezeti csoportok munkájának fontos szerepét, és egyben a bizalmiak munkájának megbecsülését. Az értekezlet megvilágította, mit kell a dolgozóktól megkívánni, de egyben azt is, hogyan kell érvényesíteni jogos igényeiket. Az első dolgom lesz, hogy hazatérve, mindezt megbeszéljem állomásom többi bizalmijával.

— Elmondom nekik: *az értekezlet nagy súlyt helyezett a bizalmiak tekintélyének erősítésére.* A beszámolót követő vita egyik fontos kérdése volt *a gazdasági vezetők és a bizalmiak kapcsolata.* Sokan hangot adtak annak, hogy a gazdasági vezetők nem becsülik meg eléggé a bizalmiakat. Véleményem szerint, ez csakugyan döntő kérdés. A bizalmiak tekintélyének megerősítéséhez elengedhetetlenül szükséges, hogy a szakszolgálati vezetők, a helyi mozgalmi szervek mindig vonják be a bizalmit megbeszéléseikbe, ha a bizalmi csoportjához tartozó dolgozóról van szó. A bizalmi ismeri legjobban a dolgozók munkáját, szociális körülményeit, tehát a vezetés szempontjából is előnyös, ha hozzásegíti a bizalmit ahhoz, hogy *összekötő kapocssá válhasson a dolgozó és a szakvonali vezető, valamint a mozgalmi szervek között.*

A bizalmiak: a dolgozók érdekeinek védelmezői

— Persze, a bizalmiak tekintélyének megerősítéséhez elsősorban nekünk, bizalmiaknak kell hozzájárulnunk — kapcsolódik a beszélgetésbe *Hegedüs József* elvtárs, Szolnok állomás saruzóbrigádjának bizalmija. — Ezt pedig elsősorban azzal segíthetjük elő, ha úgy dolgozunk, hogy *a dolgozók érdekeik harcos védelmezőit lássák bennünk.* A felsőbb szervektől pedig azt kérjük, hogy munkatársaik, akik a helyszínre jönnek, ne csak a szakvonali vezetőhöz, az irodákba látogassanak el, hanem *keressenek fel bennünket, bizalmiakat is.*

Észrevétel észrevétel után hangzik el, az élénk beszélgetésnek csak az ebédidő vet véget. A szakszervezet ebéden látta vendégül a legjobb vasutasszakszervezeti bizalmiakat, majd megkezdődött a gazdag délutáni program. Először a Jávor utcai éjszakai szanatóriumot látogatták meg, majd végigutaztak az Üttörővasuton. A rendelkezésükre bocsátott új Ikarus-autóbuszon körsétát tettek a fővárosban, megtekintették a többi között a Várat, a Parlamentet, a Margitszigetet, este pedig végignézték a *Gábor diák* című, új magyar filmet.

Kinek a kötelessége?

Mostanában gyakran olvashatunk az újságokban különböző vitákat, hozzászólásokat. Egyik lapban a jól szerkesztett rádióújságról, másikban a helyes sportolásról, vagy éppen a bátorság fogalmáról vitatkoznak, és így tovább. Vasutas újságban is lehetne egy ilyen vitát rendezni — mondjuk — *„a kötelességteljesítés határa"* címmel. Sokan közülünk túlságosan mérlegelik, hogy egy-egy munkamozzanat elvégzése kinek a kötelessége. S ha netán valami nem tartozik az előírt kötelesség körébe, el nem végeznék a fél világért sem.

Az ilyenek általában rossz vasutasok!

Mindez március 24-én Isaszeg állomáson jutott eszembe. Nyolc óra hét perc volt az idő. Gödöllő felől a bejárati jelzőnél ekkor állt meg a 6337/II. számú gépmenet. Az állomásban minden vágány foglalt. A negyediken most halad át az M/402. számú gyorsmotor. Az 1-es őrhelyről a felügyelet alatt szolgálatot végző térfelvigyázót a harmadik fővágányon álló 648-as tehervonat 40 024 számú villamosmozdonyához küldték. Közölte a mozdonyszemélyzettel, hogy a vonatot gőzgép viszi tovább Hatvanig, a villamosmozdony pedig az ötödiken álló tehervonatot továbbítja Pest felé.

— Mehet a gép előre és a negyediken körüljár! — szólt a térfelvigyázógyakornok. — Siessünk, mert csak az az egy vágány szabad.

— Nincs leakasztva a gép — mondta a mozdonyvezető.

— Jó, majd, ha leakasztották, jöjjenek előre határig — volt a válasz és a térfelvigyázó szép lassan, sétálva elindult az őrhely felé.

A mozdony zúgott, szinte haragosan, de állt. Nem volt, aki leakassza! Ki tudja meddig állt volna, ha véletlenül arra nem jön egy fiatal, szabadnapos vasutas. Szó nélkül leakasztotta a mozdonyt.

— *Elvtársak, a gépet leakasztottam!* — kiáltott fel a vezérállásra és továbbment a falu felé.

A mozdony füttyentett, majd jókedvűen indult előre, nyomába a térfelvigyázónak. Mellé érve, az fellépett a gépre és egy pillanat múlva már robogott is végig az egyetlen szabad negyedik vágányon az állomás túlsó végére.

Nem a térfelvigyázó kötelessége a gépcserénél leakasztani a mozdonyt. Ez tény. De a néhány vágánnyal rendelkező középállomás szabaddá tétele érdekében, amikor minden perc drága és számottevő, eszébe juthatott volna, hogy nem esik csorba a tekintélyén, ha megcsinálja.

A munka nem megalázó, hanem becsület dolga — tanultuk meg a felszabadulás óta. Sokan valliák ezt, nemcsak szóval, hanem tettel. Gondolok azokra a szakvonali vezetőkre is, akik magas beosztásukban szükség esetén szívesen vállalják el bármilyen munka végrehajtását. Sokan ismerik *Óbuda állomás* vezetőjét, *Somogyi* főintéző elvtársat, aki az irányítás mellett gyakran vesz részt a tolatási műveletek helyszíni végrehajtásában. Nem rest kezelni a kéziféket, akasztani a kocsikat, állítani a váltókat. *Rákos állomás* vezetője, *Borlai* felügyelő elvtárs szemünk láttára saruzott meg három elgurult kocsit, mielőtt azok határon kívülre kerülhettek volna. Ismerünk olyan központi közegeket, akik felügyeleti szolgálataik alatt hajlandók elmenni egy-egy fékezetlen vonattal kisegítő fékezőnek. Hallhattunk olyan esetekről, hogy szolgálatban nem lévő vasutas dolgozók súlyosnak ígérkező balesetet hárítottak el.

Igen, kötelességünk szeretni a vasutat. Szolgálatban, vagy azon kívül, szüntelenül.

Kovács József
vonatkísérő,
Budapest—Ferencváros

— **Egyhavi fizetésük 2—3 százalékát** ajánlották fel az esztergomi vasutasok az árvízkárosultak megsegítésére. A dolgozók között 4065 forint gyűlt össze. Az eredményes gyűjtéshez nagy segítséget nyújtott Markó Béla, Kiss II. János, Kertész Imre és Jónás Mihály felvilágosító munkája.

Negyven év — baleset és hiányzás nélkül

A Váci úti gyárak közé ékelve él, dolgozik *Budapest—Vízafogó állomás*. Könnyen el lehet képzelni, milyen sűrű forgalmat bonyolít le, hiszen közel negyven ipartelep és üzem kiszolgálását végzi, a többi között olyan nagy kocsiigényes üzemekét, mint a Villamoserő. mű és a Gázgyár.

A forgalmi irodában egy pillanatra sem hallgatnak el a telefonok, a jelzőcsengők. És *Kovács Lajos* elvtárs több mint három évtizedet töltött el eddig ebben a zajgó, zsongó irodában.



— 34 évvel ezelőtt kerültem ide. Vízafogóra, amit akkor Lipótvárosnak hívtak — emlékezik *Kovács* elvtárs. — De vasúti szolgálatomat hat évvel előbb, 18 éves koromban kezdtem Kolozsvárott.

Kovács elvtárs hangja melegebbé válik, amikor arról beszél, hogy néhány héttel ezelőtt kedves, bensőséges ünnepségben volt része. Ekkor emlékeztek meg az állomás dolgozói 40 éves szolgálatáról és ugyanekkor kapta meg a hűségjutalmat.

— Jólesett ez a figyelmesség — mondja. — Ekkor eszméltem csak rá, milyen gyorsan telt el a négy évtized. Mintha csak tegnap kezdtem volna együtt dolgozni *Szilágyi Imre* váltókezelővel, pedig ennek már *20 éve, Vellai Ferenc* váltóőrrel pedig már 30 éve vagyok együtt az állomáson. Ott volt az ünnepségen *Antal Gábor* állomásfőnök elvtárs is, aki ugyancsak hat éve áll az állomás élén, de már ő is 41 éve vasutas. Dolgozótársaim kedves emléktárgyakkal ajándékoztak meg a jubileumon, de a legszebb ajándék az a szeretet és bizalom volt, amellyel körülvettek az évek hosszú során és körülvesznek ma is.

Harmincnégy év... És ez alatt a hosszú idő alatt Kovács elvtárs *sohasem késett el a szolgálatból*, pedig gyakran gyalog jött Pestlőrincről. A baleset és a büntetés is ismeretlen fogalom nála és eddig még beteg sem volt hosszabb ideig.

A rövid beszélgetést be is kell fejeznünk, mert Kovács elvtárs siet a tolatóbrigádhoz. Magas termetével fiatalosan mozog a vágányok között, akik szembe jönnek vele, tisztelettudóan és szeretettel sapkájukhoz emelik a kezüket. Szeretet és megbecsülés kíséri Kovács elvtársat, akit példaképül szoktak állítani az állomás fiatal dolgozói elé.



A Budapest Elővárosi Vasutak Kerepesi úti állomásán példásan látják el szolgálatukat Bakó Györgyné irodavezető és Császár Rudolfné pénztárkezelő.

(Kovács Géza felv.)

A vasút TÖRTÉNETÉBŐL

V.

Alig egy esztendő múltán újabb nagy eseménynek készült az ország, a második gőzüzemű, pest—szolnoki vonal ünnepélyes megnyitására. 1847 szeptember 1-én a Citadellánál felállított ágyúk dörgése jelezte az újabb vasútvonalon az első vonat indulását. Az *„István"* nevű mozdony — büszkén pöfögve húzta a vendégekkel zsúfolásig rakott 16 kocsit. Az utazás Pest és Szolnok között minden baj nélkül 3 óra 22 percig tartott. Érdekes megjegyezni, — tekintettel arra, hogy István főherceg utazott a vonaton, a menet előtt a vonal megfigyelése céljából egy külön mozdony közlekedett — a mai előfutárok ősе.

Ez is megtörtént! A vasút jelentőségét és fontosságát már nem kellett bizonygatni. Az egyre növekvő forgalom lebonyolításához most már kocsik és mozdonyok kellettek. A *Buda* és a *Pest* mozdonyok után a belgiumi *Cockerill J.* és társa gyárából még kettő, majd 1846-ban további nyolc személyvonati mozdonyt rendelt a vasúttársaság — egyenként 20 000 forintért. A gépek *Debrecen, Poson, Vácz, Neográd, Esztergom, Komárom, Hont, Borsod, Nyitra, Heves* nevet kapták. Nem sokkal később a Bécs—Győr-i vasútgyár további tíz mozdonyt szállított, melyek a keresztségben a Pest—Szolnok-i vonal állomásainak nevét: *Abony, Pilis, Monor* stb. kapták.

A vasút az akkori gazdasági és politikai állapotok, a szabadságharc letörése miatt pénzügyi zavarokkal küzdött. A Központi Vasúttársaság nem csinált szívügyet a „krizisből" és a vasutat vonalaival, berendezéseivel, személyzetével együtt eladta az osztrák kormánynak. Az első magyar vasút 1850. március 7-én kelt szerződés értelmében Cs. kir. osztrák délkeleti államvasút nevet kapta.

Világos után önálló magyar politikai és gazdasági életről nem lehet beszélni. De a fejlődést még az „abszolutisztikus" kormányzat szemellenzős politikája sem tudta megállítani. 20 esztendő alatt csaknem 2000 km vasútvonal épült.

A viszonylagos fejlődés mellett a magyar vasut egyre jobban elnémetesedett azért, mert az első vasutasság nagyrésze nem tűrte az osztrák „jármot" — a szolgálatot felmondta, vagy még rosszabb esetben „elégedetlenség, bomlasztás" vádjával került börtönbe.

20 esztendő alatt a következő vasutak épültek a Pest—Vác, Pest—Szolnok-i vonal után: 1848 Marchegg—Pozsony, 1850 Vác—Párkánynána, 1851 Párkánynána—Pozsony, 1853 Cegléd—Félegyháza, 1854 Félegyháza—Szeged, 1854 Pécs—Üszög, 1856. Győr—Ujszőny, 1857 Mohács—Üszög, 1857 Szeged—Temesvár, 1857 Szolnok—Debrecen, 1858 Püspökladány—Nagyvárad. 1858 Szajol—Arad. 1859 Debrecen—Miskolc, 1860. Ujszőny—Székesfehérvár, 1860 Miskolc—Kassa, 1861 Buda—Kanizsa és még néhány határon kívüli kapcsolat.

1867 után megkezdődhetett a magyar vasút — ha nem is egészen önálló — de új élete. Néhány esztendő alatt újabb 3000 km-rel szaporodott a vasútvonalak hossza. Megépült a Hatvan—Miskolc-i térség, az alföld—fiumei, az arad—temesvári, a magyar Keleti vasút és több, a közlekedés és gazdasági élet szempontjából fontos vonal.

A hivatalnokok, vonalőrök, gyakornokok, mozdonyvezetők között egyre több magyar névvel találkozunk már, de a közlekedés irányításában alig akadt magyar ember. Például a „Cs. kir. magyar északi vasút" igazgatása szinte teljesen idegen kezekben volt. Erről a vasútról azért kell megemlékezni, mert ez a rosszul üzemelt társaság, melyet a kiegyezés kormánya 1868. június 30-án átvett, lett a MÁV első vonala. Még csak annyit erről, hogy a vezetésben egyetlen magyar ember volt: Kelenffy Károly, aki az idegen levegőből szökni készült, de a vonal megváltása mégis tovább marasztalta. Ólett Pesten a MÁV első állomásfőnöke.

GERGELY JÓZSEF
(Folytatjuk.)

Eredményes anyagtakarékosság a szegedi Vasanyagjavítóban

A SZEGEDI FELÉPÍTMÉNYI VASANYAGJAVÍTÓBAN még nem felejtették el, hogy tavaly télen kemény bírálatot kaptak a hanyagul tárolt, sárbafagyott, hólepte anyagokért. Most azzal fogadják az újságírót, hogy a kritikát nagyon a szívükre vették és az idei télen igyekeztek javítani a helyzeten. Rendet teremtettek a tárolóhelyeken és lelkiismereti kérdéssé tették, hogy a szabad ég alatt tárolt anyagokból, alkatrészekből a legcsekélyebb se vesszen el, amint ez egy évvel ezelőtt elég gyakran megesett. *A helyzet tehát javult.*

Ez azonban sajnos nem jelenti azt, hogy az anyagtárolás kérdése megoldódott, mert az üzem rendkívül szűk területe, a „Tisza" pályaudvari rakodóhelyhiány most sem ad módot lényegesen jobb, biztonságosabb tárolásra és a szertár továbbra is szabad ég alatt, az üzemi épületek falai mentén, vagy az üzemen kívül, egymás hegyén-hátán kénytelen elhelyezni az anyagokat, alkatrészeket.

FÁJ EZ A DOLGOZÓKNAK, hiszen ők mindent elkövetnek, hogy minél több anyagot takarítsanak meg. A szegedi műhely arról híres, hogy az olyan hulladékot, amely már jóformán sehol sem kell, itt rendszerint értékesítik. Jórészt ennek tulajdonítható, hogy *az önköltséget a tervezettel szemben az első negyedévben 2,5 százalékkal csökkentették és 58 ezer forint megtakarítást értek el.*

Különösen szép az öntéseknél elért eredmény. Itt a termelékenység növelését nagymértékben elősegítette *Takács József* művezetőnek az az újítása, hogy *egy szekrényben két darab féktuskó formázását végzik egyidejűleg,* az azelőtti eggyel szemben. A homok minőségének megjavítása a selejtcsökkentéssel járul hozzá az anyagtakarékossághoz. *Pamuk* elvtárs rámolóbrigádja egy idő óta sokkal nagyobb gondot fordít a homok előkészítésére, keverésére, nedvesítésére, a formázók pedig jól bedöngölik, majd megszurkálják a bedöngölt homokot, hogy az öntésnél beszorult levegő utat találjon és ne okozzon töréseket, repedéseket az öntvényben. Ilyen módon *az öntödei selejtet a tavalyi 4—5 százalékról az idén az első negyedévben 1—2 százalékra sikerült leszorítani.* Tekintélyes anyagmegtakarítást jelent az is, hogy ugyanannál az alaptűznél minden nap 3—4 mázsával többet öntenek az előirányzottnál. Ez a termelés növekedésében is érezteti hatását, mert a havi 80 tonnás tervvel szemben 90—95—100 tonnás termelést jelent.

A SOROMPÓKÉSZÍTŐK azzal járulnak hozzá az anyagtakarékossághoz, hogy a maradék anyagot és a hulladékot minden gyártási kampány után visszaadják a szertárnak.

Hosszú időn keresztül jelentős megtakarítást sikerült elérni azzal is, hogy a pályakocsik vázának készítésénél nem új faanyagot, hanem kiselejtezett talpfát használtak, ami erre a célra tökéletesen megfelel. Az idén azonban még nem küldött ilyen talpfát a püspökladányi Fatelítő, ezért új gerendaanyagot kellett bedolgozni a pályakocsik vázába, ami lényegesen drágább. Emiatt a pályakocsiknál az első negyedévben nem tudták elérni a vállalt egyszázalékos termelékenységi emelkedést, ellenkezőleg, három százalékos veszteséggel zárták a negyedévet, tehát négy százalékkal elmaradtak a vállalástól. *Szőke Béla,* az asztalosrészleg újítója azonban, aki a selejt talpfa felhasználását is kezdeményezte, már töri a fejét az újabb megoldáson.

A SZEGEDI MŰHELY „profiljába" tartozik a pályamesteri hajtókák gyártása is. A múlt év átlagához képest, itt sem sikerült még az idén megtakarítást elérni, mert az öntöttvas alkatrészek (agy, húzófej, fék stb.) helyett áttértek alumínium alkalmazására, ennek az anyagnak egységára pedig magasabb. *A hajtókák viszont 15—20 kg-mal könnyebbek lettek, meghajtásuk nem kíván olyan erőkifejtést, ezért a pályamesterek nagy örömmel fogadták az új gyártmányt.*

Az anyagtakarékosságról szóló tudósításunkat nem fejezhetjük be anélkül, hogy meg ne említsük a szegedi műhely üzemlakatosait, akik *a gépek gondos karbantartásával rengeteg drága alkatrész élettartamát hosszabbítják meg.* Rajtuk kívül is sok egyéb módon járulnak hozzá a szegedi Vasanyagjavító dolgozói az anyagtakarékossághoz.

Hogyan lehet a négyórásra tervezett menetidőből kilencórás

Olvastam szakszervezetünk elnökségének felhívását, amelyben a télen visszamaradt hatalmas árutömegek elszállítására hívott fel bennünket, vasutas dolgozókat. A felhívás buzdításától fellelkesülve, március 31-én 16 órakor ünnepi készenléti szolgálatra jelentkeztem a Keleti-fűtőházban. A mozdonyfelvigyázó rendelkezésére 20,50-kor az 1768/II. számú vonat továbbítására *Rákosrendezőre* kell kivonulnom 424—170-es számú géppemmel. A forgalomnál 21 órakor jelentkeztem és 6326/II. számban Budapest—Keleti-állomásról 21,25-kor el is indultam.

A rákosrendezői vita

Rákosrendezőre 22,30-kor érkeztem, itt mindjárt vonatra is engedtek. Egyórás tartózkodás után értesítést kaptam, hogy menjek át *Rákospalotára* és majd onnan az 1772. számú vonatot továbbítom. Rákosrendező forgalmi irodájából telefonon tájékoztattam az igazgatósági mozdonymenetirányítót a változásról. Válasza nem lepett meg, mert úgy szólt, hogy *„az 1772. számú vonathoz a Hámán Kató-fűtőházból a 411—174-es számú gép már ki is vonult Rákospalotára".* A forgalmi szolgálattevővel közöltem a választ, erre ő megváltoztatva az előző vonatszámot, az 1778. számú vonat továbbítására adott utasítást.

Erre a mozdonymenetirányító közölte, hogy ehhez a vonathoz pedig a Hámán Kató-fűtőház a 411—112. számú mozdonyt vonultatta ki Rákospalotára. A telefonból vita hallatszott, majd a mozdonymenetirányító mégis utasított, hogy menjek át Rákospalotára, mert a forgalom a kért gépekkel zavart csinált és azok majd későbbi vonatot fognak továbbítani. Ezután még várni kellett, mert a vonatkísérőket nem keltették fel a laktanyában. Végre megjöttek és 0,25-kor elindultam Rákospalotára, ahová 0,44-kor érkeztem.

Három mozdony közül a negyedik

Rákospalotán *két 411-es és egy 424-es mozdonyt láttam vonatra várni.* Engem mindjárt vonatra engedtek és elég „gyorsan", 2,45-kor az 1778. számú vonattal, 90 tengellyel, 1362 tonnával elindultam Szolnok felé. Lökösházi átmeneti irányvonat volt a szerelvényem. Azzal a reménnyel indultam, hogy a közel százkilométeres utat *négy óra alatt* megteszem kezelés nélkül, de reményem nem teljesedett, mert az ácsorgások lehervasztották. Mindjárt a második állomás, *Kőbánya-teherpályaudvar* bejárati jelzőjénél megállítottak. 3,45-től 3,50-ig tartózkodtam itt. Az olvasó most azt kérdezheti, miként lehetséges, hogy *Rákospalotától Kőbánya-teherig egy óra alatt továbbítottam a vonatot.* A kérdés jogos, de elfelejtettem mondani, hogy a *Landler Járműjavító bejárati jelzőjénél 2,50-től 3,30-ig vártam engedélyre.* Ez a körülmény megzavarta utamat, de most már aztán újra reményre kapva, haladtunk célunk felé. Boldogan, hogy az 1 400 000 tonna téli hátralékból 1362-őt lefaragtunk.

Ami a számításból kimaradt

De a számításból kimaradt *Cegléd-állomás,* amely a vonatok feltorlódása következtében már az előző állomásokon a vonatokat engedélyre várással feltartóztatta. *Alberti-Irsán* 5,24-től 7,42-ig vártam. Itt kénytelen voltam kiegészíteni vízkészletemet a bizonytalan tovább haladás miatt. Ceglédbercel-Cserőn 7,55-től 8,45-ig vártam Cegléd engedélyére. Ceglédеn pedig 9,04-től Abony engedélyére vártam 9,30-ig. Abony előtt 11 percet, Abony bejárati jelzőjénél hét percet ácsorogtam. Abonyban 10,12-kor áthaladtam, de az A. 168. számú jelzőjénél ismét 11 percet kellett rostokolnom, majd Paládicspuszta elágazásnál 10,38-tól 11,06-ig. Szolnok védőjelzőjénél 11,20-tól 11,38-ig vártam, míg végre 11,47-kor Szolnokra érkeztem.

Összegezve az elmondottakat: *Rákospalotától Szolnokig 9 óra 2 percig tartott a menet, ebből 4 óra 22 perc* volt az ácsorgás. Így sikerült a felhívásra végrehajtott feladat lelkesen indult megoldása. Hány ilyen eset lehet még, ami nem került napvilágra?! Vasutas társaim! Becsületesebb munkát szeretnék végezni, de ehhez a ti segítségetek szükséges! Dolgozzunk együtt szorosabban, hogy a ránkháruló feladatoknak eleget tehessünk.

Ocsovai István
mozdonyvezető
Bp—Keleti-fűtőház



A Kaposvár állomás létszámába tartozó Jüngling Józsefné jegyvizsgáló hiánylatmentesen dolgozik, átlagos teljesítménye 105 százalék.

(Kovács Géza felv.)

Növeljük a tehervonatok utazási sebességét!

A második negyedév feladataival foglalkozó egyik cikkünkben rámutattunk, hogy az idei tavasz „elirigyelte" a múlt év őszi forgalmának méreteit és — az időszakhoz képest merőben szokatlanul — napi 14—15 ezer kocsi megrakását kívánja.

Ez alkalommal örömmel jelenthetjük, hogy vasutasdolgozóink megértették az ebből a kívánalomból rájuk háruló feladatokat és a szállíttató üzemekkel, vállalatokkal jó együttműködésben *14 ezer fölé emelték a rakott kocsik napi mennyiségét.* A megrakás április eleje óta szépen emelkedik, *április 24-én például idei csúcsteljesítményként 14 907 kocsit raktunk meg.* Ennél jobb eredményt csak kettőt tartanak nyilván a MÁV évkönyvei: a tavaly szeptemberben történt 15 814 és az októberben egy ízben előfordult 15 201 kocsi megrakását.

Ezzel a dicséretes teljesítménnyel azonban még nem tettünk meg mindent a tavaszba „betört" őszi méretű forgalom jó lebonyolítása érdekében. A vasút örök mozgás, nem ismer megállást. A teljesített feladat új követelményeket támaszt, a végrehajtott munka új munkáró elvégzőire. Igy következik a napi 14—15 ezer kocsi megrakásából, hogy ezt a hatalmas kocsimennyiséget továbbítani kell, rendeltetési helyére kell juttatni. Mégpedig gyorsan, állandóan szem előtt tartva a kocsiforduló-idő célkitűzéseit, hogy a rakott kocsik mielőbb kiürüljenek, s nap mint nap megismételhető legyen a 14—15 ezres megrakás.

A feladatok ilyenképpeni szaporodtával ideje megvizsgálni, hol van még javítanivaló, hogy az egyik feladatból következő másikat is meg tudjuk oldani. A szállítás gyors lebonyolítási mozzanatainak vizsgálatánál azonnal kitűnik, hogy *a tehervonatok utazási sebességének növelése körül van még tennivaló.* Februárhoz képest márciusban és áprilisban jelentősen javult ugyan az utazási sebesség, de még mindig alatta van a tavalyi hasonló időszakban sokkal kisebb feladatok mellett elért eredménynek. Vonatkozik ez minden vonatnemre, elsősorban azonban a C- és D-vonatokra, valamint a gyorstehervonatokra. Márciusban tehervonataink átlagos utazási sebessége 11,1 kilométeróra volt, az előző évi azonos hónap 11,9 kilométerórájával szemben. A tolató tehervonatoknál 7,2 órakilométert (tavaly 7,8), a közvetlen irányvonatoknál 13,7-et (14,3) értünk el, a gyorstehervonatoknál pedig teljes két kilométert csökkent az utazási sebesség az előző évihez viszonyítva, mert míg akkor 15,6 volt az óránkénti kilométerszám, az idén csak 13,6.

Semmi kétség tehát, hogy az egész forgalmat zavaró, lassító, rendkívül gazdaságtalan alacsony utazási sebességet fel kell javítani. Valamennyi szolgálati ág, de elsősorban a forgalmi, a vontatási és a kereskedelmi szakszolgálat minden eddiginél szorosabb, következetesebb összefogása szükséges ehhez. Az együttes munka elsőként követendő vezérelve pedig *a menetrendszerű közlekedés biztosítása legyen!* Tudjuk, sok tárgyi nehézsége van ennek, mégis mindenképpen arra kell törekednünk, hogy a C- és D-vonatoknál, valamint a gyorstehervonatoknál a személyvonatokéhoz hasonló menetrendszerűséget valósítsunk meg. Mert ha megkésik egy vonat, elkerülhetetlenül másiknak adja át a késést és valóságos zűrzavar keletkezhet a vonalakon.

Sokszor már a rakodásnál kezdődik a késés, mert a fél kocsira vár, vagy a megrakás szenved késedelmet. Ezekben a szokatlanul megélénkült forgalmú tavaszi hetekben fokozott gondot kell fordítani a folyamatos, gyors kocsikiállításra. A kereskedelmi szolgálat ugyanakkor arra mozgósítsa a feleket, úgy végezzék a rakodást, hogy a kocsi a menetrend szerinti legközelebbi vonattal továbbítható legyen. A menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők együttesen tervezzék meg a C- és D-vonatok útját. Közösen vegyék számba, melyik állomáson mennyi az áruberakás, ez mennyi tolatást igényel és ebből ne engedjenek. Sok a késés amiatt, hogy az egyik állomáson árukezelésre, a másikon gépkezelésre várakozik a vonat. A menetirányítók és a szolgálattevők dolga annak összehangolása is: az árukezelés és a gépkezelés lehetőleg egy helyen történjen. Ezt a szempontot tartsák szem előtt a forgalom szabályozásánál is. A keresztezéseket azokon az állomásokon bonyolítsák le, ahol hosszabb ideig tart az árukezelés. Nagy késéseket okoz a rengeteg fenntartás, különösen a hovatovább hírhedtté vált delta-vágányokon, amelyek a tehervonatok menetrendjének megölői. A ceglédi, a győrszabadhegyi, de szinte kivétel nélkül valamennyi delta sok keserűséget okoz a mozdonyvezetőknek, a vonatvezetőknek. A menetirányítók és a szolgálattevők gondoskodjanak arról, hogy ne kelljen mindduntalan kiinniuk ezt a keserű poharat.

Rendkívül jelentős a közvetlen- és irányvonatok utazási sebességének növelése a kocsi- és mozdonyforduló szempontjából, hiszen a kocsiállomány zöme ezekben a vonatokban fut. A tapasztalat szerint ezek a vonatok nagyon sokat ácsorognak. Egyik gyakori oka ennek a gépcserére-, szakaszravárás. A fűtőházak minden erejükkel harcoljanak a géprevárások ellen, mert sajnos már ismét napi 100 fölé emelkedett a géprevárások száma. Itt szólni kell a járóműjavítók dolgozóihoz is. Ők szintén kivehetik a részüket a géprevárások kiküszöböléséből, ha tökéletes javításokat adnak ki és nem kell a mozdonyt visszatérő javításra unos-untalan műhelybe küldeni.

Ezek azok a fő tennivalók, amelyeknek elvégzésével meg lehet és meg kell javítani a tehervonatok utazási sebességét, mert enélkül kárbavész a napi 14—15 ezer kocsimegrakás. Májusban el kell érnünk, hogy a C-, D- és gyorstehervonatok utazási sebességét 16,4, a közvetlen és irányvonatokét 17,7, a tolatós tehervonatokét 7,6 kilométerre növeljük óránként. Amikor erre törekszünk, sose feledkezzünk meg arról, hogy *a vasút nem raktározó, hanem szállító üzem.* Az állomások nem arra valók, hogy hosszú kocsisorok órászám, napszám foglalják vágányaikat, hanem, hogy mozgassák az elegyet. Ha együtt van az elegy, akkor mozogjon, fusson rendeltetési helye felé, mégpedig menetrend szerint. Ha ezt szem előtt tartjuk, el fogjuk érni a tehervonatok utazási sebességének májusi célkitűzéseit.

Levelezőink írják

Nem elég a drótháló

Alkotmányunk arról is intézkedik, hogy védeni kell a dolgozók egészségét. Ennek megfelelően országszerte intézkednek például az elhanyagolt munkavédelmi berendezések felújításáról. Nálunk is így történt a szegedi Felépítményi Vasanyagjavítóban. Csak egyről feledkeztek meg, hogy a dolgozók egészségvédelme nem csupán azon alapszik, hogy a gépek mellé védőberendezést rakunk. Ide tartozik az is, hogy a munkahely ne legyen huzatos, egészségre ártalmas.

Január óta ki vannak törve az ablakok a kovácsműhelyben. Az ajax-kalapácsnál dolgozók naponta panaszkodnak az erős huzat miatt. Ígéretet kaptunk, de nem történik semmi.

Nem a legjobban állunk szerszámmal sem. A kovácsműhelyben rosszak a kalapácsnyelek. Arra kérjük a szertár vezetőségét, hogy minél hamarabb szerezzen be jó szerszámnyeleket.

A kovácsműhely dolgozói

Irmes elvtárs ébersége

Az április 19-én Szombathely—Tapolca között közlekedő 1235/7513. számú vonat három személykocsija kisiklott Sárváron — aláváltás miatt. A súlyos kimenetelű balesetet Irmes Ferenc, a tapolcai fűtőház létszámába tartozó mozdonyvezető és Horváth Károly celldömölki fűtőházfőnök ébersége hárította el úgy, hogy az anyagi káron kívül utassérülés nem történt. Ugyanezen vonatnál Irmes elvtárs ébersége, a gyorsfék használatával egy négyéves gyermek életét mentette meg Sümegi-bazaltbánya állomáson. A mozdonyvezetők és fűtők kövessék Irmes elvtárs példáját.

Dancs József
Tapolca fűtőház

„Letartóztatták" a kerékpárokat

Nemrégiben a budapesti igazgatóságtól szolgálati kerékpárokat kaptunk. A váci rendőrség azonban nem adta ki a kerékpárigazolványokat, mert származásukat „elfogadhatóan" nem tudtuk bizonyítani. Erre a kerékpárokat lefoglalták. Nem tudjuk, hogy a kerékpárokat a kereskedelmi szolgálat könnyítésére küldte-e az igazgatóság, vagy rendőrségi megőrzés végett. Elkerülhetné az igazgatóság az ilyen kellemetlenségeket, ha megküldené a kerékpárok származási bizonylatait.

Szobonya László
kereskedelmi főnök, Vác

Ne így fegyelmezzünk

Még nem tartunk ott, hogy azt mondhatnánk: a vasútnál csupa fegyelmezett ember dolgozik. Az önfegyelmezésnek ugyanis az öntudaton kell alapulnia. A fegyelmezetlenséget meg kell torolni. Ezzel mi is egyetértünk, de ne úgy, hogy egyes dolgozókat fegyelmi büntetésként más szolgálati ágtól sorozatosan pályafenntartási szakszolgálathoz helyezzenek át. Miért mindig a pályafenntartáshoz? Helyes lenne, ha ennek okát megtudhatnánk. A pályafenntartási dolgozók joggal teszik fel a kérdést: olyan munka-e a pályafenntartási munka, amelyet egyeseknek büntetésből szabnak ki? Azt is meg kell mondani, hogy az „átirányított" dolgozók nem jó hatással vannak a többiekre, mert többségük igazolatlanul távolmarad. Jó lenne ezt a gyakorlatot megszüntetni.

Lehelvári Sándorné
pft. főnökség, Szeged

Versenyhírek egy mondatban

A miskolci igazgatóság központi áruirányítói a kocsikirakási normát 104 százalékra teljesítették, a napi kirakatlan maradványt 1098 kocsiról 945 kocsira csökkentették a május 1-i verseny során. *(Bakó János leveléből.)*

Szeged állomáson Veres György átmenesztő raktárnok és brigádja egy szolgálati idejük alatt 27 kocsit raktak ki és 17 kocsit raktak meg darabáruval, ezzel 282 százalékos teljesítményt értek el. *(Sziládi Sándor leveléből.)*

Simon László, a szakma kiváló dolgozója, a pécsi távirda- és biztosítóberendezési szolgálatnál vállalását 130 százalékkal szemben 158 százalékra teljesítette. *(Leiti Ferenc leveléből).*

Besenyei György, a miskolci rakodási főnökség dolgozója, akit már 1952-ben sztahanovista oklevéllel tüntettek ki, most is 240 százalékos átlaggal dolgozik. *(Behán Rózsa leveléből).*

A szigetvári IV. pályamesteri szakasz magasépítési dolgozói 6 százalékos megtakarítást értek el a forgalmi iroda átépítésénél.

Ifjúsági élet

JEGYZETEK A SZEGEDI MÁV NEVELŐINTÉZET ÉLETÉBŐL

1.

Délután négy órakor kezdődik az intézetben a csendes tanulás. Megtelnek a tantermek, mindenki készül a másnapi órákra. Belépünk az egyik tanterembe, a hallgatók felállnak, az ügyeletes kilép a katedra elé s katonásan jelent *Kiss Lajos* tanulmányi igazgatónak.

— *Létszám 42, nem hiányzik senki.*

— *Folytassátok a tanulást.*

A tanulók újra a könyvek fölé hajolnak. Most jól látható egyenruhájuk vállapján a számunkra szokatlan jelzés. A vállapon V-alakú sráfok láthatók. Mit jelent ez? A tanulmányi előmenetelt. A jeles rendűnek három V-alakú és egy egyenes csíkja van. A jó rendű két, a közepes rendű csak egy V-csíkot kapott.

Az első padokban egy-két olyan tanuló ül, akinek vállapjáról hiányzik a V-jel — elégséges tanulók. Ugy látszik, azért ülnek az első padban, itt „szem előtt vannak"...

2.

Az idén lesz hatvan éves az intézet. Népi demokráciánk jelentősen továbbfejlesztette, különös gondot fordít a vasutas fiatalok nevelésére. *Ebben az évben 310 lakója van az intézetnek és államunk egy tanulóra havonta 1100 forintot költ.* A szülők átlagosan 138 forint térítést fizetnek.

A tanulók a barátságos otthont, a jó ellátást, a ruhát, a tanulási lehetőségeket azzal hálálják, hogy jó előmenetelt érnek el. Legtöbbjük a *Vasútforgalmi Technikumba* jár, de azokat is a vasúthoz húzza a szívük, akik máshol tanulnak. *Gyóni Dávid* például az idén végez az építőipari technikumban — de néhány hónap múlva a pályafenntartásnál fog dolgozni.

3.

Az intézet életét a diákok önkormányzata segíti irányítani a DISZ-szervezet közreműködésével. A tanulók részt vesznek a különböző bizottságokban. *Az önkormányzat és a DISZ-szervezet érdeme, hogy az utóbbi időben sokat javult a fegyelem, s a tanulók mindjobban érzik felelősségüket.* A nevelők is igyekeznek a hallgatókat önállóságra nevelni.

Minden osztály naplót vezet, ide jegyzik be azokat az eseményeket is, amelyek jelentősek a fiatalok életében. Az egyik naplóban ez áll: *1956. március 1. Verdi: Álarcos bál.* Utána szép gyöngybetűkkel sorakozik az opera rövid tartalma. Bizonyíték ez a fiatalok műveltsége gyarapodásának. Akik itt nevelődnek az intézetben, nemcsak jó vasutasok, hanem művelt emberek is lesznek...

M. F.

Új békebizottságok alakultak a Debreceni Járóműjavítóban

Üzemünk békebizottsága rendszeresen propagálja a dolgozók között a nemzetközi eseményeket, tudatosítja, hogy mit kell tenni a béke ügyének védelmében. Ezidáig 23 békebizottságunk fejtett ki tevékenységet a dolgozók között és minden bizottságunk kéthetenként békeröpgyűléseket tartott.

Felszabadulásunk 11. évfordulója tiszteletére megszerveztük a 24. békebizottságot a kocsiosztályi belsős művezetőknél és május 1-re megalakítottuk a 25-ik békebizottságot is az üzemi pályamesteri szakasznál.

Békebizottságunk nemcsak röpgyűléseken, hanem az üzemi hangosbemondó segítségével is propagálja a béke ügyét. Április 25-én például „békehiradót" tartottunk a hangosbemondó felhasználásával, ismertettük a Béke-Világtanács stockholmi felhívását. A békehiradó szervezőjét, *Imre Máriát* elvtársnőt jó munkájáért a városi békebizottság könyvjutalomban részesítette.

Vékony János
a Debreceni Járóműjavító békebizottságának tagja

A jövő mozdonyáról ír a „Gudok"

A szovjet vasutasok napilapja, a „*Gudok*" érdekes cikket közöl legutóbbi számában a jövő mozdonyáról.

A XX. kongresszus irányelvei azt a feladatot állították a tudomány munkásai elé, hogy használják fel az atomenergiát a közlekedés céljaira.

A vasuti vontatásban egyelőre még nagyobb jövője van a villamosmeghajtásnak, de Szibériában, Távol-Keleten és Közép-Ázsiában, ahol nincs olyan rendszeres és intenzív vasúti forgalom, hogy a villamosítás kifizetődő lenne, nagyobb jövője van az atommeghajtásnak.

Az új atommeghajtású mozdony öt agregátor összeépítéséből állna. A reaktorban keletkező hőt gőzzé átalakítva, turbinák hajtására használnák fel, a turbinák elektromos áramot termelnek és ezek hajtanának a mozdonyt. Külön hűtőberendezés szolgálna a gőznek vízzé való átalakítására. Üzemanyagfelvétel nélkül 12 ezer kilométert képes megtenni egy ilyen mozdony, vagyis Moszkvától Pekingig és vissza továbbítani a szerelvényt újabb üzemanyagfelvétel nélkül.

SPORT

Lesz-e NB I-es csapatuk a budapesti vasutasoknak?

— Na, talán az idén sikerül — Ilyen reményt tápláltak évek hosszú során át a budapesti vasutas labdarúgó-szurkolók az első bajnoki mérkőzések előtt. Vágyuk az volt, hogy legyen már végre fővárosi vasutas csapat is az ország legjobbjai között. A remények azonban eddig minden évben csak remények maradtak. A legjobb budapesti vasutas csapat, a Bp. Törekvés minden esztendőben az élmezőnyben küzdött, de a bajnoki hajrában mindig elesett az első helytől.

Mi volt ennek az oka? Elsősorban az, hogy a szakosztály vezetői gyors eredményre törekedtek. Csapatukat idegenből hozott, s főleg idősebb játékosokra építették fel. Mondván: ők azok a tapasztalt labdarúgók, akik idegileg is bírják a rendkívül nehéz mérkőzéseket. A bajnokság közben azonban kitűnt, hogy a tapasztaltság nem minden. Egy-egy váratlan vereség ezeket a tapasztalt játékosokat épp úgy letörte, mint a kevésszámú fiatalt. A várt eredmény elmaradása türelmetlenséget szült. Ez pedig sohasem jó tanácsadó. Edző edzőt váltott, s így az utánpótlás neveléséről — mely egy igazi csapat kialakításának előfeltétele — szinte szó sem lehetett.

Másfél évvel ezelőtt végre helyes útra tért az addig türelmetlen vezetőség. Az új edzőnek **Fenyvesi Lászlónak** bizalmat szavaztak. A kitűnő edző eddig be is váltotta a hozzáfűzött reményeket.

Első teendője volt: rendet teremteni a csapat „házatáján". A kemény, rendszeres munkától húzódozó idősebb játékosokat szigorúan megfegyelmezte, s lassan hozzászoktatta az új csapat kialakításához. Többen — akiknek nem tetszett **Fenyvesi** módszere — elhagyták a sportkört. Azok viszont, akik maradtak, bíztak edzőjük szakértelmében és feltétlen hívei lettek a komoly, kemény edzésrendszernek.

Ebben az esztendőben már érni látszik a gyümölcs. **A Bp. Törekvés csapata kilenc mérkőzés után — 15 ponttal — holtversenyben vezet a tavalyi NB I-es Diósgyőri Vasas csapatával.**

Hogyan jutott el idáig a csapat? **Fenyvesi László** — kezdetben kifogásolt — edzési módszere őt igazolta. Az együttes heti három edzéssel készül a mérkőzésekre. Az edzések idejének javarésze atletikus módszerek szerint folyik. Ez állóképessé, sokoldalúvá teszi a labdarúgót. Nagy gondot fordít **Fenyvesi** arra is, hogy a csapatrészekkel külön-külön egységesen is foglalkozzon. Ennek a módszernek eredménye az lett, hogy kialakult egy kitűnő védelem, melynek szerves része lett a fedezetpár is.

Az edző szerint a csatársor kialakítása jelenti a legnagyobb feladatot. **A utóbbi időkben általánosan tapasztalt magyar „labdarúgó-betegség", a csatárinség a Bp Törekvés csapatánál is igen erősen érezhető.** Fenyvesi László ezen úgy igyekszik segíteni, hogy a csatárokkal egyénileg is foglalkozik, majd együtt is foglalkoztatja az ötösfogatot.

A szakosztály — úgy tűnik — **jó úton halad.** Az első csapaton kívül egy fiatalokból álló második csapat és két ifjúsági, valamint két úttörő tizenegy szerepel a sportkör színeiben. Az utóbbi négy csapat lehet hamarosan az elgárda méltó utánpótlása.

Sokban hozzájárul a csapat ez évi jó szerepléséhez az is, hogy a Bp. Törekvés labdarúgói kezdik megérteni, hogy csak az lehet jó sportoló, aki nemcsak a pályán, hanem az életben is helyt tud állni. **A régebben annyira ismert „lógós" labdarúgó eltűnt a Bp. Törekvés csapatából.** Valamennyien dolgoznak, s megbecsült munkaerőivé váltak hivataluknak. **Mészáros, Reiter, Bárkányi és Szalai** például a művezető-iskola legjobb előmenetelű tanulói közé tartozik. De **Kónya és Dóra** — a két nem vasutas — is kitűnően megállja a helyét. Mindketten vezetőállást töltenek be a csepeli Rákosi Mátyás Műveknél, illetve egy építkezési vállalatnál.

A Bp. Törekvés labdarúgó csapata tehát arra az útra tért, mely egyedül vezet a sikerhez. A jó rajt azonban nem minden! Hiszen még sok mérkőzés van hátra! Ezek mind-mind igen nehéz akadályt jelentenek. A siker a küszöbön áll, el kell érni, hogy beteljesedjék. Ha a csapat valamennyi tagja folytatja kemény edzésmódszerét és akar is sikert elérni, akkor talán ebben az esztendőben valóra válik a fővárosi vasutas szurkolók régi álma: **újból NB I-es csapata lehet a budapesti vasutasoknak is.**

Mécs László

Vácon az „öreg fiúk" is szeretik a sportot

Vác állomás régi sportrajongói, volt labdarúgói, akik még ma is boldogok, ha belerúghatnak a bőrlabdába, „Rajt a kupáért" címmel felhívással fordultak a fűtőház és a pályafenntartási főnökség dolgozóihoz, hogy rendezzék meg az „öreg fiúk" labdarúgó-bajnokságát. A társszolgálati ágak örömmel fogadták a felhívást s a fűtőháznál maga a főnök, a pályafenntartásnál pedig Horváth József műszaki főintéző vette kezébe az „öreg fiúk" bajnokságának szervezését.

Május elsején léptek először pályára az újra mezt öltő idősebb dolgozók, hogy összemérjék erejüket a sportpályán. De a dolgozók abban is bíznak, hogy ezek a sporttalálkozók elmélyítik a társszolgálati ágak közötti barátságot és eredményesen segítik a szakmai sovinizmus elleni küzdelmet is.

Gáspár László
ellenőr,
Vác állomás

LAKÁSCSERE

— **Magánlakásomat**, amely a XIV. kerület, Gyarmat utca 47. III. emelet 99. szám alatt van, elcserélném hasonló szolgálati lakásra. Jelenlegi lakásom egyszoba, konyha, előszobából áll, gáz van. Horváth Sándor, telefon: 32—94.

— **Kerepesi út 5. V. épület**, magasföldszint 10. szám alatti, kétszobás utcai összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném hasonló, vagy nagyobb méretű magánlakásra. Érdeklődni lehet délután 4 órától a fenti címen, Barabásnál.

— **Hasonló lakásért** Budán elcserélném házfelügyelőséggel együtt egyszoba-konyhás szolgálati lakásomat. Cím: I., Koscluszko Tádé út 25.

(A házfelügyelői állással egybekötött fenti lakáscserék ügyében érdeklődni lehet kedden és pénteken délelőtt fél 8-tól fél 10-ig, Kaszásnénál, az Épületfenntartási Főnökségen, IX., Ferenc körút 1-1.)

— **Rákospalotán a XV.**, Bocskai út 1-50. szám alatt levő egyszobás, előszobával, fürdőszobával, konyhával és éléskamrával ellátott lakásomat elcserélném egyszoba összkomfortos vagy kétszobás szolgálati vagy magánlakással. Telefon: 189—900, 135 mellék.

— **Gyáli úton** levő egyszoba összkomfortos lakásomat elcserélném kétszobás magán- vagy szolgálati lakásra. Érdeklődni: Molnár Ferencné, 189—900, 138 mellék.

— **Kertes udvarban levő**, egyszoba-konyhából álló tágas, napsütéses lakásomat elcserélném kétszobásra, esetleg összkomfortosra. Cím: Setényi Sándor, Budapest, X., Kápolna utca 4. 7-es alti.

— **A Kőbányai úton** levő kétszobás, konyha, előszoba, éléskamra, pince, régibérű lakásomat földszintes házban, elcserélném egyszoba összkomfortos lakással. Érdeklődni lehet vasárnap kivételével 10—15 óra között a 189—900 számon, a 152-es melléken.

— **Gyáli út 15/E szám** alatt levő kétszobás komfortos lakásomat elcserélném két-háromszobás lakásért, lehetőleg a Rudas László utcában (de csakis Budapesten). Érdeklődni lehet: Benedeknénél, a 123—072 számon.

— **VI. ker., Sztálin út 128. sz.** alatti kétszobás félkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest területén két egyszobás lakásra. Érdeklődni fenti címen Pusztai Imrénénél.

— **Házfelügyelői állással** egybekötött kétszoba összkomfortos szolgálati lakásomat (I., Hunyadi János út 3.) elcserélném egyszoba, konyhás magán- vagy szolgálati lakásért.

HIREK

Mindhiába vártak

A veszprémvarsányi vasutasok is azok közé tartoznak, akik nem nagyon szeretik az értekezletet, de ha egy értekezlet érdekesnek ígérkezik, akkor szívesen megjelennek azon. Márpedig az április 25-re hirdetett értekezlet érdeklődésre tartható számot. Bizonyság erre az is, hogy öt napon át magyarázta a dolgozóknak a pártvezetőség és az üzemi bizottság, hogy a személyi kultusszal kapcsolatos kérdésekre kapnak majd választ az aktíva-értekezleten. Igy történt, hogy a varsányiak majdcsak teljes számmal, 21-en jelentek meg a 17 órára hirdetett értekezleten és várták a szombathelyi politikai osztály előadóját.

De — mint ahogy a nóta is mondja — mindhiába várlak, ha ősz nem is, de késő este lett — az előadó mégsem jött. Nem jött, pedig április 20-án a politikai osztályon Buki elvtárs ugyancsak lelkére kötötte a párttitkárnak, hogy jól készítsék elő az aktivát, mert „központi előadót küldenek". A biztonság kedvéért, ott, a megbeszélés helyszínén mindketten felírták a dátumot: aktíva, április 25-én, 17 órakor.

Most aztán nagy gondban vannak a veszprémvarsányiak. Már-már arra gyanakodnak, hogy talán április 25-e más napra esik Szombathelyen, mint Veszprémvarsányban. Hogy igy van-e vagy sem, azt úgy gondoljuk, Buki elvtársnak kellene tisztáznia.

HOFFMANN JÓZSEF
levele alapján.

— **Száz forint jutalmat** kapott a szombathelyi igazgatóságtól Veiland István veszprémvarsányi DISZ-tag a vasgyűjtésben végzett kiváló munkájáért. A helyi pártvezetőség ünnepélyesen adta át a jutalmat.

— **Tapolca állomás** forgalmi és vonatkísérő dolgozói 8670 forintot gyűjtöttek az árvízkárosultak megsegítésére.

— **A tiszaszentimrei** őrlő- és hántolómalom levélben köszönte meg a vasút politikai főosztály útján a tiszaszentimrei állomás dolgozóinak múltévi jó munkájukat, amellyel sikerült elérni, hogy a rizs, stb. szállítások zavartalanul befejezést nyertek.

— **Gödöllő és Aszód között** a Villamosfelsővezeték Építésvezetőség dolgozói jó munkájukért elkészült a villamosítás. Május 3-án először közlekedett e szakaszon villamosmozdony.

— **Tizenegy dolgozó** érte el a „szakma kiváló dolgozója" szintet az április 4-i verseny során Veszprémvarsány állomáson.

— **Nyolcemeletes vasutasszálló** épül a bukaresti északi pályaudvar közelében. A 246 szobás épületben a fővárost kiküldetésben lévő román vasutas dolgozókat szállásolják majd el.

— **Ötszáz forint jutalomban** részesült Andrási Sándor, mert tiltott szalasztás miatt megfutamodott három kocsit Nyulas megállóhelyen megállította.

Fornátkecsege és Fürged állomások között a 37-es pályaőri lakásban lakó Reichard József előmunkás felesége vonatveszélyeztetést akadályozott meg. 1000 forint jutalomban részesítették.

— **399 túlsúlyos vonatot** továbbított 60 741 tonna túlsúllyal a debreceni igazgatóság vontatási szolgálata március hónapban. A sikerben jelentős részt mondhatnak magukénak Fazekas Lajos, Pusztai Mihály mozdonyvezetők, Papp Gábor, Rost Sándor és I. Éles János fűtők.

— **Elbocsátással büntették** Ádám Jánost, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség dolgozóját részegeskedés és garázda magatartás miatt; Majoros Istvánt, a Miskolci Járóműjavító lakatosát, mert a szolgálatból sorozatosan igazolatlanul távolmaradt.

— **A Hivatalos Lap** 21. száma részletesen intézkedik a dolgozók bejelentéseinek és panaszügyeinek bürokráciamentes intézéséről.

— **Ötven évvel ezelőtt**, 1906 május 6-án alakult meg a Vasúti Munkások Országos Szövetsége.



Sárvári János, az Északi Járóműjavító motoralváz lakatosa, a szakma kiváló dolgozója, a BC-motorkocsik ágyvezeték merevítését ráhegesztett résszel végzi, s ezáltal az elhajlást kiküszöböli. A képen Sárvári János és Kuruc László villamoshegesztőt látjuk munka közben.

X. KERESZTREJTVÉNY

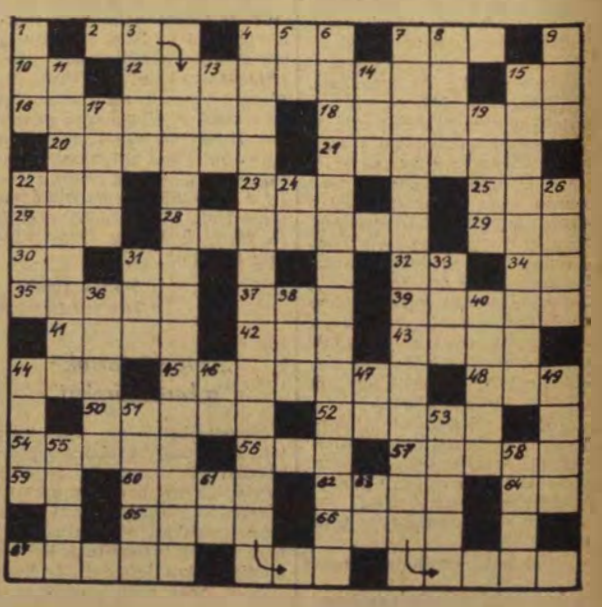
Vízszintes: 2. A felemelkedés, a népjólét terve. 4. Főzelékféle. 7. Forradás. 10. Felkiáltó szó. 12. Diplomata. 15. Létezik. 16. Bibliai név z=s. 18. Gyors ütemben fejlődő ipari város. 20. Virág. 21. Vissza: esőben szoktunk. 22. Járőr. 23. Német folyó 25. A növény része. 27. Gyógyszer 28. Javaslatán. 29. J. M. Z. 30. Igekötő. 31. Ilyen lap is van. 32. Szám. 34. Azonos magánhangzók. 35. Olasz kardvívó. 37. Szőfaj. 39. Ivás németül. 41. Nedvesség. 42. Nem használ. 43. A test apró részecskéje. 44. Kártyás kifejezés. 45. É bélyeg. 48. Felém tart. 50. Tisztítod. 52. Vissza: mondatrész névelővel (utolsó kockába kettősbetű). 54. Helyhatározószó. 56. Gyermeke. 57. Északi növény. 59. Ellentétes kötőszó. 60. Római császár volt. 62. Régi iskolafajta. 64. Fém. 65. Vissza: lónév. 66. Mértani kifejezés. 67. Törekvésben van!

Függőleges: 1. Keleti fejedelem. 3. Gondoz. **4. A második ötéves tervben ennyit fordítunk a közlekedés fejlesztésére.** 5. Lásd vissza. 32. 6. Közmondás (a 11. kockába kettősbetű). **7. A második ötéves terv végére ennyivel emelkedik a vasút szállítási kapacitása.** 8. S. K. 9. Vicc. 11. Német sziget. 13. Férfinév. 14. Fájdalom. 15. Életet ment. 17. Ijed. 19. Ásvány. 22. Fél. 24. Tiltószó. 26. Erdei állatok. 31. Állomás a budapest—pusztaszabolcsi vonalon. 33. Idegen hármas. 36. Betegség. 38. Grimm eleje. 40. Régi fegyverrel lő. 44. Történelmi nevezetességű város. 46. Olasz folyó. 47. Sor szélei. 49. Ilyen világítás is van. 51. Vissza: hitel. 53. Állat. 55. Shakespeare-hős. 58. Tréfa. 61. Igekötő. 63. Latin kötőszó.

Beküldendő: vízszintes 2., függőleges 4., 7. Beküldési határidő: május 17. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A IX számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Békés egymás mellett élés. Kollektív vezetés, Békeőrvezet.

Könyvet nyertek: Varga Aranka vasút politikai főosztály, Gyarmati József váltókezelő Vác, Baditz Pál Miskolc, Parti József tolatásvezető Szolnok.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.
Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Lenin körút 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon 16—76, 39—49.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. MÁJUS 14.

Megnövekedett feladatainkat is teljesítjük

A felszabadulási és a május 1-i verseny sikeres megvívása után az év ötödik hónapjába léptünk. Felesleges felhívni a figyelmet arra, mit jelent ez. Május jelzi a fél év közeledtét. A szolgálati főnökök, az üzemgazdászok és az üzemi bizottságok termelési felelősei ilyenkor már azt számolgatják, teljesítette-e szolgálati helyük az éves terv határidő előtti befejezésére vonatkozó vállalásának időarányos részét. A féléves terv teljesítése, túlteljesítése, illetve határidő előtti befejezése most a verseny célja. Erre gyürkőznek a vasút dolgozói, hogy a tavaszi árutömegek hiánytalan elszállítása után a siker feltételei mellett bonyolíthassák majd le az előreláthatóan semmivel sem kisebb nyári forgalmat.

Miskolc és Pusztaszabolcs a csomóponti verseny élén

A csomóponti verseny első negyedévi göngyölített eredményei alapján a következő helyezési sorrend alakult ki:

I. csoport

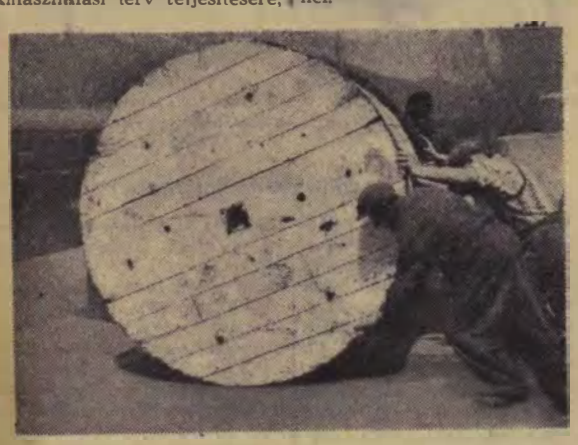
1. Miskolc csomópont 101 pont, 2. Hatvan 96 pont, 3. Dombóvár 94 pont, 4. Rákos 87 pont, 5. Szolnok 80 pont, 6. Debrecen 76 pont, 7. Budapest-Ferencváros 70 pont, 8. Rákosrendező 67 pont, 9. Komárom 58 pont.

A miskolci csomópont a verseny minden tényezőjét *élüzem-szint felett* teljesítette. Különösen jó eredményt ért el a kocsikifutási terv teljesítésével és a vonatok menetrendszerinti indításával. A jövőben első helyük megtartása érdekében nagyobb gondot kell fordítaniuk a kocsikihasználási terv teljesítésére, ahol egyszázalékos, valamint a rakodási idő feladási tervének teljesítésére, ahol 6 százalékos a lemaradásuk.

II. csoport

1. Pusztaszabolcs 99 pont, 2. Békéscsaba 95 pont, 3. Pécs 95 pont, 4. Szombathely 89 pont, 5. Győr 79 pont, 6. Nyíregyháza 78 pont, 7. Celldömölk 78 pont, 8. Szeged 77 pont, 9. Székesfehérvár 63 pont.

Pusztaszabolcs csomópont dolgozói 15 versenytényező közül csak két pontban maradtak le némileg. Kiemelkedő eredményt értek el a menetrendszerinti indításnál, a leadási és a feladási terv teljesítésénél, valamint a mozdonykilométer terv teljesítésénél.



Nem könnyű munka a 30 mázsás kábeldobok kocsiba rakása, de Kakuk György rakodó-brigádja Salgótarján-külső pályaudvaron megbirkozott már nehezebb feladattal is. Eddig áruserülés nélkül 130 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozott a brigád. Különösen az exportszállítmányok rakodásánál járnak el nagy körültekintéssel.

(Kovács Geza felv.)

Egész hónapban nem volt hosszabb menet

A szegedi fűtőház mozdonyvezetői megfogadták, hogy a lehetőséghez képest állandóan tartják a menetidőt és kiküszöbölik a hosszabb meneteket. *Horváth Imre, Raffai János* és *Vári Jenő* elvtársak méltán lehetnek rá büszkék, hogy a megnövekedett tavaszi forgalomban ezt a fogadalmukat meg is tudták tartani: egész áprilisban nem volt hosszabb menetük. Ennek következtében mindhárman kiváló versenyeredményeket értek el. *Horváth* elvtárs *Herold László* fűtővel kilométertervét 127, százelegytonnakilométer tervét 127, szénmegtakarítási tervét 112 százalékra teljesítette. *Raffai János* fűtőjével, *Domokos Józseffel* ugyanezeknél a tényezőknél 123, 125 és ugyancsak 112 százalékos teljesítményt ért el. *Vári Jenő Gera Mihály* fűtővel 114 százalékra végezte kilométertervét, a szazelegytonnakilometer teljesítménye 102, a szénmegtakarítási terv teljesítése 113 százalékra sikerült. *(Török József leveléből.)*

Egyedül nem megyünk semmire

Állomásunk, *Fülöpszállás* dolgozói majus 1-e méltó megünneplése érdekében fokozták munkájukat. Így elértük, hogy a kocsitartózkodási tervet 114, a kocsikihasználási tervet 130, a leadási rakodási időt 108, a feladási rakodási időt 133 százalékra teljesítettük. Állomásunk eddigi munkájához képest jelentős fejlődés ez. Ennek köszönhetjük, hogy *a második negyedév első hónapjában teljesítettük az élüzem-szintet.* A célunk az, hogy ezt az eredményt továbbra is megtartsuk, ha lehet még fokozzuk, és a második negyedév végén megkapjuk az élüzem kitüntetést. Tudjuk azonban, hogy egyedül nem megyünk semmire, *célunkat csak úgy érjük el, ha szomszéd állomásaink segítenek bennünket a vonatforgalom lebonyolításában.* Ezért felhívást intéztünk *Szabadszállás, Izsák* és *Homokszentlőrinc* állomás dolgozóihoz, versenyezzenek ők is az élüzem-szintért. *(Zengő Tibor leveléből.)*

A merev normáltétel és az idénycikk szállítás

Azok az állomások, amelyek jelenleg főleg tavaszi idénycikkeket szállítanak, mint sok más között Pusztamonostor, azt tapasztalják, hogy a merev normáltétel gátolja a tervteljesítést. Merev normáltétel mellett ezek a szolgálati helyek legfeljebb csak véletlenül tudják teljesíteni tervüket. Az időjárás ugyanis rendkívül szeszélyes, a szállító felek igen egyenetlenül adják fel zöldségterményeiket, emiatt a szállítás rendkívül hullámzó. A merev normáltétel elveszi a dolgozók versenykedvét, változtassanak tehát rajta. (Pintér Lajos leveléből.)

Akik bebizonyították, hogy a 13 szerencsés szám

Dombóvár fűtőház dolgozói kiváló túlsúlytovábbítási eredményeket értek el. Szilasi Konrád mozdonyvezető és brigádja a 324—816. számú mozdonnyal 13 túlsúlyos vonatot továbbított 3625 tonna túlsúllyal. Szilasi elvtársék bebizonyították, hogy a 13 szerencsés szám, mert kiváló teljesítményükért magas prémium ütötte markukat. Hetesi Gyula mozdonyvezető és fűtője, Mátics Gyula 12 túlsúlyos vonatukkal, 2856 tonna túlsúlyukkal csak alig maradnak el tőlük. Pajor Gyula mozdonyvezető és Nagy Ferenc fűtő ugyancsak 12 vonattal 2361 tonna túlsúlyt továbbitott. A fűtőház áprilisi túlsúlytovábbítási célkitűzését 112 százalékra teljesitette.

Versenyhírek egy mondatban

Debrecen állomáson *Juhász Imre* raktárnok a május 1-i munkaversenyben a kocsik kihasználásánál 177,7 százalékos kiváló rakodási teljesítményt ért el.

Tapolca állomás termelési értekezletén *Kassai József, Pintér István, Koncek József, Polgár Lajos, Vargyu László* és *Osztódi János* vonatkísérőknek ünnepélyesen adták át a kiválódolgozó-jelvényt. *(Bognár Károly leveléből.)*

Kiszeli Ferenc és *Kocsis István* szénkirakók a szegedrókusi szertárnál 175—180 százalékos tervteljesítéssel tűnnek ki.

A miskolci igazgatóság V. osztályának dolgozói a május 1-i műszak alatt beruházási és felújítási tervüket 116, fenntartási tervüket 100, gyártási tervüket 112 százalékra teljesítették.

Kiskőrös állomás kereskedelmi dolgozói áprilisban a kocsikihasználásban 131,7, leadásnál 135,5, a feladásnál 129,5 százalékot értek el.

Csató Sándor műszerészt és *Farkas Kálmán* segédmunkást, a szegedi TBKE dolgozóit hathavi eredményes tervteljesítésük jutalmaképpen kiválódolgozó-oklevélre és jelvényre terjesztették elő.

Művezetőink a vasúti munka fontos pillérei

A munka parancsnoki posztjain olyan embereknek kell állni, akik ismerik a célt, amely felé törekszünk, ismerik az összefüggést a munka termelékenységének emelkedése és a népjólét emelkedése között. Ilyen poszton állnak művezetőink is, akik a vontatási szolgálat és a vállalatok műszaki vezető gárdájának számottevő részét alkotják. Ők az üzemrészük teljes jogú vezetői. Felelősek mindenért, ami az üzemrészben történik.

A művezetők felelősek azért, hogy minden dolgozó szakképzettségének megfelelő munkát kapjon. Meghatározzák az utalványozott munkához szükséges anyag mennyiségét, minőségét. Gondoskodnak arról, hogy az anyagkészletet indokolatlanul ne szaporítsák, törődnek a felesleges anyag, a felhasználható hulladék összegyűjtésével. Bizony nagy felelősség van művezetőink vállán. A rendért és tisztaságért, a balesetmentes munkáért, a terv végrehajtásáért, a munkák mennyiségéért és minőségéért is ők felelnek.

A művezetők tanítják meg a dolgozókat a technológiai utasítások szerinti munkára, hozzájárulnak szaktudásukkal, tapasztalataikkal a technikai és technológiai színvonal emeléséhez. Felelnek a technológiai utasítások betartásáért, gondoskodnak arról, hogy a gépi és egyéb termelő berendezések használható állapotban legyenek.

A jó művezető felkarolja a dolgozók kezdeményezéseit, újításait és minden támogatást megad szocialista kötelezettségvállalásaik teljesítéséhez. Gondja van arra is, hogy az elfogadott újításokat széles körben alkalmazzák. Gondoskodik a versenyvállalások teljesítésének műszaki előfeltételeiről, felel a rábízott dolgozók munka- és balesetvédelméért, ellátja a dolgozók baleseti oktatását.

Vannak-e olyan művezetők, akik ennek a sokrétű feladatnak példásan eleget tesznek? Vannak és egyre többen lesznek. Kelemen Elek az Északi Járműjavító westing-részlegének irányító művezetője is ilyen ember. A havi versenyvállalásokat nem mechanikusan, hanem tartalma szerint értékeli, kitűnő munkafegyelmet tart. Az osztályok közötti versenyben januárban és februárban az első, márciusban a második helyen végzett. Kelemen elvtárs részlege igen sok anyagot takarit meg. Nem egy újítása, ésszerűsítése „fut" az üzemben és közismert az az importanyagot megtakarító eljárása: kovácsolt vasanyaggal helyettesiti a szinesfémeket sikerrel és — ami nem kevésbé fontos — jóval olcsóbban.

Kelemen elvtárshoz hasonló kiváló művezető nem egy van a vasúton, de számuk még nem annyi, mint amennyire szükség lenne ahhoz, hogy még jobban és eredményesebben folyjék a munka a fiókműhelyekben, a fűtőházakban, a járműjavitókban. Sokan nem látják, hogy mennyire a művezetők jó vagy rossz munkáján múlik a vállalatok, üzemek termelékenységének, tervteljesítésének, az alacsonyabb önköltség kialakításának, a munka minőségi elvégzésének sikere.

Nem beszélhetünk mindenütt a technológiai fegyelem betartásáról, nem mondhatjuk, hogy az irányító művezetők teljes mértékben ismerik a reszortjukhoz tartozó technológiai eljárásokat. Sokan nem ismerik a legfontosabb szabványméreteket, tűréseket, előírásokat. Húzódoznak az újtól, az újszerű technikától, pedig éppen a művezetőktől várják, hogy nagy gyakorlati tapasztalatukkal segítsék az üzembe kerülő ifjú mérnököket, a műszaki középkádereket, a technikusokat a jobb és haladottabb technológiai eljárás kidolgozásában.

A XX. kongresszus, pártunk Központi Vezetőségének határozatai, második ötéves tervünk irányelvei felemelkedésünk útjául a technika korszerűsítését jelölték meg. Azok, akik nem törődnek ezek megvalósításával, hepe-hupás talajon haladnak „előre". Nemcsak arról van szó, hogy új gépekkel lássuk el a műhelyeket, hanem arról is, hogy megtegyünk mindent adott lehetőségeinek kihasználására.

Harcolunk a felesleges ráhagyások ellen, de a valóságban az történik, hogy a művezető szívfájdalom nélkül kiállítja a pótutalványt a többletfogásról, ahelyett, hogy harcolna a pazarló eljárás ellen. Sok művezető nem ismeri az edzések technológiáját, nem ellenőrzi, hogy a hegesztési felületet megtisztítják-e fémtisztára, nem látja meg, hogy a facsavarokat kalapáccsal verik be, vagy rámázolnak le nem kátrányt festékre, erőszakosan törik le a csavaranyákat.

A művezetők keze alatt a szakmunkások sora nő fel. Egyik feladatuk lenne a fiatalok oktatása, de nem mindenhol ezt teszik. Különösen szembetűnő az oktatás hiánya a vontatási műhelyekben. Rendelkezésünkre áll igen sok szovjet és magyar munkamódszer, tapasztalat, újítás. És azt látjuk, hogy művezetőink többsége központi utasításra vár. Lépten-nyomon tapasztalhatjuk, hogy elfogadott újításokat nem kerülnek alkalmazásra.

Művezetőinknek jobban kell küzdeniök az ismert hiányosságok ellen, (a hóvégi rohammunka, a munkautalványok tömeges átadása a hó végén, a minőségi kötbér, stb.) a bizonylati és munkafegyelem betartásáért. Hogyan veheti át például a művezető a munkát utalvány szerint, ha a kocsi már kiment, de az utalványt a dolgozó még meg sem kapta.

A művezetők egy része azt mondja, hogy a munkaátvétel a meósok feladata és a minőségért is azok felelősek. Ez téves és helytelen felfogás. A munkáért elsősorban az felel, aki elvégezte, tehát a művezető, a reszortjába tartozó dolgozókkal együtt. Mindennapos eset a fiókműhelyekben, hogy a művezetők egyrésze nem alkalmazza a selejt-kártérítésre vonatkozó jogát, elnézi a rosszminőségű munkát, elhanyagolja az ilyen munkák elöjegyzését. Pedig művezetőink feladata is, hogy éberen őrködjenek a népgazdaság vagyona felett.

A művezetők a szakszervezettel együtt a verseny mozgatói az üzemben. A szakszervezetek nemcsak a feladatuk teljesítésére ösztönzik a műszaki vezetőket, hanem a pártszervezetek irányításával rendkívül nagyjelentőségű segítséget is biztosítanak számukra: szervezik a tömegek versenyét. Az ütemes termelés eléréséhez, előfeltételeinek megteremtéséhez a versenyt döntő emelőként kell kiaknázni.

A műszaki vezetők, a párt és a szakszervezet munkájának kölcsönhatása nyilvánvaló. Akkor válik ez az együttműködés igazán gyümölcsözővé, ha a párt és a szakszervezet minden tettét az a felismerés vezérli, hogy a műszaki vezetők, művezetőink nélkül a termelésben nincs megfelelő haladás, viszont segítségükkel jobbá, eredményesebbé válik a munka.

A műszaki vezetőknek tettekkel kell viszonozniuk azt a segítséget, amelyet pártszervezeteink és szakszervezetünk nyújt nekik.

Most, amikor mérföldes lépésekkel fejlődik a technika, az a művezető, aki nem tanul — lemarad. Nem tud helyt állni a munkában és ennek nemcsak a hozzá tartozó dolgozók, hanem az egész népgazdaság kárát vallja. A művezetők eredményes továbbképzése a műszaki színvonal emelésével mérföldkővel viheti előre a vasúti közlekedés fejlesztését.

Segítsék a művezetők népünk, saját maguk felemelkedését azáltal, hogy harcolnak a hibák kiirtásáért. Ha segítség kell, kérjék a párttól, a szakszervezettől, a szakmai vezetőktől, de ne alkudjanak meg a nehézségek láttán!

A művezetők munkáját már eddig is lényegesen megkönnyítette a vasút a diszpécserszolgálat rendszeresítésével, a technológiai és munkaügyi osztály felállításával, a MEO-szervezet létesítésével. Használják fel jobban, mint eddig ezeknek a munkáját. A gazda szemével nézzenek, úgy, mintha sajátjukról lenne szó. Rajtuk is áll, hogy második ötéves tervünk célkitűzéseit sikerre vihessük.

Kövessétek példánkat!

Mi, a Landler Jenő Járműjavító karbantartó osztályának DISZ fiataljai felhivással fordulunk a vasúti üzemek ifjúságához.

Az ország fiataljai az árvizkárosultak segítségére sietnek. Mi, vasutas fiatalok, sem nézhetjük tétlenül ezt az áldozatkészséget és felhivással fordulunk a vasutas fiatalokhoz, hogy vegyük ki részünket az árvizkárosultak segitéséből.

Elhatároztuk, hogy a pártbizottság és a vállalatvezetőség segítségével egy tiztagú komplexbrigádot szervezünk és küldünk két hétre az árvizsújtotta vidékre. A brigád villanyszerelőkből, lakatosokból és kőművesekből áll. Üzemünk fiatalsága vállalja, hogy amíg a tiz fiatal az árvizsújtotta vidéken dolgozik, pótolják őket az üzemben és a munkákban fennakadás nem lesz.

Szeretnénk, ha kezdeményezésünkhöz csatlakoznának a többi üzemek vasutas diszesei és ők is segítenék azokat, akik jelentős anyagi kárt szenvedtek az árvíz miatt. Várunk minden vasutas fiatalt az árvizsújtotta vidékre.

Landler Jenő Járműjavító ÜV Karbantartó Osztályának DISZ-szervezete.



38 esztendeje dolgozik a nagykanizsai fűtőház fiókműhelyében Rábai Lajos esztergályos. Szeretettel foglalkozik a fiatalokkal, szivesen átadja tapasztalatait. Kitűnő minőségű munkájáról ismerik.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A pártmunka új stílusáról

Írta: Hajnal Balázs, a vasút politikai főosztály agit.-prop. osztályának vezetője

A Szovjetunió Kommunista Pártjának történelmi jelentőségű XX. kongresszusa a lenini szellemben és a megváltozott történelmi helyzetnek megfelelően alkotó módon tisztázott olyan nagy horderejű elvi kérdéseket, amelyek szinte az egész világ közvéleményét foglalkoztatják.

A békeszerető népeket különösképpen a békés egymás mellett élés és a háború elkerülhetőségének kérdése foglalkoztatja. A szocialista tábor országai a kongresszus szellemében igyekeznek végezni szocializmust építő munkájukat, lelkesen kezdtek hozzá a hibák, hiányosságok kijavításához, a kongresszus útmutatásainak felhasználásával.

Az imperialisták viszont megpróbálják a visszájára fordítani a kongresszuson tisztázott elvi kérdéseket, megkísérlik felhasználni arra, hogy bebizonyítsák: a XX. kongresszus a kommunisták visszavonulását és gyengeségük beismerését jelenti. Az igazság éppen ennek a fordítottja. *A szocializmus erői előre törtek, a szocializmus erői szerte a világon növekednek* és éppen ez váltja ki az imperialisták ijedtségét, rémületét, s ennek következménye hangos zajongásuk.

A XX. kongresszus történelmi jelentőségű határozatai rendkívüli hatással vannak a pártéletre. Ezek a határozatok a pártélet lenini normáit állítják vissza: a kollektív vezetést, a pártdemokráciát, a kritikát- önkritikát, a szocialista törvényességet. A kongresszus a *„tiszta pártmunka"* helyett a gazdasági munkát elősegítő pártszervezési módszereket állítja előtérbe.

A PÁRTVEZETÉS KOLLEKTIVITÁSA

rendkívül fontos lenini elv. A kollektív vezetés a demokratikus centralizmus lényegéből fakad és egyáltalán nem kisebbíti az egyes pártvezetők szerepét, nem kárhoztatja a vezetőt bizonyos intézkedések puszta végrehajtójának szerepére. A kollektív vezetés nem azt jelenti, hogy minden részproblémát a választott pártszervezetek vizsgálnak meg és az egyes vezetők a munkaterületükért nem felelősek egyénileg is. A kollektív vezetés ilyen értelmezése a munka bürokratizálását eredményezné.

Milyen tehát a helyes vezetés? Az elvi kérdések kollektív megtárgyalása és kollektív döntés, de a végrehajtás során a felelősöknek a legnagyobb önállóság biztosítása, az operatív ügyintézés.

A kollektív vezetés ereje abban van, hogy az emberek tapasztalatára támaszkodik és széleskörű véleménycseréjét biztosít.

Ki kell szélesíteni a kollektív pártvezetést és harcot kell indítani az álkollektív munka minden megnyilvánulása ellen, mint például a gyűlésmánia, a szószátyárság, az önagyonbiztosítás.

A vasúton is ki kell irtani a személyi kultusz összes megnyilvánulásait. A személyi kultusz csökkentette a tömegek aktivitását és arra nevelte a pártfunkcionáriusokat, hogy passzívan várják az egyes személyiségek döntéseit, útmutatásait. Ilyen helyzetben a kommunisták felhagynak az önálló gondolkodással és az utasítások puszta végrehajtóivá válnak.

A pártnak önálló, gondolkodó kommunistákra van szüksége, akik jól tudnak tájékozódni, akik a legbonyolultabb körülmények között is képesek önállóan dolgozni.

A SZEMÉLYI KULTUSZ ELLENI HARC

nemcsak egyes személy bírálatából áll, hanem sokkal inkább vonatkozik arra az egész munkarendszerre, amely eddig fékezett bennünket. Olyan, marxista módon értelmezett pártmunkára van szükség, amely alkalmas arra, hogy utat nyisson a tömegek alkotó erejének kibontakozására. Ha kiirtjuk a személyi kultusz minden megnyilvánulását, ha érvényesítjük a kollektív vezetés elvét, akkor létrejönnek a pártegység további megszilárdulásának a feltételei.

A pártegység annál szilárdabb lesz, minél jobban fejlesztjük a belső pártdemokráciát, a bírálatot és önbírálatot.

A pártonbelüli demokrácia betartása és különösen a pártszerű bírálat és önbírálat fejlesztése rendkívül nagyjelentőségű a párt fejlődését és erősödését tekintve. Éberen kell azonban őrködni, nehogy egyesek a bírálat szabadságát, a pártegység ellen használják fel. *A pártonbelüli demokrácia lényeges követelménye a bírálat szabadsága, amennyiben a bírálat nem sérti a párt akcióegységét.*

A bírálat fejlesztésének leghathatósabb fegyvere a felülről kiinduló önbírálat. Nem bírálhatjuk az alsóbb funkcionáriusokat, ha előbb nem bíráljuk a saját munkánkat.

Hibás az a nézet, hogy a pártszerű bírálatot és önbírálatot ellenségeink kihasználhatják. Aki be akar bennünket feketíteni, az erre mindig talál ürügyet. Hiányosságaink, hibáink elhallgatásával megnehezítjük azok leküzdését és éppen ezzel adunk fegyvert ellenségeink kezébe.

Következetes harcot kell vívni a szocialista törvényesség betartásáért.

Azon kell munkálkodni, hogy a dolgozókban megszilárduljon az a tudat, hogy ők az ország gazdái, az államapparátus az ő jogaik védelmezője.

Nagy jelentőségű a XX. kongresszus azon határozata, hogy *a pártmunka legyen gyakorlatias, operatív, hozzáértéssel segítse a termelőmunkát.* Hruscsov elvtárs a kongresszuson erről így beszélt: *„A pártszervező munkában a legfontosabb a tömegek körében végzett munka, a tömegek megszervezése a pártkitűzte gazdasági-politikai feladatok valóraváltásáért folytatott harcra."*

AZ ÁLTALÁNOS POLITIZÁLÁS

semmit sem ér, mert az a pártmunkás, aki nem ismeri üzeme gazdasági és műszaki helyzetét, hiába beszél, nem mond semmi érdemlegeset. A pártmunkások alaposan, hozzáértéssel tanulmányozzák munkahelyük gazdasági és műszaki problémáit, hogy ezek birtokában konkrét segítésre legyenek képesek.

Itt két veszéllyel kell számolnunk: egyik az, hogy a termelés irányításában való operatív beavatkozás során kivesszük a gazdasági vezető kezéből az irányítást. A másik, hogy nem rendelkezünk kellő szakmai hozzáértéssel a termelőmunka operatív segítésében.

A vezető munkájának átvétele nélkül a pártszervezet mutassa meg a gazdasági munkában felmerülő új tennivalókat, hívja fel a hibákra mindazoknak a figyelmét, akik hivatottak a megoldásra. A pártszervezet magyarázza meg a tennivalók jelentőségét a dolgozóknak és mozgósítson azok végrehajtására. Ehhez azonban az is szükséges, hogy a szakmai és politikai továbbképzés egy egységet képezzen.

A szocialista építőmunkát segítő pártmunka legfontosabb része a helyes és aktív agitáció, a jó népnevelő munka.

A meggyőzés a pártmunka legfőbb módszere. Meggyőzni annyit jelent, mint elterjeszteni a pozitív tapasztalatokat. A meggyőzés ne elvont gondolatokkal, általános igazságokkal, hanem az életből vett példákkal történjen. Ehhez természetesen ismerni kell az életet, annak minden vonatkozását.

Az agitációnak, a meggyőzésnek napjainkban különösen nagy jelentősége van. A reakció a XX. kongresszus hatalmas mozgósító ereje ellensúlyozására suttogó propagandával, nyílt, szemérmetlen híresztelésekkel megpróbál támadást intézni a Szovjetunió, a szocializmus építése és a párt ellen. Éppen ezért változtatnunk kell agitációs módszereinken. Eddig nem egyszer elhallgattuk a „kényes" kérdésekre adandó válaszokat, előfordult, hogy elhárítottuk a szabad véleménynyilvánítást. Viszolyogtunk attól, hogy szembe nézzünk az igazsággal és hogy kellemetlen kérdésekre válaszoljunk. Ennek egyik szemléltető példája, hogy a *Szolnoki Járóműjavító* taggyűlésén a pártvezetőség a Központi Vezetőség személyi kultuszról szóló levelét csak kivonatosan ismertette, nem akarták kitenni magukat a párttagság kérdéseinek.

Meg kell szüntetnünk, hogy az agitációnk csupán védekező legyen az ellenséggel szemben.

Egészséges, támadó, harcos szellemű agitációra van szükség.

Ne dugjuk a fejünket a homokba, hanem nyíltan vitassuk meg a kérdéseket. Mondjuk meg bátran az igazat úgy, hogy azzal a párt erősödjön és leplezzük le, verjük vissza az ellenséges hírveréseket.

AZ AGITÁCIÓ FELADATA:

a tömegeket meggyőznünk a párt politikájának a helyességéről és biztosítani a tömegek támogatását annak végrehajtásához. *Az agitációnak ezért határozottnak, világosnak és konkrétnak kell lennie, nemcsak rábeszéljen, hanem ha kell le is leplezzen.*

A XX. kongresszus kiemelte azt a lenini tanítást, hogy az új társadalom építésének időszakában a pártpropaganda legfontosabb feladata, a marxista elmélet tényével megvilágítani a kommunizmus építésének gyakorlati kérdéseit. Ez élesen felveti propagandamunkánk alapvető gyengeségét, az elmélet és a gyakorlat kapcsolatának a hiányát. A központi tananyag csak általánosságban foglalkozhat gyakorlati feladatokkal. *A propagandamunka élővé tételének módozatait helyileg kell kidolgozni.*

A propagandamunkába minél több olyan gazdasági és műszaki vezetőt kell bevonni, aki ismeri a termelőmunka feladatait, célját és maga is következetes harcosa azok végrehajtásának s erre propagandamunkája során is képes mozgósítani.

A személyi kultusz súlyos kárt okozott az ideológiai munkának is, elősegítette a dogmatizmus és a betűrágás elterjedését. A XX. kongresszusnak az az útmutatása, hogy harcolni kell a bürokratizmus, a dogmatizmus, a sablon és a sematizmus ellen, előmozdítja a tömegek alkotó kezdeményezéseinek fejlesztését.

Lenin arra tanította a kommunistákat, hogy a pártpropaganda és a tömegek közötti agitáció szoros kapcsolatban álljon a párt gyakorlati feladataival, különösen a gazdasági kérdésekkel. A pártmunka nem valami tárgynélküli, megfoghatatlan dolog. A pártmunka tárgya minden, ami az ország gazdasági, politikai életéhez tartozik. A pártmunka új, helyes stílusa szoros kapcsolatot jelent az élettel, a tömegekkel.

Levelezőink az árleszállításról

A szegedi igazgatóság valamennyi szolgálati helyén lelkes hangulatú röpgyűléseket tartottak az árleszállítás hetében. A röpgyűléseken számos hozzászóló fejtette ki: az árleszállítás annak az eredménye, hogy teljesítettük 1955. évi tervünket.

A szegedi igazgatóságon *Balogh* elvtárs gyakorlati példával világította meg, mit jelent az ő családjának az árleszállítás: ha egyszerre vesz öt gyermeke részére egy-egy rend ruhát, az ötödik rend ruha árát már megtakarítja. Hasonló számítást végzett *Kovács Antal* elvtárs, a szegedi fűtőház géplakatosa. Az árleszállítás után három gyermeke részére vásárolt cipőt, annyiért, amennyiért azelőtt csak két párat kapott. *(Horváth György, Nagy István és Sziládi Sándor leveléből.)*

A szentesi fűtőház dolgozói az árleszállítás után még nagyobb lendülettel folytatták munkájukat, hogy továbbra is megőrizzék és fokozzák a május 1-i műszakban elért eredményeiket. Sokan kifejtették: rajtunk, dolgozókon múlik, hogy második ötéves tervünkben megvalósuljon pártunk célkitűzése, a dolgozók életszínvonalának 25 százalékkal történő felemelése. *Jenei János* motorvezető az árleszállítást követő héten 125, *Novák József, Dancsik Imre* és *Barta Pál* fűtők ugyancsak 125 százalékos teljesítményt értek el, *Réti Tamás* motorlakatos pedig 130 százalékos teljesítménye mellett kitűnő minőségű munkát végzett. *(Olkos Lajos fűtőházfőnök leveléből.)*

Az árleszállítás különösen a nagycsaládos dolgozókat érintette. Tudom ezt a saját példámról, mert már kiszámítottam, hogy nálunk havonta legalább 85—120 forint közötti megtakarítást jelent az árleszállítás. Öt gyermekem van, s ha azt nem is számítom, hogy a ruhánál, cipőnél milyen megtakarítást jelentenek az új árak, akkor is egyedül a mosószereken és a tejen, tejtermékeken elérjük a fenti összeg megtakarítását. A jelentős segítségre azzal válaszolok, hogy munkahelyemen, a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség XX-as szakaszán az összes talicskákat határidő előtt kijavítom, s ezzel biztosítom az orosházi homokbánya zavartalan termelését. *(Sipos Lajos segédmunkás leveléből.)*

Anyák napja a budapesti igazgatóságon

Kedves találkozót rendezett az anyák napja alkalmából a budapesti igazgatóság MNDSZ-szervezete. Az igazgatóság dolgozó asszonyai azonban nem feledkeztek meg az anyák odaadó segítőtársairól, a nagymamákról sem, őket is meghívták a találkozóra. *Horváth Józsefné,* a politikai osztály munkatársa üdvözölte az anyákat és nagyanyákat, majd a DISZ-szervezet fiataljai, valamint úttörők és óvodások köszöntötték dallal, verssel, virággal a megjelenteket. Az uzsonna után *Lakatos Vince* és népi zenekara szórakoztatta a találkozón résztvevő anyákat és nagymamákat.

Több megbecsülést várnak

Az év bármelyik szakában látogatjuk meg a pécsieket, a fűtőház tetején mindig hatalmas rések tátonganak, mert alighogy egyik helyen megjavítják a tetőt, a másik helyről máris sodorja a szél a palát. Amikor a tető egy-egy része csörömpölve hull le a fűtőház körül, egyre szaporodó tetőmaradványokra, a dolgozók epésen megjegyzik, hogy annyi hasznuk van, hogy az újabb résen utat talál a füst. A füstelszívó berendezés ugyanis mindenre alkalmas, csak éppen arra nem, amire készült.

Minden keserű gúny ellenére bíznak a dolgozók, hogy a telet nem kell lyukastetejű fűtőházban és fojtó füstben végigszenvedniük. Sőt, az optimisták azt is rebesgetik, hogy hamarosan megszűnik az az áldatlan állapot is, hogy az emeleten levő öltözőből (amely olyan zsufolt, hogy még szükségmegoldásnak is rossz) nem kell levetkőzve versenyfutást rendezniök a fűtőháztól távolabb eső, nagyon szűkre méretezett mosdóig. Pécsen gyakran megtörténik, hogy a kis befogadóképességű mosdó miatt mosdás és fürdés nélkül térnek haza a dolgozók, mert nem győzik kivárni, hogy rájuk kerüljön a sor.

A pécsi fűtőház dolgozói több megbecsülést várnak — joggal.

Nemzetközi ÉLET

Szovjet vasutasok a XX. kongresszus célkitűzéseiért

A szovjet vasutasok szorgalmasan dolgoznak a XX. kongresszus célkitűzéseinek megvalósításáért. Van miért harcolni: a hatodik ötéves terv végére a motorosmozdonyok átlagos napi futását 24, a villamosmozdonyokét pedig 48 százalékkal kell emelni. A tehervonatok terhelését — vontatási nemétől függetlenül — 25 százalékkal növelik, nem is szólva arról, hogy a korszerű mozdonyoknak még magasabb színten kell teljesíteni a tervet. A motorosmozdonyok teljesítményét másfélszeresére, a villamosmozdonyokét pedig kétszeresére emelik. Különösen jelentős a villamosmozdonyok termelékenységének emeléséről szóló határozat, amely kimondja, hogy záros határidőn belül el kell érni a napi két és fél—hárommillió tonnakilométeres teljesítményt.

A kuznyecki és Donyec-medencei vasutasok a tomszkiakkal együttműködve máris hét százalékkal javították a menetrendszerinti indítás és 18 százalékkal a menetrendszerinti közlekedés tervét. A kongresszus óta a vonatok utazási sebessége átlagosan egy kilométerrel haladja meg a normát. Jellemző, hogy például az utazási sebességnek csupán egy százalékos növelése annyi anyagi eszköz megtakarítását jelenti, amelyből 35 nagyteljesítményű villamosmozdonyt tudnak építeni. A mozdonyok futásának egy százalékos növelésével 99 gőzmozdonyt, 6 motoros- és 7 villamosmozdonyt tudnak leállítani, míg a vonatterhelésnek egyszázalékos növelése révén 200 darab nyolclakásos vasutas családi házat építhetnek fel.



A Szovjetunió vasúti közlekedésében mindinkább tért hódítanak a szállítótartályok. Képünkön gyorsan romló áruk szállítására szolgáló jégszekrény-containert, hűtő-szállítótartályt láthatunk.
(Foto B. Rjabinyina)

Vasúti megállapodás Belgrádban

A közelmúltban a Wiesbadenben tartott európai vasúti értekezleten megállapodás jött létre a vasutak képviselői között, hogy az egymásközti forgalom előmozdítására megjavítják a közlekedést fővárosaik között olyképpen, hogy közvetlen személyszállító és hálókocsikat állítanak forgalomba. Nem sokkal ezután a Belgrádba összehívott konferencia foglalkozott a gyakorlati megvalósítással.

A magyar és jugoszláv vasutak már egy korábbi megbeszélésen megállapodtak a hálókocsik és közvetlen személykocsik közlekedtetésében.

Valamennyi vasút képviselője hangsúlyozta, hogy a belgrádi értekezleten történt megállapodás igazi tartalmát majd az adja meg, ha a hálókocsikat és közvetlen személykocsikat továbbító vonatok menetrendszerint közlekednek, a hálókocsik a kijelölt vonatokkal nyernek továbbítást és nem mulasztanak csatlakozást.

A jugoszláv sajtó érdeklődéssel kísérte a konferencia munkáját.

Hulladékanyagból gyártanak talpfákat a Német Demokratikus Köztársaságban

A Bernau mellett létesített új speciális üzem ebben a hónapban megkezdi vasúti talpfák gyártását fűrészüzemi hulladékanyagból.

A kísérletek azt mutatják, hogy a lemezes talpfák hajlító szilárdsága sokkal nagyobb, mint a teljes talpfáké. Az üzem főként 50 centiméter hosszúságú deszkamaradékokat dolgoz fel. Ezeket a maradékokat darabokra vágják, szárítják és szegélyezik, miközben speciális gép segítségével végnélküli szalagokra enyvezik össze, majd talpfa méretű darabokra vágják szét. Az infravörös csatornákban történő szárítás után 80 atmoszféra nyomáson forró kőszénkátrányolajat sajtolnak a vágatokba. Ezáltal az enyves szerkezet megkeményedik és a deszkákat pallóvá köti össze. Végül a pallókat impregnálják és ellátják a szükséges furatokkal.

Hírek a világ minden részéből

A Szovjetunióban egymilliárd 375 millió rubelt folyósítanak az első tervévben százezer vasutaslakás építésére. Ezenkívül 14 000 vasutas dolgozó épít magának családi házat állami támogatással.

•

A szovjet vasutasgyermekek számára az idén 64 új iskolaépületet és 12 internátust adnak át. Rendkívül jelentős az az összeg — 40 millió rubel — amelyet kultúrházak 18 új kórház és nyolc poliklinika építésére fordít a szovjet állam.

•

Az osztrák vasutak most helyezték üzembe legújabb, korszerűen megépített „Co—Co" típusú új villamosmozdonyukat. A mozdony súlya 104 tonna, maximális sebessége 130 kilométer óránkint. Maximális vonóereje pedig 5400 lóerő. A mozdonyt elsősorban gyorsvonatok továbbítására használják.

MÁSODIK ÖTÉVES TERVÜNK IRÁNYELV-TERVEZETE ÉS A VASÚT

MILYEN FELADATOK VÁRNAK A PÉCSI IGAZGATÓSÁGRA

Elmondotta: Tóth József, az igazgatóság vezetője

Második ötéves tervünk irányelv-tervezete előírja, hogy a közlekedésben öt év alatt mintegy *11 százalékkal kell csökkenteni az önköltséget.* Ez jelentős feladatot ró a pécsi igazgatóságra is. Jobban ki kell használnunk meglévő mozdony- és kocsiparkunkat, uj létesítményeinket, hogy azok munkája meggyorsítsa a vasúti szállításokat, csökkentse az önköltséget.

A nyári és az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében már ebben az évben *150 kitérőt cserélünk* ki. A munkákkal egyidejűleg megtörténik a *legkorszerűbb elektromos váltóállító berendezések* bekötése s ez elősegíti a forgalom biztonságát, a vonatok ki- és behaladásának, valamint a tolatási munkáknak a meggyorsítását.

A vonatok terhelésének növelése

A mozdonyok gazdaságosabb kihasználása érdekében *növeljük a vonatok átlagos terhelését.* A jelenlegi egy tehervonatra eső 573 tonnás átlagos terhelést még ebben az évben 605 tonnára emeljük.

Jelentősen megnövelték a vasúti szállítás önköltségét a nagyszámú árukárok *Dombóvár állomáson.* Most *fedett átrakót építünk.* Hidászaink tervbevették, hogy az igazgatóság területén lévő 20 ideiglenes vasúti hidat és áteresztő még ebben az évben végleges formában átépítik, mivel ezek erősen akadályozzák a forgalmat, minden vonatnak le kell lassítania és egy lassújel vonatonként átlagosan 50—60 forint értékű szénveszteséget okoz.

Az irányelvek szerint, a második ötéves tervben országosan 530 kilométerrel kell növelni iparvágányhálózatunkat. A pécsi igazgatóság még ebben az évben *20 kilométer új iparvágányt épít.* Jelentősen felemeljük az iparvágányokra engedélyezett tengelynyomást is. Ez biztosítja számunkra, hogy az exportszállítmányokkal megrakott külföldi kocsikat jobban meg tudjuk terhelni és ez jelentős valutamegtakarítást jelent.

Állomásbővítések

Rendkívül rontja a szállítások önköltségét az a körülmény, hogy a gőzmozdonyok számára nem tudunk megfelelő mennyiségű és minőségű vizet biztosítani a dombóvári és pusztaszabolcsi fővonalon. Ezért nagyon sok üresjáratot, úgynevezett gépmenetet kellett végezni, mert mozdonyaink távolabbi állomásokra mentek vizet vételezni. Ez nemcsak gazdaságtalan, hanem káros is, mert a szállítások lebonyolításához valamennyi mozdonyra szükségünk van. *Simontornya* és *Kezőhidegkút* állomásokon már is építik a vízvételező kutakat és tartályokat.

Nagyarányú bővítéseket hajtunk végre még ebben az évben *Nagykanizsa* és *Siófok* állomásokon. Meghosszabbítjuk és korszerűbbé tesszük az állomási vágányhálózatot. A nagyobb állomásokra több vonatot tudunk befogadni. Kevesebb lesz a kocsik és mozdonyok ácsorgása, ennek nyomán a nyári balatoni személyforgalmat is jobban és gyorsabban bonyolítjuk le.

Korszerű munkamódszerek

Alkalmazni fogjuk az önköltségcsökkentésért folyó harcban *a legújabb és legkorszerűbb munkamódszereket.* A dombóvári rendezőpályaudvaron két brigád máris versenyben áll az úgynevezett *hatványos siktolatási eljárás* meghonosításáért. Azelőtt 120 perc alatt állították össze a budapesti gyors-tehervonatot, ezt a munkát most 80 perc alatt végzik el. Ennek nyomán nemcsak a budapesti tehervonatok indulnak gyorsabban, de jelentősen megnövekedik az amúgyis szűk dombóvári rendezőpályaudvar befogadóképessége.

A pécsi igazgatóság mozdonyvezetői és fűtői vállalták, hogy ebben az évben *13 800 tonna szenet takarítanak meg.* Naponta többszáz tonna szenet, vetőmagot, gépeket és más anyagokat továbbítanak terven felül a pécsi igazgatóság vasutasai és ezzel többezer forintot takarítanak meg népgazdaságunknak. Ehhez azonban az szükséges, hogy mozdony- és kocsiparkunk jó állapotban legyen. Az első negyedévben ezen a téren lemaradásunk volt, amit sürgősen pótolni kell.

Az irányelvekben szereplő 3,8 napos országos kocsiforduló igazgatósági viszonylatban jelenleg 2,1 napra teljesítjük, de volt már jobb eredményünk is, 1,9 nap. Feladatunk, hogy a már elért *kocsifordulóidő további csökkentésével* járuljunk hozzá az országos kocsifordulóidő leszorításához.

Fontos tartalék: a tengelynyomás felemelése

Második ötéves tervünk nagy feladatait csak úgy tudjuk megvalósítani, ha nagyobb beruházási és vállalatfejlesztési alapot kapunk. Ezekben az években épül fel *a pécsi erőmű, új bányák létesülnek* és ennek megfelelően *vasútunkat is újabb létesítményekkel kell gazdagítani.* Javasoljuk, hogy vegyék be a második ötéves tervbe *Pécs-bányarendező* és *Pécs* között a jelenleg 16 tonnás tengelynyomás felemelését 18—20 tonnára, ami azt jelentené, hogy a nagyraksúlyú szénszállító kocsikat 2—4 tonnával jobban ki lehetne használni. Javasoljuk továbbá, hogy 10 kilométer hosszúságban második vágányt építsenek *Rétszilas* és *Sárbogárd* között, ahol a második vágány alépítménye most is megvan, úgy, hogy aránylag kisebb költséggel megépülhetne az új második vágány. A második vágány azt jelentené, hogy megszűnne ezen a vonalon a napi 12 órás vonatácsorgás, és évente 600 ezer forintot takarítanánk meg, nem szólva arról, hogy *a pécsi szén órákkal hamarabb jutna Budapestre.*

Feladataink végrehajtásához elengedhetetlenül szükséges, hogy iparunk az eddiginél egyenletesebb anyagellátást biztosítson a vasút számára, különösen a mozdony- és kocsijavításhoz szükséges anyagokat illetően.

Legfontosabb feladatunk: a szállítás gazdaságosságának növelése

Második ötéves tervünk irányelv-tervezete feladatul állítja elénk, hogy *mintegy 25 százalékkal emelni kell a vasúti közlekedés teljesítményét árutonna kilométerben.* A feladat végrehajtását nagyban elősegíti, hogy a vasút a második ötéves terv során *több mint másfélszer akkora összegű beruházást kap, mint az első ötéves terv idején.*

Az 5,3 milliárd forintos vasúti beruházás azonban csak egyik, bár rendkívül fontos feltétele annak, hogy teljesíteni tudjuk a második ötéves tervben ránkváró feladatokat. Hiszen már most, a tavaszi szállítások idején *olyan erős az áruforgalmunk, hogy napi kocsimegrakásaink száma elérte az elmúlt év őszi forgalmának legmagasabb szintjét* s a forgalom ezután fokozódik csak igazán.

Legfontosabb feladatunk tehát, hogy már most megvessük második ötéves tervünk sikerének alapjait, ennek elsőrendű feltétele pedig, hogy *növeljük a szállítás gazdaságosságát.* Fokoznunk kell a kocsik kihasználását, növelni kell a tehervonatok terhelését és utazási sebességét, minden munkaterületen, de főként a tolatásoknál fokozottabban kell alkalmazni a korszerű munkamódszereket, biztosítani kell a menetrendszerinti közlekedést, még lelkiismeretesebben kell karbantartani mozdonyainkat, pályáinkat és egyéb berendezéseinket. A technika fejlesztésével, az újítások bevezetésével és elterjesztésével tudunk még jobban hozzájárulni a vasút feladatainak teljesítéséhez.

És végül, hogy a mi területünkről is szóljak, meg kell említenem, hogy szükséges lenne *a szegedi igazgatóság több állomásának bővítése, valamint új raktárak létesítése.* Itt van például *Újszeged állomás* raktárának építése. A már meglévő hitelt a minisztérium megvonta, illetve más területen használta fel. Bízunk abban, hogy a második ötéves terv során a többi között ez a raktár is felépül és a tervek készítésénél, a beruházások felhasználásánál a jövőben sokkal nagyobb gondot fordítanak a tervszerűségre, a fölösleges kiadások megszüntetésére.

Sziládi Sándor,
szegedi igazgatóság

A balatoni forgalom megjavításáért

A balatoni forgalom évről évre növekedik, mindig nagyobb feladatokat kell megoldaniuk a balatoni vonal dolgozóinak. A Balaton délnyugati sarkában fekszik *Balatonszentgyörgy* állomás, amelynek akkora feladatokkal kell megbirkóznia, amelyek már régóta túlhaladták erejét és vágányhálózatának teljesítőképességét. Még az igazi balatoni forgalom beállta előtt is rendszeresen előfordul, hogy órákon át képtelen egyes tehervonatokat fogadni, mert nincsen szabadvágánya. A nehézségeket még fokozza, hogy a Somogyszob-balatonszentgyörgyi vonal Balatonmáriafürdő állomás után nyíltvonali elágazáson át torkollik a fővonalba. Balatonszentgyörgy állomás, valamint a Balatonmáriafürdő — Balatonszentgyörgy közötti vonalrész mentesítése érdekében javasolom, hogy *a Somogyszob—balatonszentgyörgyi vonalat a második ötéves terv során építsék át Somogyszob—balatonmáriafürdői vonallá.* Mindössze mintegy 1000—1200 méteres szakaszon kellene vágányt lefektetni és máris be lehetne csatlakoztatni ezt a vonalat Balatonmáriafürdő állomásba.

A fenti előnyökön kívül egyéb megtakarítással is járna ez a megoldás. Például nem lenne szükség a nyíltvonali elágazásra, sem Balatonkeresztúr állomásra. Növekedne az üdülőhely forgalma is. Ez a javaslat nem bennem ötlött fel először, sokat beszélgettünk róla a vonal dolgozóival és az az egyöntetű vélemény alakult ki, hogy helyes lenne bővebben foglalkozni a kérdéssel.

Görbe Zoltán, állomásfőnök
Balatonmáriafürdő

VÁRJUK AZ ÚJ MÉRNÖKÖKET

A ragyogó napfényben — mintha jelkép lenne — három fiatalember áll az Északi Járműjavító mozdonyszereldéje előtt. Az örömnek és a feltüremlő kérdéseknek kifejezése ül az arcukon, amint nézelődnek, ismerkednek az üzemmel.

Zomotor Ádám, a Budapesti Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán gyártástechnológiát tanult és gépészmérnöki diplomával a zsebében került a vasúthoz.

— Most lettem csak vasutas — mondja szerényen, majd hozzáteszi: Sok vitának vagyunk tanúi, ami mostanában alakult ki a vasútra érkező új mérnökök között. Főként a gyakorlati kiképzés van előtérben. Én helyesnek tartom a szakmai kiképzést, mert gyakorlat nélkül, a vasút alapos ismerete nélkül a diplomával nem sokra mennénk. Más vállalatnál talán nincs annyira szükség erre, a vasút azonban más terület. Örülök, hogy gyakorlatban folytathatjuk tanulásunkat. Ez biztosítéka annak, hogy később a vezetőmunkában is meg tudjuk állni helyünket.

Néma Sándor és Szalai Mihály, a budapesti építőipari és közlekedési műszaki egyetem Szolnokra települt közlekedési üzemmérnöki karán végzett. Mindketten nyári termelési gyakorlaton nyertek bepillantást a vasúti munkába. Egyetértenek a szakmai gyakorlati kiképzéssel, csupán az erre az időre megállapított bérezést kifogásolják.

— Én is úgy gondolom, ahogy a barátaim elmondták — szólal meg Szalai Mihály. Még hozzátenném, hogy május 3-án jelentkeztünk és nagyon szeretnénk hozzálátni a munkához. Hiányzik azonban a kiképzési tervünk, nem tudjuk beosztani időnket. Csanádi elvtárs az elmúlt hetekben járt a szolnoki egyetemen. Elbeszélgetett velünk, elmondtuk problémáinkat és mi bízunk benne, hogy megtaláljuk helyünket a vasút nagy családjában. Vannak megoldásra váró kérdések, igen sokrétűen tólulnak a problémák, de mindent nem lehet minden szájaize szerint elintézni. Bizalommal és türelemmel várjuk a támogatást, hogy betölthessük hivatásunkat, visszafizessük az eddigi törődést, gondoskodást. Jó vasútasok, jó vasúti mérnökök akarunk lenni. Segítsenek bennünket, hogy azzá válhassunk.

Kiss János, a munkaügyi osztály vezetője és *Pázmány András* üzemmérnök hallgatja a fiatalokat.

— Öt fiatal mérnököt kaptunk — mondják. — Elsősorban az erősáramú, a hőenergetikai és a gyártáselőkészítő osztályokra vártunk most végzett mérnököket.

Pázmány elvtárs maga is 1950-ben lett mérnökké. Előtte mozdony- és kocsilakatosként dolgozott az üzemben. Hogyne érezne együtt a fiatalokkal. — Jöjjenek — mondja, — nagy szeretettel várjuk őket, nem kíméljük magunkat a fáradságtól, átadjuk tapasztalatainkat. Egyet szeretnék az új mérnökök figyelmébe ajánlani: az elméletnek és a kevés gyakorlatnak nagy ügyszeretettel kell párosulnia. A fiataloknak látniuk kell, hogy nem újat termelő, hanem javító üzembe kerülnek, ahol igen sokoldalú a munka. Ez pedig sokoldalúan végzett mérnököket kíván. Nemcsak úgynevezett specializált mérnökök kellenek az ilyen üzemekbe. Nálunk a legkülönfélébb munkával kell gyakorlatilag megismerkedniük. Például a gyártástechnológiát ismerő mérnököknek, miután csak kismértékben gyártunk újat, meg kell ismerkedniük a járművek javítási módjával, technikájával. Tisztában kell lenniök az egyes gépek műszaki működési elvével.

Kiss elvtárs hozzáteszi, hogy a munkába álló fiatal mérnökök a Munka Törvénykönyve alapján egyhavi fizetési előleget kapnak.

Üzemeink, szolgálati helyeink várják az új mérnököket. De ez nem elég. Sok megértéssel, szeretettel, figyelemmel kell velük foglalkozni, hogy a bürokraták ne vegyék kedvüket a vasúti munkától. Kedveltessük meg vasútunkat, hogy az itteni munka vérükké, a vasúthoz való ragaszkodásuk elidegeníthetetlen érzésükké váljon. Nem könnyű feladat ez, hiszen üzemmérnökök első ízben jelentkeznek a vasúton, akiknek az lesz a feladatuk, hogy a forgalom-, vontatás-, a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat üzemvitelében, irányításában és szervezésében magas szintű munkát végezzenek, hogy a műszaki és gazdasági alapismeretek birtokában lelkesedésükkel, lendületükkel segítsék a vasúti munkát az eddiginél is magasabb színvonalra emelni. Sok sikert, jó előhaladást kívánunk felelősségteljes munkájukhoz.

Sz. I.

Levél egy vasutashoz

Igen, hozzád intézem szavaimat, kedves vasutas útitársam, akivel a minap egy fülkében utaztam a vonaton. Többen vidáman beszélgettünk, vitattuk a zajló eseményeket és közben a te zsebedből előkerült a cigaretta, rágyujtottál. Egy kis idő múlva arra lettem figyelmes, hogy a hamut nem a tőled néhány centiméterre levő hamutartóba, hanem „szórakozottan" magad elé, a padlóra szórtad. Hirtelen az a gondolatom támadt, hogy vajon odahaza is így teszed--e? És később, amikor láttam, hogy a hamu mellé a cigarettavég is a padlóra került, már tudtam, hogy odahaza nem így cselekszel. Rendes ember otthon hamutartót használ.

De miért nem teszed ezt a vonaton is? Láthattad, milyen ragadós a rossz példa — a fülkénkben utazó másik utas téged utánozva, szintén a padlóra hamuzott és rövid idő alatt a fülkénk olyan volt, mint egy nagy piszkos hamutartó. Sokan szidják és joggal vasutunkat a kocsik kétes tisztasága miatt. Ha ezt hallod, gondolj arra, hogy e jogos bírálatok előidézője te magad is vagy, mert földre dobott cigarettavéged a másik utast is arra csábítja, hogy a padlót használja hamutartónak.

Végezetül elmondok neked egy másik esetet, aminek szintén tanúja voltam. Egy vasutas társunk, aki egész úton füstölt, gondosan a hamutartót használta. Ebben nem lenne semmi említésre méltó, de az már igen, hogy amikor az egyik utas cigarettavégét a padlóra dobta, vasutas barátunk lehajolt, felvette a cigarettavéget és betette a hamutartóba. Aztán csak annyit mondott: nálunk otthon ez így szokás. Az utas elpirult és fülkénk útunk végéig ragyogó tiszta volt.

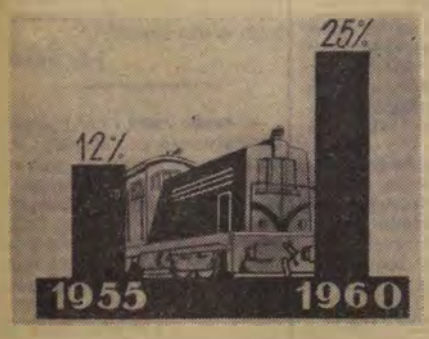
Mondd, kedves útitársam, neked melyiküknek viselkedése tetszik?'

Isket Béla
vasúti főosztály.

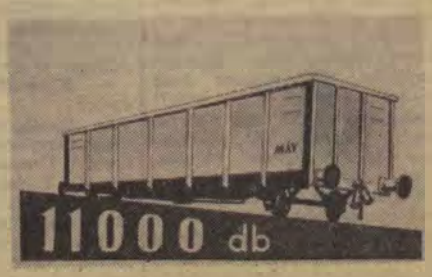
Május 17—20: az Első Békekölcsön tizedik sorsolása Pécsett

Az idei negyedik államkölcsön-sorsolást, az Első Békekölcsön tizedik húzását május 17—20 között Pécsett rendezi meg az Országos Takarékpénztár. A négynapos sorsoláson 222 100 egész kötvény tulajdonosa 64 090 900 forint nyereményben részesül.

A MÁSODIK ÖTÉVES TERV IRÁNYSZÁMAIBÓL



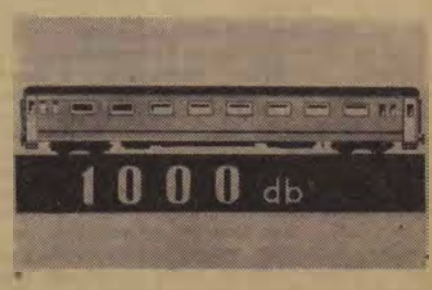
A vasúton a diesel és az elektromos vonali vontatás arányát az 1955. évi 12 százalékról 1960-ban 25 százalékra kell emelni.



Öt év alatt mintegy 11 000 darab nagyraksúlyú, kis önsúlyú teherkocsit kell a vasúti közlekedés számára biztosítani.



A nagyipari üzemeknek a vasúti hálózatba való bekapcsolására mintegy 530 kilométer iparvágányt kell építeni.



Mintegy 1000 darab korszerű, négytengelyes személyszállító kocsit kell a vasút rendelkezésére bocsátani.

AZ ÉRDEKELTEK FIGYELMÉBE

Mikor kapnak *Salgótarján-külső* pályaudvar takarítónői emberséges öltözőhelyiséget? Mert a jelenlegi arra sem alkalmas, hogy a dolgozók benne tartsák a ruhájukat.

Miért adták ki május 8-án május 9-i dátummal a menetjegyeket *Hatvan* állomáson a 312-es számú vonathoz?

Mikor cserélik fel a *Margithidi BEV állomás* jegyváltó csarnokának ajtaján fityegő „*Vigyázat, rossz lépcső*" feliratást jó lépcsővel?

Ki felejtette el, hogy a *pécsi fűtőház* mosdójának egyik ajtajára kilincs is kellene? (A ceruzával rárajzolt nem pótolja a hiányt.)

A *szentlőrinci pályafenntartási* szakasz megérdemelne egy betonkeverő gépet a különféle betonoszlopok, keretek, stb. készítéséhez.

Ugyanitt több embert elvonnak a tavaszi pályafenntartási munkától a gazdaságtalan facsapszeg telítéssel. A dombóvári fatelítőnél nem lehetne olcsóbban elvégezni?

Mikor épül fel a *szigetvári* pályamesteri iroda az összedőlt helyén?

A *barcsi* állomási büfé kezelőnője miért nincs a helyén, amikor személyvonat indul az állomásról? Emiatt sok éhes és szomjas utas bosszankodva száll fel a vonatra.

Évek óta kérik a miskoci fűtőház mozdonyvezetői, fűtői, hogy Tornanádaskán a deltához építsenek bekötővágányt, amelyen megfordíthatnák a gépet. Véleményük szerint a helyszínen szemlét tartott rengeteg főosztályi és igazgatósági kiküldött napidíjából már régen megépülhetett volna a vágány.

Két szakszervezeti bizalmiról beszél a műhelybizottsági elnök

Már hosszabb ideje beszélgettünk *Zólyomi Ernő* elvtárssal, a miskolci fűtőház utazószemélyzetének műhelybizottsági elnökével, de valahogy csak nem tudtunk eljutni a kérdés lényegéhez. *„Hogyan tudnak foglalkozni csoportjuk tagjaival a szakszervezeti bizalmiak, itt, ahol ők maguk is és a tagok is többnyire úton vannak, arra meg eppen kevés a lehetőség, hogy egyszerre vegyenek részt csoportértekezleten"* — ilyenformán hangzott a kérdésünk.

— Nálunk sem egyformák a bizalmiak — mondta elgondolkozva Zólvomi elvtárs. — Aki a könnyebbik végét szereti megfogni a dolgoknak, az szívesen hivatkozik arra, hogy jó, ha a bélyegek átadásakor tud találkozni csoportjának tagjaival. De szerencsére többen vannak a bizalmiak között, akik nem így gondolkoznak, hanem úgy mint ... mint például *Füzér Béla* mozdonyvezető.

Szakszervezeti csoportértekezlet a vonalon

Így ismertük meg közelebbről Füzér elvtársnak, a 425 235-ös, a 424 211-es és a 424 222-es gépek mozdonybrigádjai szakszervezeti bizalmijának munkáját. A három mozdonybrigádhoz, tehát Füzér elvtárs csoportjához 18-an tartoznak és valóban úgy van, hogy lehetetlenség egyszerre értekezletet tartani valamennyiükkel. De Füzér elvtárs megtalálja a módját, hogy legalább hetenkint egyszer mindegyikükkel találkozzon, ha nem is a fűtőházban, hanem *a vonalon.*

Legtöbbször *Hatvan állomás* ezeknek a találkozóknak a színhelye. Ilyenkor aztán Füzér elvtárs, aszerint, hogy mennyi idő áll rendelkezésre, külön-külön vagy egyszerre elbeszélget a mozdonyszemélyzettel. Téma mindig akad bőségesen, most különösen arról szeretnek beszélni a dolgozók, *milyen fejlődési lehetőségeket nyit a második ötéves terv a vasút előtt, milyen lesz a mozdonyszemélyzet munkája, ha majd Hatvanig, aztán Miskolcig villamosmozdonyok futnak,* ha új 424-esekkel bővül a fűtőház gépállaga. És igen kerített téma ezekben az időkben az üdülés, mind többen szeretnék szabadságukat a Balatonnál, a Mátrában vagy Hévizen, Hajduszoboszlón tölteni s Füzér elvtárs lelkiismeretesen utánajár a kívánságoknak.

Amellett, hogy kedvvel és szeretettel foglalkozik saját csoportjának tagjaival, még arra is tud időt találni, hogy kettős patronálást vállajon a fűtőház egyik legfiatalabb mozdonyvezetője és egyben legújabb szakszervezeti bizalmija, *László József* felett. Többször elkíséri útjaira László elvtársat és ilyenkor nemcsak 19 éves szakmai tapasztalataival van segítségére a fiatal mozdonyvezetőnek, hanem arról is sokat beszél, hogyan tudta öt év óta mindjobban megnyerni a dolgozók bizalmát.

Aki a dolgok könnyebbik végét szereti megfogni

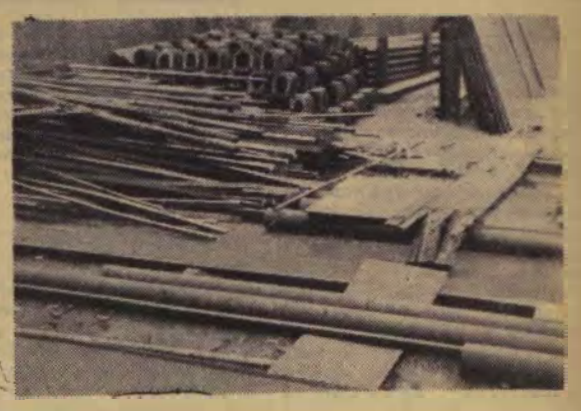
Megismerkedtünk azonban egy olyan bizalmival is, aki bizony „a könnyebbik végén szereti megfogni a dolgokat" — Zólyomi elvtárs szavaival élve. Igaz, *Darnai János* elvtársat csak néhány hónapja választották meg bizalminak, nemrégiben csoportja is változott, de erről is egyedül ő tehet, mert szolgálatában szintén a dolgok könnyebbik végét igyekezett megfogni és ezért 376 577-es gépéről a 411 263-as tolatótartalékra osztották be.

Amikor megválasztották bizalminak Darnai elvtársat, a csoport tagjai bíztak fiatalos lendületében. De eddig csalódniuk kellett az alig huszonötéves mozdonyvezetőben, mert kezdeti fiatalos lendülete is hamar elhamvadt. Csoportjában nem egy olyan tag van, akivel még két szót sem váltott, pedig a helyi tolatószolgálat sokkal több módot ad arra, hogy találkozzon csoportjának tagjaival.

— Azt hiszem — mondotta beszélgetésünk végén Zólyomi elvtárs — a két bizalmi munkájának bemutatásával arra is választ adtam, hogy akkor is tartalmas, élénk lehet a szakszervezeti csoport élete, ha a bizalmi jobbára csak „házon — jobbanmondva: fűtőházon — kívül" tud találkozni csoportjának tagjaival. De a fontos az, hogy találkozzanak, mégpedig minél gyakrabban.

Rend a dolog veleje

A régi magyar közmondás: *„Rend a dolog veleje"* — igen megszívlelendő napjainkban is. Főként olyan helyeken, ahol a rend biztosítása balesetek megelőzését is jelenti.



Két képet mutatunk be olvasóinknak. Egyébként talán el sem hinnék, hogy a szombathelyi szertárban milyen állapotok vannak. Persze, a kép láttán nem csodálkozunk, hogy az összes vasúti szertárak között márciusban csak itt fordultak elő balesetek és a táppénzes napok számának 12 százaléka balesetből adódott. Ilyenfajta anyagtárolás és anyagszállítás mellett nem is várhatunk mást.

Hol járnak a szombathelyi területi bizottság és az üzem munkavédelmi felelősei? Nem tudják, vagy nem látják a tennivalókat dolgozótársaik érdekében? A szakszervezet elnöksége foganatosítson erélyes eljárást az ilyen nagyfokú hanyagság ellen, vonja felelősségre azokat, akik ilyen állapotot megtűrnek, hadd tanuljanak belőle azok a szolgálati helyek, ahol hasonló hibák vannak, de — szerencsére — nem került nyilvánosságra a hibájuk.



Jólsikerült bemutató Gyöngyösön

A *Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Vállalat* a járási művelődési otthonban tartotta a *Landler Jenő kulturális seregszemle* területi bemutatóját. A bemutató programján lengyel író, *Sowiszski „Az igazgató úr nevenapja"* című műve szerepelt, s ebből az alkalomból a kultúrgárda meghívta a bemutatóra a lengyel nagykövetség tagjait is.

Az előadás megkezdése előtt a kultúrgárda tagjai üdvözölték a lengyel vendégeket. Az üdvözlésre a nagykövetség tagjai meleg szavakkal válaszoltak, majd a közönség hosszan tartó tapssal éltette a lengyel—magyar barátságot.

A bemutató a kultúrgárda tagjainak elmélyült munkájáról tanúskodott. Az együttes valamennyi tagja, de különösen *Berger József, Üveges Éva, Jankovits Jenő, Tóth János, Póka Kálmán* alakítása nemegyszer váltott ki nyíltszíni tapsot. Pedig a művészeti együttes munkája nem könnyű. Kultúrtermük sincsen, a próbákat nemegyszer kis irodahelyiségekben vagy éppen műhelyrészlegekben tartották meg.

A meghívott lengyel elvtársak is elismerésüket fejezték ki az előadás felett, s megígérték, hogy legközelebb az üzem munkájával is közelebbről megismerkednek.

Mihálovits Ervin,
miskolci területi bizottság

Vizsgáljuk felül a tartalékok és az átállítós gépek kihasználtságát

Általánosan elterjedt nézet, hogy a megnövekedett szállítási feladatokkal azért birkózunk meg nehezen, mert kevés a vonóerő. Valóban, nem vagyunk mozdonybővében, de ha körültekintőbben gazdálkodnánk a rendelkezésre álló gépparkkal, könnyebben végezhetnénk munkánkat.

A budapesti igazgatóság területén a felszabadulási versenyben eléggé lemaradtunk, mert naponta 40—50 tehervonathoz nem tudtunk időben mozdonyt kiállítani. *A nehézségek oka tehát a géprevárás.* Vizsgálnunk kell ezért, mi a géprevárások oka, hogy véget vethessünk a mozdonyhiánynak.

Budapesti igazgatósági viszonylatban azt látjuk, hogy *a géprevárások oka: mozdonyaink alacsony kilométerteljesítménye.* Tehervonataink mozdonyai átlagosan napi 120 kilométert tesznek meg. De ez csak mintegy 190—200 tehervonati mozdonyra vonatkozik. Ennél lényegesen rosszabb a mintegy 40—42 átállítós gép napi kilométer teljesítménye. Ez 24 óránként 50—60 kilométer, *egy gépre tehát óránként csak 2—2,5 km esik.* Hasonló rossz kihasználtságról beszélhetünk a tartalékoknál is. Igazgatóságunk területén 145—200 tartalék dolgozik naponta. *Kihasználtságuk 24 óránként mintegy 16—18 tolatási óra,* a többi gőztartás.

Mozdonyszemélyzetünk *nagyon elégedetlen az alacsonyfokú kihasználtság miatt.* Termelési értekezleteken, eseménykönyvi jelentésekben sok a panasz. Példának közlöm *Fedeles József* mozdonyvezető (Budapest-Ferencváros fűtőház 411 051 sorozatszámú gép) jelentését:

„Jelentem a fűtőházfőnökségnek, hogy a Soroksári úton öt tartalék van, de olyan kevés a munka, hogy kevesebb gép is el tudná végezni. Naponta rendszerint átalszunk 3—4 óra gőztartást. Pedig én nem azért megyek szolgálatba, hogy átaludjam az éjszakát, hanem, hogy dolgozzam, mert szeretnék minél többet használni a vasútnak és szeretném növelni keresetemet is. Fedeles József mozdonyvezető, Berta István fűtő. 1956. április 21." (Azóta tudomásunk szerint megtörtént két tartalék lemondása. Szerk.)

A napokban a Déli-fűtőház párttitkára kért telefonon, hogy *tegyünk valamit a Déli-állomás II. tartalékja ügyében, mert a mozdonyszemélyzet állandóan panaszkodik, hogy nincs kihasználva.* Egy-egy szolgálat alatt sokszor csak 3—4 óra tolatást írnak, emiatt keresetük a vártnál lényegesen alacsonyabb. Elsősorban az állomások kötelessége, hogy felülvizsgálják a tartalékok és az átállítós gépek kihasználtságát és ha kihasználatlanság mutatkozik, a felesleges tartalékot mondják le. Segítsenek ebben a vontatási dolgozók is, hogy mi is megtehessük a szükséges intézkedéseket.

Kiss József
Bp. igazgatóság

Harc az anyaggal – és az anyagért

A napsugár játékosan hol feihő mögé rejtőzik, hol nyáriasan széthinti fényét az Északi Járóműjavító hatalmas telepén. A sínekkel barázdált utakon sietó emberek. A mozdonyosztály munkacsarnokában az egyik mozdony befűtve, készen várja, hogy — mint a szabadságos katona — újra visszakerüljön hivatása színhelyére: az acélpályák országútjára. Mindenütt zaj, kopácsolás, néha egy éles fütty; mégsem összefüggéstelen lárma ez, hanem az alkotás melódiája..

Kiss Elemér elvtárs, a fiatal főmérnök élénk kézmozdulatokkal kísérve beszél:

— A mozdonyosztály dolgozói elhatározták, hogy a téli, sokszor húszfokos hideg és az anyaghiány miatt beállt lemaradások felét május 1-re, a másik felét pedig június 1-re pótoljuk. Sok problémát okoz az, hogy a 328. sorozatú mozdonyokhoz nincs henger. Arra vagyunk kényszerítve, hogy más gépekről vegyük le a gőzhengert, s a már egyébként kész mozdonyokra szereljük át. Persze, ez sok többletmunkával, költséggel jár. Ehelyett a „tologatás" helyett mi inkább — mozdonyt javítanánk ...! Hengereket a Lánggyárból csak május 15-én kapunk. Addig ... addig is igyekszünk folyamatosan dolgozni, ahogy lehet.

— *Más hiányok?*

— Vannak! Az egyik legnagyobb gondunk a kazán idomfalak hiánya. A MÁVAG-tól várjuk! A minisztérium is foglalkozik e sürgős kérdéssel.

— *Kiemelkedő teljesítmények?*

— Igazán mindenütt jó a munkalendület! Mégis megemlítem a *Gurka-brigádot* és a *Nagy Lajos-brigádot.* Az anyaghiányos viszonyok dacára: *Hanga Lajos* művezető kitűnően irányítja a kazánműhely munkáját. *Iglói* művezető is jól kezében tartja a mozdonyok próbajárata után mutatkozó hiánylatok gyors megszüntetését.

— *Az önköltségnél mi a helyzet?*

— Itt is hiba van. Az 1954. október 1-től érvényes árjegyzék kiadásakor ugyanis még sokkal kevesebb munkát kellett elvégeznünk a mozdonyokon, mint most. Ezért az önköltség, a ráfordítás nagyobb, mint az árjegyzék fix árszámításai. Korrigálásra volna szükség, hiszen ez a tényező is befolyásolja az önköltséget. Végül: nem a beosztott, hanem a munkatárs őszinte meggyőződésével szeretném hangsúlyozni, hogy az összes problémáink leküzdésében a vállalatvezetőség minden segítséget megad a munkánkhoz.

— Nem csinálunk személyi kultuszt! — nevet *Brandt* elvtárs, vállalatvezető — azért vagyunk itt, hogy segítsünk. Nem egy ember munkája adja az eredményeket, hanem üzemünk kollektívája. Az anyaghiány, s néhány üzemrész mostoha körülményei dacára szinte minden fizikai dolgozót és műszaki vezetőt csak dicsérhetnénk.

— Nemcsak a közvetlen munkatársaim járnak el rendszeresen a kooperáló üzemekbe, hanem a párt és szakszervezet vezetősége is értékes segítséget nyújt, hogy a napi feladataink anyagkérdéseit megoldhassuk!

Jóleső gondolatok kísérnek a gyárudvaron a kapu felé: az Északi Járóműjavítóban nem csodavárókért dolgoznak, hanem öntevékenyen harcolnak a napi eredményekért.

Pór Dezső

A vasút TÖRTÉNETÉBŐL

VI.

Minden kezdet nehéz. Nem volt könnyű az első államvasúti vonalon sem. A fejlődés nehézségei mellett anyagi bajok is mutatkoztak. Tervbevették a korábban magasan megállapított „gázsik" csökkentését. Ez persze elégedetlenséget váltott ki. Olyan hangok is hallatszottak — melyek később valótlannak bizonyultak —, hogy újból eladják a MÁV-ot. Előléptetések elmaradását emlegette a megriadt személyzet. A felelősebbek megfutamodtak és a még magánkezelésben levő vasutaknál kerestek menedéket. Aztán a MÁV — melynek minden megmozdulását árgus szemmel figyelte az idegen hatalom — átvészelte ezeket a „gyermekbetegségeket".

Nagy megelégedést váltott ki az 1870. júliusában kibocsátott körözvény, melyben az első MÁV igazgatóhelyettes, *Horváth Alajos* közli, hogy a minisztériumhoz, valamint a vasúti és hajózási főfelügyelőséghez címzett minden beadvány, jelentés ezentúl magyar nyelven küldhető. Tehát a magyar vasúton „kegyes, legfelsőbb engedélyével" a hivatalos nyelv a magyar lett.

A vasutasokat kimagasló, jó munkájukért már jutalmazták is. *Keres József* pályaőr például 20 Ft jutalomban részesült, mert egy szembemeneszett vonatot megállított. *Gyorsa Sándor* váltóőr azért, mert a *tarjáni* vonalon földcsuszamlást vett észre és a vonatot időben megállította — 20 forint jutalmat kapott. A jutalmazás növelte a vasutasok bizalmát a még kevés jót biztosító vasút iránt.

Rövidesen törvényesíteni kellett a vasút és a vasutasság egymáshoz való viszonyát. Kiadták a legelső — 45 §-ból álló magyar nyelvű szolgálati és illetmény szabályzatot, amely 1872. augusztus 1-én lépett életbe. *(Orsz. Lev. közl. min. 7793/1872.)* és vonatkozott a MÁV valamennyi alkalmazottjára. Két táblázat tüntette fel a beosztásokat: A) Hivatalnokok, B) Szolgák. Az A) táblázatba tartoztak a főfelügyelők, a szakosztályfőnökök, a főmérnökök, a főkönyvelők, az állomásfőnökök, a fűtőházfőnökök, a szertárgondnokok, a számtisztek és távirászok, az irodatisztek stb. A B) táblázatba sorolták a művezetőket, a mozdonyfelvigyázókat, a főraktárnokokat, a mozdonyvezetőket, a főkalauzokat, az állomás felvigyázókat, a hivatalszolgákat, a váltóőröket, pályaőröket, a kapusokat stb.

Nézzük meg néhány paragrafusát az első szabályzatnak:

6. § *„A hivatalnokok és gyakornokok egyenruha kiszolgáltatásra való igénnyel nem bírnak, jogosítva vannak a M. kir. közm. és közl. Minisztérium által az egyes rangfokozatokra nézve megállapított minta szerinti saját költségükön készítendő egyenruhákat viselni. A végrehajtó szolgálatnál kötelességszerűen viselendő hivatalos jelvények szintén saját költségen beszerzendők."*

8. § *„Az igazgatóság által kijelölt természetbeni lakást kiki vonakodás nélkül elfogadni köteleztetik."* Nehezen értenénk egyet a 12-ik §-sal, amelyik azt mondja, hogy *„a helyettesítés, vagy kiküldetés csak 14 napig tarthat, a 14 nap leforgása után úgy a díjnokot, mint a napszámost áthelyezettnek kell tekinteni, s napidíjat továbbra nem élvez."*

A MÁV-nak állandó harcot kellett folytatni az idegen befolyás ellen. A magyarosodás csak nehezen ment A kisvasutasság: váltóőrök, pályaőrök, egyéb munkások magyarok voltak. A törekvés az volt, hogy a mérnöki és egyéb hivatalnoki tisztet is magyarokkal töltsék be. Ez úgy ahogy sikerült is, de a vezetés és irányítás — még ekkor is idegen kézben volt. Állandó konkurrenciát jelentett a sok magánvasút, amely szintén idegen érdekeltség volt. Az ország 5000 km vonalából még csak 400 km volt a MÁV kezelésében.

Gergely József
(Folytatjuk.)

— **Szabó Zoltán** MÁV segédhivatalvezető és Bognár Pál váltókezelő, battonyai lakosok huzamosabb időn keresztül fosztogatták a vasút felszerelését és ezzel sokezer forint kárt okoztak. A battonyai járásbíróság Szabó Zoltánt veszteqetésért, társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett sikkasztásért és csalásért, valamint közhivatalnoki minőségben elkövetett közokirat hamisításért 1 év és 2 hónapi, Bogár Pált pedig 10 hónapi börtönre ítélte.

Bajától Bogyiszlóig

Hogyan segíti a vasút az árvízkárok helyreállítását

Alig két hónap telt azóta, hogy a jeges ár rátört erre a vidékre. A pusztulás nyomaival találkoztunk még sokfelé, amint jártuk az árvízsújtotta területeket *Bajától Szekszárdig, Tolnától Bogyiszlóig.* De a romok mellett már mindenfelé megkezdődött az újjáépítés, alapozzák az új otthonokat, sőt már vannak olyan újonnan épített házak, amelyekbe beköltöztek.

— Államunk messzemenő támogatása és az egész ország mély együttérzése lehetővé teszi, hogy őszre eltünjenek az árvíz nyomai — mondta *Faddon Joó András* tanácselnök. — Mintegy 200 ház helyreállításáról van szó. Ahhoz azonban, hogy mielőbb tető alá kerüljenek ezek a házak, az szükséges, hogy *gyorsabb ütemben érkezzen az építőanyag.*

És ugyanezt a kívánságot hallottuk a többi árvízsújtotta községben is, mégpedig nemcsak a tanácsok vezetőitől és a lakosságtól, hanem *a vasutasoktól is.* Ugyanis a vasút *a legnagyobb gonddal felkészült az építési anyagok fogadására, kirakására,* az *Autóközlekedési Vállalattal* kötött komplex-szerződésekkel pedig arról is gondoskodott, hogy az anyagok minél előbb eljussanak a kirakó állomásokról azokra a helyekre is, ahol nincsen vasútállomás.

Gyors, jól szervezett anyagszállítás

A helyzet azonban az, hogy *eddig sokkal kevesebb építési anyag érkezett, mint amennyire számítottak. Baján* április 10-e óta működik az USZISZ, az *Ujjáépítési Anyagok Szállítását Irányító Szervezet,* amelynek tagjai között van a vasút, a TÜZÉP és az AKÖV egy-egy megbízottja. Ugyancsak az USZISZ kirendeltsége gondoskodik *Bátaszéken* a Duna jobbpartjára érkező építési anyagok helyes elosztásáról, irányításáról és elszállításáról.

— A vasút teljes mértékben felkészült az újjáépítési anyagok szállítására — mondotta *Mártonhegyi Ferenc* elvtárs, a vasút megbízottja. — Állandó kapcsolatban vagyunk azokkal az állomásokkal, amelyeken az építőanyagok zömét feladják, a várható mennyiségről és az érkezés idejéről értesítjük a címzett állomásokat. Baján, ahova a legtöbb szállítmány érkezik, két mozdony csak az újjáépítési anyagokat és a segélyszállítmányokat hozó vonatok rendezésével és továbbításával foglalkozik. Naponta három vonatot indítunk az árvízsújtotta területekre. Sokszor vegyes vonatokkal küldjük el az építkezési anyagokat, az élelmiszert, a takarmányféléket, hogy minél előbb rendeltetési helyükre érhessenek. A vasút külön rakodóbrigádokkal gondoskodott az érkező kocsik gyors kirakásáról, az AKÖV annyi tehergépkocsit biztosított, hogy eddig a legtöbb esetben a vasúti kocsiból egyenesen a gépkocsiba lehetett rakodni. Arra számítunk, hogy rövidesen — a helyreállítási kormánybizottság intézkedései nyomán — a tervezett ütemezés szerint kapjuk az anyagot.

Hasonló felkészültséggel várja a szállítmányokat *Tolna—Mözs* és *Szekszárd* állomás is. Tolna—Mözsön az újjáépítési anyagok kirakására külön kerti vágányt építettek, Szekszárdon is rövid idő alatt megépült az ötödik vágány az újjáépítési anyagok rakodásának meggyorsítására. *Bogyiszlón* a *Gazdasági Vasutak Építési Főnökségének* dolgozói, valamint a mezőhegyesi GV pályaépítő munkásai kisvasutat építenek a dunai rakodótól a községbe. Bogyiszlón beszéltünk *Balogh János* vezető főmérnökkel, aki elmondotta, hogy a Gazdasági Vasutak dolgozói önként napi 12 órás munkát vállaltak, naponta átlag egy kilométer vágányt fektetnek le, hogy minél előbb teljes erővel megindulhasson a súlyosan károsult község újjáépítése. Lelkes munkájuk eredménye, hogy május 20-a helyett már 10-én elérték a községet és a múlt hét elején megkezdődhetett az új vonalon az anyagszállítás. A kisvasútnak mintegy 100 ezer tonnányi anyagot kell a községbe szállítania, tehát nagy munka vár a négy keskenynyomtávú dieselmozdonyra.

Egyenletesebb rakodást, irányvonatokat

A kisvasút építői, valamint a vasutas kirakóbrigádok tagjai odaadó, lelkes munkával segítik az árvízkárok mielőbbi helyreállítását, azonban a megfelelő gondoskodás hiánya sokszor nehezíti munkájukat. A bogyiszlói kisvasút építőit például a dunaparton, nedves talajon, sátrakban szállásolták el és még arról sem gondoskodtak, hogy száraz szalmát kapjanak a szalmazsákokba. A *Győri Rakodási Főnökség* 21 dolgozót küldött Tolna—Mözsre és mindössze egyetlen, teljesen üres E-kocsit adtak a számukra laktanyakocsinak. Szerencsére az állomásfőnöknek sikerült szállást szereznie részükre a Mözsi Gépállomáson.

Körútunk során meggyőződhettünk arról, hogy az árvízsújtotta területek állomásai lelkiismeretesen, segítőszándéktól áthatottan készültek fel az újjáépítési anyagok fogadására és továbbítására. Így biztosítani tudják az eddiginél sokkal nagyobb mértékű feladások elszállítását is. Hiba azonban, hogy az anyagot szállító vonatoknak közel 50 százaléka *nagy késéssel érkezik,* ami sok zavart okoz az előértesítéseknél és hiba, hogy *rendkívül egyenetlen az elegybefutás.* Előfordult például, hogy Szekszárd az egyik napon 100 kocsit kap, a következőn pedig csak 30-at. Igen fontos feladat, hogy *a feladóállomások szorgalmazzák az egyenletes rakodást* és — különösen *Gyöngyös, Hidas, Bonyhád, Máza—Szászvár, Százhalombatta, Süttő, Eplény,* ahonnan legtömegesebben érkezik az anyag — *igyekezzenek irányvonatokat összeállítani.*

Gyorsítsuk meg a zöldáru-szállítást

A hosszú tél, a hűvös tavaszkezdet ellenére *az idei zöldségtermés fölülmúlja az előző évit.* Csalhatatlan jele ennek, hogy az első negyedévben 3253 kocsi zöldáru futott be a budapesti Nagyvásártelepre, szemben a tavalyi első negyedév 1375 kocsijával. Az áprilisi esőzés következtében még inkább javult a termés és a vasúti zöldforgalom is növekedett. Április 1-től május 8-ig 1820 kocsi érkezett a Nagyvásártelepre. Előző évben ez időszakban csak 1430 kocsi zöldségféle jött.

Rohamosan emelkedik a felhozatal

A felhozatal növekedéséhez hozzájárul az is, hogy *a vasút az idén minden eddiginél fokozottabb mértékben és nagyobb gonddal szervezte meg az éjjeli gyorsteher különjáratokat,* amelyeknek az a rendeltetése, hogy az alföldi zöldség- és gyümölcstermő vidékeken délután vagy este feladott árut kora hajnalban a Nagyvásártelepre, nemkülönben az ország más részein levő ipari gócpontokba szállítsák, s a zöldség, gyümölcs már jókor reggel friss állapotban kerüljön a fogyasztókhoz. A Budapest—Szeged—Békéscsaba fővonalról, illetve Cegléd, Nagykőrös, Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Szeged, Hódmezővásárhely, Békéscsaba állomásokba becsatlakozó szárnyvonalakról, valamint a gyöngyösi vonalról naponta menetrendszerint be is futnak ezek a vonatok. A forgalom azonban nap mint nap növekszik, hamarosan a keleti országrészek zöldsége, gyümölcse is elindul a főváros felé, s *a munkát így egyre tökéletesíteni kell a zöldáruszállítások gyorsítása érdekében.*

A feladó állomások dolgozói a rakodásokat úgy szervezzék meg, hogy *a zöldáruval rakott kocsik a legközelebbi menetrendszerinti tehervonattal továbbításra kerüljenek.* Hiszen ha egy-egy kocsi lemarad, az sokszor csak harmadnap érkezik meg a Nagyvásártelepre, amikor rakománya esetleg már elfonnyadt, használhatatlanná vált. A forgalmi szolgálat feladata, hogy a zöldséges kocsik menetét úgy szabályozza, hogy *a kocsi csatlakozást ne mulasszon.* A kocsirendezők arra ügyeljenek, hogy a zöldséges gyorstehervonatok összeállításánál a rendezővágányokon el ne *„csellengjen" egy-két kocsi.*

Pontos mérlegelést

A kereskedelmi dolgozóknak különösen *a mérlegelést* ajánljuk figyelmükbe. Tavaly számos esetben előfordult, hogy hanyag, lelkiismeretlen, vagy magukról megfeledkezett dolgozók valótlan súlymegállapításokkal nagy károkat okoztak a vasútnak, a népgazdaságnak. *A zöldáruval rakott kocsik mérlegelését tehát nagy figyelemmel, lelkiismeretesen végezzék.*

A vontatási szolgálat feladata az, hogy *a zöldáruszállításhoz jó vonatgépeket biztosítson.*

A Nagyvásártelepen dicséretesen folyik a munka, *a kirakást a megengedett öt óra helyett általában két és fél óra alatt végzik,* de még mindig nem sikerült teljesen megszüntetni a *„foghíjas"* rakodást, amikor nyolc vagy tíz kocsi kirakása közben egy-két kocsi kirakása elmarad és csak késve történik meg.

Általában kövessenek el mindent vasutas dolgozóink, hogy az egyre növekvő zöldáruforgalom lebonyolításában ne legyen semmi kifogásolni való, hiszen a lakosság friss zöldséggel való zavartalan ellátása az életszínvonal emelkedésének fontos tényezője.



Az exportszállítmányokkal kapcsolatos teendők gyors és pontos végzésével tűnik ki Hargittai Lajos árupénztáros, Budafok-Háros állomás kereskedelmi főnökségének dolgozója. Május 1-re tett vállalását 150 százalékra teljesítette.

(Kovács Géza felv.)

A tavasz Szentlőrincre is új életet hozott

Szentlőrinc állomás eseményteli napokat él át. Talán több esemény zsúfolódott össze ezekre a napokra, hetekre, mint amennyi az elmúlt évek során összesen történt az állomás életében. Bizony, azelőtt nem is igen volt mivel dicsekedniök a szentlőrincieknek, nem sikerült még elérniük az élüzem szintet, s a társadalmi, mozgalmi munka sem volt valami erős oldaluk.

A változás néhány hónappal ezelőtt következett be s ebben nagy része van annak, hogy új főnök került az állomás élére: *Farkas Gyula* elvtárs, aki addig a Sztálinvárosi Vasmű nagykohóját kiszolgáló vasút üzemfőnöke volt. Az új állomásfőnök nemcsak azzal törődött, hogy a munkaeredményeket javítsa, hanem igyekezett orvosolni és orvosoltatni a dolgozók régi panaszait, igyekezett teljesíteni kívánságaikat.

Munka, kultúra, szórakozás

A gondoskodás lelket öntött az állomás 140 vasutas dolgozójába is. Ráeszméltek, hogy a munka is jobban, vidámabban megy, ha szórakozási és sportolási lehetőségeket teremtenek maguknak, amire bizony a községben nemigen kínálkozik lehetőség. Mindenekelőtt igyekeztek visszaszerezni a szakszervezeti székházat, amelyet három éven át gabonaraktárnak használtak. Miután ez sikerült, elkezdődött a társadalmi munka: szinte újjávarázsolták az elhanyagolt épületet. Kedvvel végzett társadalmi munkájukkal 60 ezer forintot takarítottak meg.

Az újjáalakított szakszervezeti székházat nemrégiben avatták fel és május 5-én már újabb ünnepségre került sor: ekkor ünnepelték a székház fennállának ötvenedik évfordulóját. Ezen a napon már szép sikerekről számolhattak be: DISZ-szervezetük, amely szintén nemrégiben alakult újjá, már lelkes életet vitt a székház falai közé, önképző csoportok működnek, önálló zenekaruk van, 42 tagú dalárdát és színjátszó csoportot szerveztek.

Az új kultúrhelyiség minden szombaton benépesül, zenekari és irodalmi estek váltogatják egymást, a többi estéken pedig a kultúrcsoport tart próbát, vagy pedig az ugyancsak újjonnan megalakult MNDSZ-szervezet asszonyai, lányai gyűlnek össze. A nemrég életre hívott kultúrcsoport *Molière: „Fösvény"* című komédiáját próbálja. De nemcsak a kultúrélet mutat ilyen szép eredményeket. Újjáéledt a sportkör is. Május végére a kultúrház parkírozott udvarán elkészül a télen-nyáron használható tekepálya.

Az élüzemszint felett...

Szinte minden héten valami újabb társadalmi alkotást avatnak a szentlőrinciek. A fellendülő kultúr- és sportélet révén megtalálták a vasutasok a kapcsolatot a község termelőszövetkezeteivel is. De a legbeszédesebben a munkában mutatkoznak meg az eredmények: *az állomás minden tényezőben túlteljesítette az élüzem szintet* az április 4-i és a május 1-i versenyben. A három forgalmi tur egymással versenyezve, kitűnő eredményeket ért el. *Ribics Ilona* forgalmi szolgálattevő és brigádja például 178 százalékra teljesítette a fajlagos kocsimozgatást és ezzel messze túlszárnyalta a 108 százalékos élüzem szintet.

Szentlőrinc-állomás új életében nem kis részük van a pályafenntartási dolgozóknak, akik a kultúrház rendbehozásával járultak hozzá ahhoz, hogy második otthonra találjanak a helybeli vasutasok. *Németh Ernő* pályamunkás szép freskóval díszítette a kultúrtermet s ő festi a színpadi díszleteket is. Művészi igényű díszleteire, freskóira felfigyeltek a pécsi igazgatóságon is és megbízták azzal, hogy elkészítse *Pécs állomás gyermekváróterének a freskóit.*

A szentlőrinci vasutasok lelkességükkel a pécsi igazgatóság egyik legszebb eredményeket felmutató szolgálati helyévé emelték és megmutatták, hogy a kultúra, a szórakozás könnyebbé, vidámabbá teszi a munkát is.

Havi tervteljesítés öt nappal korábban

A május 1-i versenyben kiváló eredmények születtek Mezőhegyes fűtőháznál. Különösen a fiókműhely végzett kiemelkedő munkát: áprilisi időszakos javítási tervét 3 darab részlegvizsga elvégzésével *öt nappal korábban teljesítette,* a május 1-i műszak jó eredményei jóvoltából. Az öt nap előnyt májusi terveik előbbrehozatalára fordították. A brigád nemcsak gyorsan, hanem jól is dolgozik, kifogástalan minőségű munkát végez. *Ölveczki Imre* csoportvezető, *Nagy L. Sándor, Abonyi Imre, Bak Béla, Dulka József, Kiss József, Mátyás András, Rozsnyó Károly, Matuz Gyula, Bogár Pál* és *Miklósi Mihály* lakatosok elismerést érdemelnek. A szerelőmunkásoknál *Karsai Mihály, Gyalog Sándor* és *Csapó István* brigádja tűnt ki.



A pécsi fűtőházban dolgozik László Béla ifi mozdonylakatos. Szorgalmas munkájával magatartásával példát mutat a fűtőház fiatal dolgozóinak.

(Kovács Géza felv.)

Újszeged is hallat magáról

Újszeged állomás, amely a múltban Szeged személypályaudvar előállomása volt, az összekötő vasúti híd hiányában most mint fejállomás fontos szerepet tölt be a Dél-Tiszántúl forgalmának lebonyolításában. Ezt a munkáját hibátlanul el is látja. Az állomáson igen eleven a munkaverseny. A versenytábla büszkén hirdeti a május 1-i munkaverseny eredményeit: kocsitartózkodás 105,3, kocsikihasználás 111, feladás 115, leadás 113 százalék. A példamutatásban és tervteljesítésben Kocsis Kálmán forgalmi szolgálattevő és brigádja jár az élen. Az állomási dolgozók munkáját eredményesen segítik a kocsivizsgáló lakatosok, akik jól működnek össze az állomási és a vonatszemélyzettel. Göndös György állomásfőnök vezetésével az állomás a második negyedévben az élüzem cím elnyeréséért harcol. (Tótka Károly levelé-ből.)

VAGY KI, VAGY BE!

Néhány szó az utasításnak ellentmondó rendeletekről

Most nem arról akarok írni, ki hogyan dolgozik, jól-e vagy rosszul, hanem arról, amikor a dolgozó olyan helyzetbe kerül, hogy kénytelen *utasításellenesen* végezni szolgálatát. Erre úgy kényszerül, hogy *az utólag kiadott rendeletek ellenkeznek az utasítások egyes pontjaival.* Vagyis a rendelet nincs összhangban az utasítással. Hogy ez valóban így van, felsorolok néhány példát.

A 7251/257/1953. VI. számú igazgatósági rendelet alapján a középállomások váltókezelői a vonatokat a téren fogadják. E rendelkezés nyilván a vonatforgalom biztonságának fokozása érdekében történt. Ez helyes is. Nézzük meg most az F. 1-es utasítás 193/a paragrafusának 2. bekezdését: *„Ha azonban a vonaton a középzárójelző megvan, de gyengén ég, vagy egyáltalán nem ég, a váltókezelő köteles az állomás túlsó végén szolgálatban levő váltókezelőt utasítani a vonat megállítására és utána ő is „Megállj"-jelzést köteles adni."*

Na már most! A középzárójelző hibája csakis a vonat teljes behaladása után állapítható meg. Mire a hiányosságot megállapító váltókezelő visszatér szolgálati helyiségébe, hogy távbeszélőn felhívja a kihaladási oldalon levő váltókezelőt és utasítást ad a vonat megállítására, *addig a vonat a kihaladási oldalon levő váltókezelő helyiségét régen meghaladta, annyira, hogy a megállítás iránt intézkedni nem lehet.* Mégis, ha ebből kifolyólag baleset történik, az F 1-es utasításra hivatkozva, a váltókezelőt teszik felelőssé.

Másik példa: az F. 1-es utasítás 230. paragrafusa így szól: *„Ha az előjelző és a főjelző külön állítható, az előjelzőt a vonat elhaladása után azonnal szabványos állásba kell állítani."* Ez a pont sem hajtható végre, mivel a váltókezelőnek a téren kell fogadnia a vonatot és teljes elhaladásáig ott kell tartózkodnia.

Nem emlékszem már rá, a *Hivatalos Lap* melyik számában jelent meg az a rendelet, hogy azokat az állomási sorompókat, melyek a sorompókezelés helyéről beláthatók, a vonatnak az útátjáróhoz való érkezése előtt csak *két perccel* szabad lezárni. Tegyük meg az összehasonlítást a rendelet és az utasítás között. Az egyik előírja, hogy a jelző szabadraállítása után el kell foglalni a vonatfogadásra kijelölt helyet. A másik szerint az útátjáró sorompót csak két perccel a vonat odaérkezése előtt szabad lezárni. A sorompókezelés helye a szolgálati helyiségben van, a vonatfogadás pedig a téren. Miként oldja meg a váltókezelő a dolgot, hogy mind a két rendeletnek száz százalékig eleget tegyen? Hogyan hajtsa végre szolgálatát, hogy utasításellenesen ne cselekedjék. Felmerül a kérdés, *kint legyen-e a váltókezelő, vagy bent?* Ha a téren van, a sorompót kell a megengedett időnél előbb, a rendelettel ellenkezően kezelni. Ha bent marad sorompókezelés végett, fegyelmi vétséget követ el, hiszen később megy a térre a vonatot fogadni. Döntsék el tehát az illetékes rendelet- és utasításszerkesztők: *vagy ki, vagy be!*

Forgalmi ellenőrzések alkalmával gyakran felvetettem már ezeket a kérdéseket az ellenőrnek, de olyan ellenőrző közegre még nem akadtam, aki világosan válaszolt volna kérdéseimre. Legtöbbször hallgatással feleltek. Ezért most a *Szocialista Vasútértho*z fordulok: nyomassa ki levelemet, hogy *kapjunk mi váltókezelők e kérdésekre végre konkrét választ azoktól, akik az utasításokat és rendeleteket szerkesztik.* Adjanak nekünk választ arra, hogyan tartsuk be a kiadott rendeleteket úgy, hogy ne kelljen utasításellenesen cselekedni.

MOLNÁR JÁNOS, váltókezelő
Horvátkimle.

Ifjúsági élet

Körzeti bemutatón Debrecenben

Lapunkban már többször beszámoltunk a Landler Jenő ifjúsági kulturális seregszemle bemutatóiról és területi döntőiről. Debrecenben két napon át (5-én és 6-án) lehettünk tanúi jólsikerült bemutatónak.

A kórusok közül a 60 éve alakult országosan is ismert *Debreceni Járműjavító* kultúrotthonának férfi kórusa *Szigeti* Gyula vezetésével és a *Debreceni Központi Kultúrotthon* vegyeskórusa *Kassai* Viktor vezetésével nagy sikert aratott.



A „Józsai lakodalmas"-t tán colják a debreceni bemutatón
(Kovács Géza felv.)

A zenekarok közül Debrecen állomás fúvós- és népizenekara indulókkal, népdalokkal, csárdásokkal mutatta be, hogy sokat javult a múlt évekhez képest. Dicséret illeti a két hónapja alakult Debreceni Járműjavító zenekarának bemutatkozását is. Kitűnően szerepelt a debreceni fűtőház tánczenekara, magyar és szovjet táncdalaival. A Debreceni Központi Kultúrotthon ifjúsági zenekara osztatlan sikert aratott, azonban az együttes mintegy 30 percig tartó szerepeltetése — mivel tagjai szinte még gyerekek — úgy gondoljuk fárasztó volt. Pető Gyulát odaadó és példamutató munkásságáért illeti dicséret. Élvezetes és művészi színvonalú játékkal örvendeztette a közönséget a Debreceni Építési Főnökség kamara- és szalon-zenekara. Külön meg kell említeni *Szabó* Béla vonatkísérő kisfiának kitűnő és nagy reményekre jogosító hegedűjátékát.

A színjátszók is megálltak a helyüket, bár egyes csoportoknál még akad javítanivaló. *Záhony* kultúrotthonának színjátszói *Tolsztoj*: „*Orosz jellem*"-ből adtak elő egy jelenetet. A darab megválasztása sikeres, azonban az együttes nem nyújtotta azt, amit vártunk. Akadozva és bizonytalanul folyt le a jelenet. A debreceni kultúrotthon színjátszó csoportja *Jókai*: „*Debreceni lunátikus*"-ával (Alvajáró) nagy sikert aratott, bár a darab megválasztása nem a legszerencsésebb. Hasonló a véleményünk *Püspökladány* kultúrotthon színjátszó csoportjának *Kisfaludy*: „*Csalódások*" című darabjáról is. A járműjavító színjátszó gárdája *Bárány Tamás*: „*Mihályka*" című darabjával ért el nagy sikert. A fűtőház színjátszói *Evald—Alföldi*: „*A Rogozin ügy*", Debrecen állomás színjátszói *Füsi József* drámáját, a „*Hajnal*"-t mutatták be dicséretesen. *Tiszafüred* állomás színjátszói *Déry*: „*Talpsimogató*" című színművével szerepeltek. A fiatalokból álló együttes esetleges gyengébb helyezése ne okozzon elkeseredést, hanem serkentse őket a további eredményes munkára.

A tánccsoportok közül a Debreceni Központi Kultúrotthon népi táncscsoportja „*Józsai lakodalmas*"-ával, a *nyírábrányiak* gyermektáncscsoportja, a Debreceni Járműjavító „*Kaptsvári verbunkosa*", a *nyíregyháziak* „*Mikepércsi csárdása*" megérdemelt tapsot kapott. Itt külön megemlítjük Debrecen állomás „*Szolgálati ágak együttműködése*" című táncát, melynek sikere az együttesen kívül *Szegedi István* forgalmi szolgálattevő érdeme. Ez a táncszám új színt, mondanivalót és lehetőséget ad a táncscsoportoknak.

Összegezésül: a debreceni területi bemutató eredményesen zárult. Szépséghibája, hogy a rossz szervezés folytán a verseny kevés néző előtt zajlott le. Nem láttuk a szolgálati vezetőket, márpedig a vezetők jelenléte jó hatással van a fiatalokra. A járműjavító kultúrotthonának falán — ahol a bemutató volt — a „*Tilos a dohányzás*" figyelmeztető tábla szembetűnő helyen van. Mégis, mindkét napon dohányfüstben úszott a terem. A hiányosságok kiküszöbölésére még van idő. Ha a csoportok lelkiismeretesen felhasználják a döntőkig hátralevő időt, a bírálóbizottságnak ugyancsak lesz dolga megállapítani, hogy kik kerüljenek az országos döntőbe.

SPORT

Új úton a szolnoki labdarúgó élet

Szolnok hajdan a vasutas sport egyik fellegvára volt. A labdarúgók az ország legjobbjai között harcoltak. Kiváló képességű játékosai közül nem egy (például **Kolláth, Szántó, Horváth**) többször is tagja volt az országos válogatottnak. A tiszaparti város büszke volt vasutas csapatára. De nemcsak a közönség, hanem a vezetők is elégedettek voltak. Távol áll tőlünk, hogy pálcát törjünk a szolnoki vasutas csapat hajdani irányítói felett, hiszen kétségtelen, dicséretes munkát végeztek. De tanulságosnak látszik feltárni a múlt egy súlyos hibáját azért, hogy a jelen — és nemcsak Szolnok — okulhasson belőle.

Az történt ugyanis, hogy a **komoly sikereket elért együttes lassan öregedni kezdett.** Azok a játékosok, akik ezt érezték, igyekeztek még hátralevő egy-két sportévüket anyagilag is kihasználni. Közülük többen — az akkori könnyű átigazolási szabályokat kihasználva — új sportkört választottak. Ez kétségtelen anyagi hasznot jelentett számukra. A szolnoki csapat viszont lassan, de biztosan kezdte elveszíteni eredményességét.

Miért? Azért, mert az eltávozott kitűnő játékosokat a vezetőség nem volt képes kellően pótolni. A **vezetőség** — s ebben az egyben nagyot hibázott — **években át megelégedett azzal, hogy csak a sikerdús jelent nézte, a jövőt pedig számításon kívül hagyta.** Amikor pedig a „jövő" elhalaszthatatlanul betoppant, úgy néztek rá, mint váratlan vendégre.

Az 1948-as esztendő jelentette a csapat rohamos visszaesésének kezdetét. **A szolnoki vasutas labdarúgók kiestek az NB I-ből,** de a vezetők közül többen még akkor sem vették észre a hanyatlás igazi okát.

— Majd visszakerülünk — vigasztalták magukat és a szurkolókat. Az önámítás azonban csak üres szó maradt. A csapat nemhogy az NB I-be nem jutott vissza, hanem egyre lejjebb csúszott az NB II-ben is. 1954-ben pedig már a közben megváltozott vezetőség sem tudta megakadályozni azt, amire néhány évvel azelőtt még gondolni sem mertek Szolnokon. **A labdarúgók kiestek az NB II-ből is.**

— **Most azután már elég** — — hangzott a döntés, de akkor már a csapat a megyei bajnokságban küzdött.

A bajok őszinte feltárása — ha később is — meghozta az újbóli felemelkedés első eredményét.

— Lássuk a fiatalokat — ez lett a jelszó Szolnokon. A megyei bajnokság gyengébb őszi rajtja után a csapat régi válogatott játékosa **Kolláth Ferenc** lett edző. **Kolláth** nagy türelemmel és lelkesedéssel fogott munkához. A fiatal játékosok hallgattak edzőjük szavára és keményen dolgoztak. A csapat első helyen végzett a megyében, és az osztályozó mérkőzéseket is nagy fölénnyel nyerte: **1956 elején már újból ott volt az NB II-ben.**

Fájdalmas lecke volt, de ma már úgy tűnik, hasznos tanulságot hozott.

— **Megfelelő utánpótlás és kemény edzések nélkül ma már nincs létjogosultsága egyetlen csapatnak sem** — mondta **Kolláth Ferenc.**

A mai csapat valóban a fiatalok együttese. **Az első csapat átlagos életkora 23 év.** De a mostani vezetés mellett az sem fog előfordulni Szolnokon, hogy a későbbi jövőben ne legyen utánpótlás. Ennek biztosítéka az ugyancsak fiatal tartalékgárda, valamint az az ifjúsági és kölyökcsapat, amely már eddig is sok tapsot aratott mérkőzésein.

Kolláth Ferenc most már azon fáradozik, hogy olyan támadó szellemű csapatot hozzon össze, amely korszerű játékával 90 percen át veszélyeztetni tudja ellenfelét. Ehhez bizony nagy gyorsasággal és kitűnő erőnléttel rendelkező gárda szükséges. A tervszerű, kemény edzésekhez szokott szolnoki játékosok egyre inkább valóra válják az edző helyes elgondolását.

A közönség az eredményt látva, ismét szívébe zárta a vasutas csapatot, és vasárnaponkint legtöbbször még a régi NB I-es mérkőzések látogatottságát is felülmúló létszámban buzdítja kedvenceit.

De nemcsak a játék, a csapat és a közönség változott sokat az utóbbi évben Szolnokon, hanem a csapat szelleme is. A labdarúgó-szakosztály valamennyi tagja helybeli lakos és szinte minden játékos a járműjavító vállalat dolgozója. Így minden Szolnokhoz kötött a vasutas csapat játékosait. A labdarúgók legtöbbje nemcsak a pályán, hanem a munkahelyén is építi jövőjét. **Lázár Gergely, Lengyel Pál, Pintár Ferenc, Csábi József** és **Tóth László** kiváló dolgozók. De a többiek is jól megállják a helyüket. Ez növeli a csapat tekintélyét és biztosítja a játékosok megbecsülését a pályán kívül is.

Erdős Gyula, a Járműjavító Vállalat vezetője teljes mértékben elégedett a sportolókkal.

— **Őszintén mondom, büszke** vagyok labdarúgóinkra. Egyetlen esetben sem fordult elő, hogy megkülönböztetett bánásmódot követeltek volna maguknak a munkahelyen.

De nemcsak a vállalatvezető dicséri a játékosokat, hanem a sportolók is nagy szeretettel beszélnek **Erdős Gyuláról.**

— A sportért rajongó **Erdős** elvtárs mindenben támogat bennünket. Az ő gondoskodása nélkül sokkal nehezebb lett volna az új úton való elindulás — ezeket **Kolláth Ferenc** edző mondta.

Szolnokon tehát ismét jó útra tért a vasutas labdarúgás. Alakul az új csapat, újjáépül a sporttelep. Egy hét múlva fűvesíteni kezdik a már nagyon kopott labdarúgópályát, épülnek a tenisz, kosárlabda és röplabdapályák és a tervek szerint a már tíz év óta használhatatlan gyönyörű uszoda is megnyílik.

A Szolnoki Törekvés a múlt hibáiért nagy árat fizetett. De dicséretére legyen mondva, felismerte ezeket a bajokat és megtalálta az új utat is. Ez biztosíték a jövő sikeréhez.

Ha fájdalmas is, de tanulságos a szolnokiak esete. Sok helyen vannak hasonló bajok, ezért érdemes elgondolkozni a Szolnokon történteken, levonni belőle a hasznos tanulságokat, észrevenni a hibákat, és ha lehet, elkerülni azokat még idejében.

Mécs László

Ütközőn

Engedély nélkül

A nógrádverőcei 12. számú elágazásnál Trojzer Gyula forgalmista leváltója érkezése előtt egy órával eltávozott. Távolléte



alatt két vonat is közlekedett, a 116-os és a 126-os. A váltóőr kezelte a jelzőket, ő adott engedélyt. Pedig erre nem volt engedélye, persze a forgalmistának sem az eltávozásra.

Tartózkodj a téren

„Sztahanovista őrhely" ez van kiírva a debreceni állomás egyik őrhelyének falán. Ez annyit jelent, hogy az ott dolgozók



dicséretes munkasikereket értek el. Ez vitathatatlan. De az mégsem illő, hogy a büszke nevet viselő őrhely előtt fényes nappal nagy birkózást rendezzenek és csoportba verődve, hahotázva bíztassák jelöltjeiket az őrhely dolgozói. Egyetlen mentség azért van a számukra. A sztahanovista őrhely dolgozói a „téren tartózkodtak."

Lakáscsere

— **Budapest Rudas László utca 81. II. emelet 16.** szám alatt lévő kétszobás utcai, konyhás, gázzal ellátott szolgálati lakásomat elcserélném Budapest belterületén egyszoba összkomfortos, vagy egyszoba-hallos, gázzal ellátott magánlakásra.

— **Szoba, konyha, éléskamra,** pince és padlásrészekből álló gázzal is felszerelt magánlakásomat elcserélném vasutas szolgálati lakásra Budapest területén. Cím: Budapest, XIV Gyarmat u. 47. III. em. 99.

— **Rákoson,** a Keresztúri úton levő MÁV telepi 8/2 sz. két szobából, konyhából, éléskamrából, udvarból álló földszintes külön házban levő lakásomat elcserélném Budapest belterületén egyszoba összkomfortos, vagy egyszoba-hallos, gázzal ellátott magánlakásra. Sertés és baromfi-ólak és veteményes kert, gyümölcsös, valamint szőlőugas tartozik a lakáshoz.

— **Szolnok belterületén** levő egyszobás alkovos, fürdőszobás, erkélyes lakásomat elcserélném bármilyen pesti lakásért. Cím: Matolcsi Miklósné, Kelenföld Utaselátó.

HIREK

Ha nincs bürokrácia, hát csinálunk?

A pécsi igazgatósághoz tartozó egyik állomás főnökét az a megtiszteltetés érte, hogy részt vehetett egy háromhónapos pártiskolán. A fizetését az igazgatóság illetékesei annak rendje és módja szerint 12 havi átlag alapján számfejtették. Később azonban „rájöttek", hogy hiba csúszott a számításba. Felhívták hát az állomásfőnök figyelmét, hogy illetményéből 18 forintot fizessen vissza. A főnök nem fizetett. Újabb számítgatás, újabb eredmény: nem kell visszafizetni a 18 forintot, sőt még 55 forint jár az elvtársnak. Az állomásfőnök gondolta, ha már ennyire vagyunk, csak folytassuk tovább és nem vette fel a pénzt. Harmadik számítás, harmadik eredmény: vegyen fel 18 forintot. Újabb számítás, újabb eredmény: sem 55, sem 18, hanem 62 forint felvételéért járuljon a pénztárhoz.

Tovább nem folytatjuk, lehet, hogy az igazgatóságon igen. De véleményünk szerint ennyi is elegendő annak bizonyítására, hogy egyeseknek túl sok idő jut a számítgatásra, annak ellenére, hogy aki négy számításból négyféle eredményt hoz ki, annak nem való túl és számfejtési ív a kezébe.

— **Ionel Diaconescu elvtárs,** a Román Népköztársaság vasútügyi minisztere Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter meghívására nyolcnapos látogatásra Budapestre érkezett. A látogatás célja: kölcsönös vasútügyi tapasztalatcsere. (MTI)

— **Dicsérő elismerésben részesítette** a budapesti igazgatóság *Fehér Sándor*, Érd állomás létszámába tartozó térközőrt, mert négygyermekes családapa létére az árvízkárosultak megsegítésére 150 forintot ajánlott fel. Fehér elvtárs tette szép példája a munkásszolidaritásnak.

— **460 vasutas fiatal** gyönyörködött május 5-én a Jókai Színház „Törvényen kívül" című darabja előadásában, amely a KIMSZ harcait örökíti meg. A színházat erre az estére a budapesti igazgatóság politikai osztályának ifjúsági alosztálya bérelte ki az élenjáró vasutas fiatalok számára.

— **A jugoszláv vasutak 1940** óta 1004 kilométerrel bővültek. Jelenleg Jugoszláviának 11 895 kilométer hosszú vasúthálózata van. A hálózaton 2370 mozdony, 5090 személykocsi és 66 330 teherkocsi bonyolítja le a forgalmat.

— **A Mao Ce-tung nevét viselő** kínai mozdony 1947 január 1 óta 787 ezer kilométert tett meg főjavítás nélkül. A kínai mozdonybrigád teljesítménye valószínűleg páratlanul áll a vasutak történetében.

— **A Német Demokratikus Köztársaságból** vasutas küldöttség látogatott el a közelmúltban Lengyelországba. A baráti látogatás hozzájárult a német—lengyel vasutas barátság erősítéséhez.

— **A Hedzsas-vasút építését** illetően megtörtént a döntés. Nyolc kapitalista állam ajánlatát elutasítva a Damaszkusztól Medináig építendő vonal tervezésére és építésére a Lengyel Népköztársaság kapott megbízást.

— **Sikerrel alkalmazzák** az emeletes kocsikat a német vasúton. Egy négy egységből álló vonaton 2700 ülőhelyet tudnak így biztosítani az utasoknak.

— **42 600 balesetet jegyeztek fel** 1955 első felében a japán vasutakon. Ezt a hihetetlen növekedést a személyzet létszámának lecsökkentése idézte elő.

— **A Bombay környéki** vasútvonalakat magasítják, hogy megvédjék a pályákat a tenger árjától, főként a monszunszelek idején.

— **Csapágy ankétot** tartott május 9-én a Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület vasúti szakosztálya és a vasutas szakszervezet. Az ankét ismertetésére visszatérünk.

— **A DISZ „Petőfi" kör közlekedési szakosztálya** május 7-én jólsikerült ankétot rendezett a Kossuth-klubban „A vasúti szállítás önköltsége" címmel. A vitaindító előadást Kánya Ernő egyetemi tanár tartotta.

— **A hatvani MŰHOSZ** vasutas alapszervezetének tagjai társadalmi munkával közel tízezer forint értékben átépítették a háború folyamán elpusztult régi lőteret. Itt rendezik meg a pozsonyi és hatvani vasutasok nemzetközi céllövő versenyét a közeljövőben.

Levelezőink írják

Kevesebb bürokráciával

A múlt év december 22-én megszületett negyedik gyermekünk. Győrasszonyfán lakunk, ahol sem orvos, sem szülésznő nincs. Tápszentmiklósról járt hozzánk a szülésznő és a nyolcszori fuvarozás 320 forintba került. Január első napjaiban kértem a szakszervezetet, hogy nyújtsanak anyagi segítséget. Az iratokat azzal kaptuk vissza, hogy igazoljuk, hogy a községben nincs szülésznő és akkor megtérítik a költségeket.

Én Veszprémvarsányban teljesítek szolgálatot, ahonnan utóljára március 12-én fordult a szombathelyi igazgatóságon keresztül a kérvényem. Azóta semmi hír róla. Jólesne, ha a társadalombiztosítási osztály segítene kibogozni, hová tűnt kérelmem, s intézkedne, hogy sürgősen kézhez vehessem az összeget, hiszen négy gyermekem várja.

Kompis Márton
Veszprémvarsány

Kitől kapok választ?

Március 8-án kérvényt juttattam el a VSZTO-hoz, orvosi és fuvarköltség visszatérítése végett. A szakszervezet központja hat nap alatt becsületesen áttette az intézkedő szervhez, a KEH-hez. Azóta már többször sürgettem az ügy intézését, de nem jutottam előbbre. Nem válaszolnak a kérésemre. Igaz, hogy közben megszűnt a KEH, így hát jogutódának segítségét kérem, s talán választ is kapok arra, hogy mi történt a beadványommal.

Tóth Sándor kapus,
Miskolc Igazgatóság

Nesze semmi, fogd meg jól

A szajoli vonatkísérő pihenőhelyiség létesítése ügyében eddig semmiféle intézkedés nem történt. Ha csak azt nem tekinthetjük intézkedésnek, hogy írásos táviratban elrendelték: a forgalmi irodában csak a szolgálatban levő helybeli dolgozók tartózkodhatnak.

Nem ilyen intézkedést várunk. A vonatkísérőinkről van szó, azokon kellene segíteni. Meg lehetne találni a módját, ha az illetékesek nagyobb gonddal foglalkoznának a dologgal. Ne felejtsék el, hogy Szolnok állomás építése idején még több vonat oszlik majd fel állomásunkon, s ez méginkább nehezíti a megbecsülésre érdemes vonatkísérőink helyzetét.

Kovács István
forg. szolgálattevő, Szajol

A folyékony kenyér ügye

A mátraházi MÁV-üdülőben ez év tavaszán — legnagyobb örömünkre — megkezdődött a sörcsapolás. Az öröm azonban rövidesen ürömmé változott. A szerényen fogyasztott, olcsó csapolt sör eltűnt és 1,50 Ft helyett megjelent a folyékony kenyér üvegben, 4,30 forintért. Legtöbbünknek csak egy pohár, vagy egy pikoló kell étkezés után, mit csináljunk a többivel? Osztozkodjunk? Még így is drágább a számunkra, mint a csapolt sör.

A gyöngyösi Utasellátó szerint az üdülő részére ebben az évben csak üveges sört terveztek. Söntés van, csapolt sör nincs. Kérjük az Utasellátó központot, vizsgálják meg, hogy miért mostoha gyermek a dolgozók jólétét szolgáló üdülő, s intézkedjenek, hogy továbbra is hordóban kapják a sört a Mátraházán üdülők.

Gáti Sándor
és üdülő társai

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Lenin körút 83 Telefon: 428-317, 428-332, 228-895 Üzemi telefon 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. MÁJUS 21.

„Az összekapcsolt mozgalom legyen a végrehajtó szolgálat fő mozgalma"

— Ankéton beszélték meg az összekapcsolt mozgalom fejlesztését —

Az „500 kilométeres" és a „2000 tonnás" mozgalom összeegyeztetéséből *„összekapcsolt mozgalom"* néven az elmúlt évben létrejött kezdeményezés eddigi eredményeinek és továbbfejlesztésének megbeszélésére ankétot tartottak a szakszervezet központjában. A rendkívüli érdeklődés mellett lezajlott tanácskozáson *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke megnyitó beszédében arra hívta fel a forgalmi és vontatási szakszolgálat nagy számban megjelent legjobb dolgozóit, valamint a mozgalmi és szakszolgálati vezetőszervek képviselőit, hogy behatóan tárgyalják meg a mozgalom eddigi eredményeit és tegyenek javaslatokat továbbfejlesztésére. *Az elkövetkezendő hatalmas szállítási feladatok megoldásában ugyanis nagy szerep vár erre a mozgalomra és a végrehajtása érdekében kiadandó szolgálati utasításba beledolgozzák majd az itt elhangzott életrevaló javaslatokat.*

Vannak eredmények, de...

Az eddigi eredményekről és az utasítás alapjául szánt elgondolásokról *Lindner József* elvtárs, a 8. szakosztály vezetője számolt be.

Előljárójában vázolta, milyen feladat vár a vasút dolgozóira ebben az esztendőben. Míg 1955-ben 65 millió tonna árut szállítottunk el, addig 1956-ban 67 millió 500 ezer tonnát kell elszállítanunk. Mintegy 130 ezer kocsival többet kell rakni, mint tavaly. Ugyanakkor számolnunk kell azzal, hogy mozdony- és kocsiparkunk körülbelül az elmúlt év szintjén marad, vagy alig emelkedik, mert a második ötéves terv beruházásai csak később érezhetik hatásukat. Szállítási feladatainknak mégis eleget kell tennünk, elsősorban *a mozdonypark jobb kihasználásával, az elegymozgás meggyorsításával.* Az elmúlt évben megszületett egy mozgalom, amelyet nem elég találóan *„összekapcsolt mozgalomnak"* neveztünk el. Ez a mozgalom alkalmas arra, hogy továbbfejlesztve hozzásegítsen növekvő szállítási feladataink jó végrehajtásához. A mozgalom kétségtelenül *eddig is hozott eredményeket* ott, ahol szívügynek tekintették a mozdonyok jó kihasználását, az elegymozgás meggyorsítását, a menetrendszerű közlekedést, ahol jó volt a szolgálati ágak együttműködése s ahol a menetirányítók tényleg parancsnokaivá tudtak válni vonalaiknak. *Eredményei ellenére sem tudott azonban vasúthálózatunk egészén elterjedni, tehát nem érte el a kívánt célt.*

— Mai értekezletünk rendeltetése az: felülvizsgálva a mozgalmat, továbbfejlesszük benne azt, ami hasznos, kijavítsuk hibáit és eddigi önérdekűségát megszüntetve elérjük általa, hogy *a mozdonyok jobb kihasználásával az elegymozgás tényleg meggyorsuljon, a forgalom tervszerűbbé váljon* — mondotta.

A mozgalom átszervezése

Rátérve a mozgalom átszervezésének kérdésére kifejtette, hogy *célirányosnak látszik a gyorsteher C- és D-vonatokat kivenni a mozgalomból,* mert ezekkel csak a mozgalomban részvevő vonatok száma növekedne, anélkül, hogy kihasználtságukra, gazdaságosságukra erősebb befolyással tudnánk lenni. *A többi tehervonatot annál fokozottabban kell bevonni a mozgalomba,* mert ezek vannak tulajdonképpen döntő hatással a kocsi- és mozdonyforduló alakulására, az egész forgalom tervszerűségére. Az összekapcsolt mozgalom, amint a neve is mutatja, az 500 kilométeres és a túlsúlyos mozgalmat akarja összekapcsolni. Célja azonban nem a minden áron való összekapcsolás, hanem hogy gyorsabb mozdonyforduló, menetrendszerinti közlekedéssel, nagy terheléssel tervszerű forgalmat bonyolítsunk le.

Ennek érdekében *ki kell tágítani az eddigi szűk, a menetirányító vonalhatárokig terjedő trakciós határokat.* Az eddigi pendli-rendszer következménye ugyanis az volt, hogy a gépek jórésze többet tartózkodott a forduló fűtőházban, mint a vonalon, az pedig, hogy a mozgalom nem volt összehangolva a vonatközlekedési tervvel, azt eredményezte, hogy nem volt tervszerű forgalom, főleg nem volt menetrendszerű közlekedés, mert a vonatokat úgy indították, ahogy a fordulóállomáson éppen rendelkezésre állt a gép.

Új alap: a 12 órás vonatforgalmi terv

A legfőbb teendő tehát, hogy *a mozdonyszükséglet kiszámításánál a vonatközlekedési terv képezze az összekapcsolt mozgalom alapját.* A most életbelépetett új, *12 órás vonatforgalmi terv legyen tehát a szükséges gépek kiállításának alapja.* A menetrendszerű közlekedés, a mozdonyfélforduló, a terhelés, a menettartam és a vonatközlekedési terv összehangolásával kell olyan *mérőszámot* találni, amely megmutatja, hogy a 12 órás vonatforgalmi terv alapján kiadott gépek milyen teljesítményt érnek el a vonalon. Az értékmérőt úgy kell megállapítani, hogy *a menetrendfüggelékben megállapított terhelés és a kilométer szorzata, a százelegy-tonnakilométer osztandó a mozdonyfélfordulóval.* Az így kapott érték az illető vonalon az illető mozdonysorozatra átlagos értékmérőként szerepel. Ezt az átlagos számot minden vonalra, vonatnemre, az ott működő mozdonysorozatra meg kell állapítani és a menetirányító hivatalban ki kell függeszteni.

A menetirányítók és az állomások feladata, hogy a kiállított mozdonyok gazdaságos kihasználásával, a terhelés és a félforduló teljesítésével elérjék, vagy legalább is megközelítsék az értékmérő számot. Ha ez megtörténik, a terhelés minden esetben kielégítő lesz, géprevárás nem fordul elő, az elegytovábbítás meggyorsul és az összekapcsolt mozgalom nagy segítséget jelent a szállítási feladatok lebonyolításában, a vasútüzem gazdaságossá tételében.

Vita az értékelés körül

A beszámoló feletti élénk vita termékenyítően járult hozzá a megújítandó összekapcsolt mozgalom tervezetéhez. A hozzászólások elsősorban az értékelés módja körül alakultak ki s a felszólalók mind ehhez, mind a tervezet többi részéhez figyelemre méltó javaslatokat terjesztettek elő.

Jámbor elvtárs, a 7. A osztály vezetője bírálta a 8. szakosztályt azért, mert a tervezetet nem tárgyalta meg előzetesen elég alapossággal a 7. szakosztállyal. Félő, hogy a vontatás az új elgondolás, a 12 órás forgalmi terv alapján nem tudja majd idejében felmérni a mozdonyszükségletet. Javasolta, hogy az utasítás megszerkesztése előtt az értékelés módját alaposan vitassák meg. *A 7. A. mindent elkövet a forgalomnak mozdonnyal való jobb kiszolgálása érdekében. Helyes lenne, ha a menetirányítókat valamilyen formában érdekeltté tennék a gépek gyors visszafordításában.*

Brezina József (debreceni igazgatóság) a mozgalom eddigi legnagyobb eredményeként azt könyvelte el, hogy *javult az együttműködés a menetirányítók és a mozdonyvezetők között.* Kérte: a 12 órás vonatforgalmi tervre való áttérés után a menetirányítóknak ne kelljen értékelniök a minőségi és mennyiségi tényezőket, hogy az így felszabaduló idejüket az irányításra fordíthassák. *Blaskovics* elvtárs, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője egyetértett a 12 órás vonatforgalmi terv szerinti értékeléssel. Javasolta azonban, *egészítsék azt ki a gépek forduló fűtőházban eltöltött idejének mérésével.* A C- és D-vonatoknak a mozgalomból való kivételét úgy képzeli, hogy csak a mérés szempontjából nem tartoznak oda. *Turóczi Béla* (budapesti igazgatóság) kifogásolta, hogy az új értékelési mód kibuvót ad a mozdonyirányítóknak a géprevárások miatti felelősségrevonása alól. A mozdonyirányító azzal törődjön, hogy a gépigényeket ki tudja elégíteni, ezért munkáját ne vonalakra szabják meg, hanem fűtőházakra építsék. *Beöthy Andor* (7. szakosztály) szintén helyeselte a 12 órás vonatforgalmi terv alapulvételét. Szerinte nem lehet általánosan azt mondani, hogy a hosszabb trakciós határok gazdaságosabbak, mint a rövidek, mert a mozdonyszemélyzet túlzott igénybevétele fokozódik általuk.

Szandi László (szombathelyi igazgatóság) a szombathelyi mozdonyirányító szervezet megerősítését javasolta. Kifogásolta, hogy *a szakszervezet eddig keveset foglalkozott az összekapcsolt mozgalommal.* A *„Szocialista Vasútért"* kezdetben napirenden tartotta kérdéseit, később azonban a lap hasábjain se kapott hangot a mozgalommal való foglalkozás. *Rutkovszki* elvtárs (miskolci fűtőház) ugyancsak azt kérte, hogy a *Szocialista Vasútért több teret adjon az összekapcsolt mozgalom híreinek.*

Berke elvtárs, a 8. szakosztály helyettes vezetője, ellenezte Blaskovics elvtársnak azt a javaslatát, hogy a forduló fűtőházban eltöltött időt is vegyék be az értékelésbe, mert ez zavarná az értékelést és vitára adna alkalmat. Vitatta, hogy az új rendszer a gépek korlátlan gőzalatt tartását eredményezné, sőt *a 12 órás terv pontosabbá, reálisabbá teszi majd a gépigénylést és a gépek kiadását. Egerszegi* elvtárs (miskolci fűtőház) javasolta, hogy *a menetirányítók és mozdonyirányítók is kapjanak túlsúlyprémiumot,* mert az új értékelési rendszer csak úgy válik ösztönzővé, ha az irányítók is érdekeltek benne.

Vonják be a kereskedelmi szolgálatot is!

Pánti Béla, a szombathelyi igazgatóság vezetője elismerte, hogy a mozgalom máris hozott eredményeket a mozdonykihasználásban. Hiba volt azonban, hogy az elegyáramlás egyenetlensége következtében visszafelé nem tudtak terhelést biztosítani a vonatoknak. Hangoztatta, hogy nem lehet figyelmen kívül hagyni Blaskovics elvtársnak a fűtőházi tartózkodásra vonatkozó javaslatát. *Kifogásolta, hogy a kereskedelmi szolgálatot nem hívták meg az ankétra.* A kereskedelmi szolgálatnak szintén ki kell vennie a részét az összekapcsolt mozgalomból, hiszen ez a szolgálati ág jelzi az elegyáramlást az ötnapos rakodási terv alapján. Az utasítás kidolgozásába feltétlenül be kell venni a kereskedelmi szolgálatot is. Neki is az a véleménye, hogy a mozgalomban anyagilag érdekeltté kell tenni az irányító személyzetet. *Mohácsi* elvtárs (szolnoki fűtőház) azt indítványozta, hogy a mozgalom értékelése a fűtőházaknál történjék, mert csak így lesz mozgósító a vontatási személyzetre.

Az utasítás megszerkesztése

Számos hozzászólás hangzott még el, több kisebb előterjesztéssel egészítve ki a beszámolót. Lindner elvtárs válaszai után Gáspár elvtárs zárószavaiban hangoztatta, hogy a szakszervezetet és a Szocialista Vasútért szerkesztőségét jogosan érte a bírálat a mozgalom elhanyagolása miatt. Hiba volt az is, hogy a *Szakszervezetek Országos Tanácsát* nem hívták meg az ankétra, a jegyzőkönyvet azonban majd elküldik neki, hogy a SZOT felhívja a szállító felek üzemi bizottságainak figyelmét az összekapcsolt mozgalom célkitűzéseire. *A menetirányítók jutalmazására vonatkozó javaslatokat tanulmányozni kell.* Mindenképpen el kell érni, hogy *az összekapcsolt mozgalom legyen a végrehajtó szolgálat fő mozgalma.* A többi mozgalmat is ennek szolgálatába kell állítani. Javasolta, hogy a végrehajtási utasítás megszövegezésébe vonják be a 7. és 8. szakosztály mellett *a kereskedelmi szolgálatot és a szakszervezetet is.* Az utasítás tervezet legkésőbb június 1-re készüljön el, hogy július 10—12 között igazgatósági szinten ismertethessék a mozgalmi szervekkel és a dolgozókkal. Majd az elfogadott és végleges formában kiadott utasítást tegyék oktatási feladattá, hogy minél előbb vérévé váljék minden dolgozónak.



A nagykanizsai fűtőház fiókműhelyében Gáspár László mozdonylakatos ifjúmunkás amellett, hogy kifogástalan munkájával példát mutat dolgozótársainak, a színjátszó csoportnak is lelkes tagja. (Kovács Géza felv.)

Az egyeztető bizottságok kiszélesítésére vonatkozó minisztertanácsi határozat jelentősége a vasúton

Írta: Gáspár Sándor, a szakszervezet elnöke

A Minisztertanács a legutóbbi ülésen a SZOT javaslatára nagy jelentőségű határozatot hozott, amelyet a Szabad Nép is közölt május 12-i számában.

A határozat értelmében a Munka Törvénykönyv végrehajtási utasításának kiegészítéseként a MÁV-nál és a postánál is életre hívják az egyeztető bizottságokat. Ezen határozat vasutunk forgalmi, kereskedelmi, vontatási és pályafenntartási dolgozói előtt eddig ismeretlen területet nyit meg munkaügyi és egyéb szociális kérelmeik és panaszaik elintézésére. Eddig ugyanis csak szolgálati úton fellebbezhettek a vasutas dolgozók, ha sérelmes volt rájuk nézve egy-egy intézkedés.

Az egyeztető bizottság kizárólagos hatáskörébe tartozó viták a következők lehetnek: besorolási sérelem, a munkaidő, vagy a túlmunka szabályozásából adódó, szabadságolásnál, áthelyezésnél, a munkaviszony megszüntetésénél ért sérelem, akár a munkaviszony tartama alatt, akár annak megszűnése után merül fel. Az egyeztető bizottságok kötelesek a panaszt az előterjesztést követő 8 nap alatt elintézni. Az egyeztető bizottság üléseit munkaidőn kívül tartja. Határozata okirat, a benne foglaltakat végre kell hajtani.

Dolgozóink nagy megelégedéssel fogadják ezen intézkedéseket, mellyel megoldást nyer azon kérésük, hogy valamennyi szolgálati helyen — épp úgy, mint a járműjavítóknál és más üzemi vállalatoknál — működjenek egyeztető bizottságok. Ez a kérés most megvalósult, mert a rendelkezés jogot ad arra, hogy minden szolgálati helyen megalakítsák az egyeztető bizottságot.

Ez az intézkedés teljesen összhangban van pártunk Központi Vezetőségének legutóbbi határozatával, a XX. kongresszus hazai viszonyokra alkalmazását jelenti. A határozat segíti megszüntetni vasútunk területén a bürokrácia útvesztőjét, mert a Munka Törvénykönyv kimondja, hogy a panaszokat 8 nap alatt el kell intézni. Megszűnnek az irodáról irodára küldözgetések. A dolgozó jogosan mehet a sérelmével a helyi egyeztető bizottsághoz és ha annak határozatával nem ért egyet — az igazgatósági, vagy a minisztériumi egyeztető bizottsághoz fordulhat.

Hogy a munkaügyi viták elintézésének módjában ennyire előre haladhattunk, ezt a Szovjetunió felszabadító harcának és pártunk helyes politikájának köszönhetjük, amely mindenkor szem előtt tartotta a dolgozók érdekét. A múltban egyeztető bizottságok sem a vasút, sem más iparág területén nem működtek.

Az egyeztető bizottságok módot és lehetőséget adnak arra, hogy a szocialista törvényességet jobban betartsák a vasút ügymenetében mint eddig. Segít megszüntetni a kiskirályoskodást, a személyi megfélemlítést és segíti a túlkapások kiküszöbölését. A határozat jogot és alapot ad szakszervezetünknek a további eredményes munkához, de egyben kötelességet is jelent. Az intézkedés betartásával népgazdaságunk fejlődését, a dolgozók biztonságát, életnívójának emelését, tervünk teljesítését segítjük elő.

Szükség van nálunk az egyeztető bizottságokra, mert bár népköztársaságunkban általában megszűnt a kizsákmányolás az egész iparban s a vasúton is — mégis a mi társadalmunkban is vannak munkaügyi viták, melyek azonban nagyban különböznek a kapitalista országokban levő munkaügyi vitáktól. Ezeknek a vitáknak nem az osztályellentét az alapja, hanem a munkaügyi jogszabályok egyes rendelkezéseinek a vezetők vagy a dolgozók részéről történő be nem tartása. A munkaügyi viták szocializmust építő társadalmunkban két okból adódnak. Egyrészt a bürokratikus kinövésekből, másrészt a társadalmunk szokásaiban megmaradt kapitalista maradványokból. Az esetleges hibák ellenére is látnunk kell persze, hogy bérügyi intézkedésünket a közös érdekből fakadó szaktársi, elvtársi együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás jellemzi.

A munkaviszony jogi szabályozásában a munkásosztály által vezetett egész dolgozó nép akarata nyilvánul meg. Ezért szükséges, hogy az egyeztető bizottság a továbbiakban is őrködjön a munkaviszony és a jogi szabályozásban biztosított törvények betartásán. Teljes összhang van a dolgozók jogai és kötelességei, valamint a vezetők jogai és kötelességei között.

A munkaügyi viták mind szűkebb körre szorítódnak. További csökkentésük érdekében szakszervezetünk egyik legfontosabb feladata a nevelő- és felvilágosító munka. A jövőben a szakszervezetnek az eddiginél nagyobb szerepet kell biztosítani a munkaügyi viták eldöntésében. A Minisztertanács és a SZOT határozata újabb és nagyobb feladatokat ró szakszervezetünk tagságára, aktíváira, és funkcionáriusaira a dolgozók érdekvédelme terén. Ennek érdekében elnökségünk — a szakvonallal közösen a vasútra vonatkozóan átdolgozza a Munka Törvénykönyv ide vonatkozó részét, mert mechanikusan nem alkalmazhatók a Munka Törvénykönyvében foglaltak a vasútra. Rövidesen kiadásra kerül az egyeztető bizottságokra vonatkozó működési szabályzat, addig sem káros azonban, ha tanulmányozzák területi elnökeink, munkatársaink, az üzemi bizottságok elnökei és reszortosai a Munka Törvénykönyvéből a munkaügyi viták elintézéséről szóló fejezetet és igénybe veszik a más szakmáknál működő egyeztető bizottságok tapasztalatait, hogy minél előbb megismerjék a Munka Törvénykönyv és a munkaügyi viták szabályait, az egyeztető bizottságok működését, módszerükben és intézkedésükben egyaránt.

Ha egyeztető bizottságaink helyesen töltik be feladatukat, ha segítik dolgozóink kéréseinek, panaszainak legrövidebb időn belüli orvoslását — akkor dolgozóink hangulatát helyes irányba terelik, megszüntetik a bürokrácia káros hatásait, a szocialista törvényesség megszegését, be nem tartását. Ha felszámolják dolgozóink között az esetleges nyugtalanságot, ezáltal is utat nyitnak a további eredményes munkához, nagyobb lendületet biztosítanak dolgozóinknak második ötéves tervünk célkitűzéseinek megvalósításához.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Fokozott gonddal irányítsák pártszervezeteink a második ötéves terv irányelveinek megvitatását

Írta: Czimma János, a vasút politikai főosztály agitációs alosztályának vezetője

Második ötéves tervünk irányelv-tervezetét pártunk és kormányunk egyhónapos széleskörű vitára bocsátotta. Nagy jelentőségű tény ez, *annak bizonyítéka, hogy pártunk máris alkotó módon alkalmazza, felhasználja az SZKP XX. kongresszusának tanulságait, mélységesen áthatva a dolgozó tömegek iránti bizalomtól.* Pártunk a marxizmus—leninizmus tanításai alapján teljesen magáénak vallja azt a tényt, hogy a történelem formálói, az élethez szükséges minden jó létrehozói a dolgozó tömegek.

A párt azt akarja, hogy második ötéves tervünk a lehető legjobb, a legmegalapozottabb legyen. Ezért kéri a dolgozók véleményét, észrevételét, bírálatát. Felelősségteljes munka hárul párt- és szakszervezeti szerveinkre. Az ő feladatuk, hogy tovább javítva mozgósító munkájukat, elérjék, hogy

a még hátralevő néhány nap alatt újabb javaslatok segítsék második ötéves tervünk tervezetének kialakítását.

A második ötéves terv a szocializmus alapjai lerakásának, a jólét fokozásának a terve. *Tovább erősödik iparunk, uralkodóvá válik mezőgazdaságunkban a szocialista szektor és mindezt olyan kedvező nemzetközi körülmények között hajtjuk végre, amikor a Szovjetunió erőfeszítéseinek eredményeként tovább enyhül a nemzetközi feszültség.*

Fordulat a vasút fejlődésében

A terv végrehajtása fordulatot jelent vasútüzemünk és a vasutasdolgozók életében is. *A vasút fejlesztésére előirányzott 5,3 milliárd forint több mint másfélszerese az első ötéves tervben beruházott összegnek.* A vasút második ötéves tervének fő célja a vasút technikai fejlesztése, a dolgozók munkafeltételeinek további javítása és ennek segítségével a fokozódó szállítási feladatok végrehajtásának biztosítása.

A terv megvalósítása lényegesen elősegíti a vasút szállítási önköltségének csökkenését.

A tervezett 300 darab Dieselmozdony beállításával például *évente 300 ezer tonna szenet, mintegy 110 millió forintot takarítunk meg.* Egy-egy elavult gőzmozdony újjal való pótlása évente mintegy 300 tonna szén megtakarítását teszi lehetővé.

A vasút feladatai jelentősen megnőnek a második ötéves tervben. Az elszállítandó áruk 80 százalékát továbbítja a vasút. Ez azt jelenti, hogy 1950-hez képest kétszeres lesz az áruszállítás. Ezt a feladatot csak egyenletes szállítás biztosításával lehet megoldani.

Vasutasdolgozóink érthető lelkesedéssel fogadták második ötéves tervünk célkitűzéseit. Már eddig is sok értékes javaslat hangzott el. *Szerencsen például azt javasolták a dolgozók, hogy a meglevő összegen belül többet fordítsanak a biztosítóberendezések fejlesztésére,* amely növeli a vonalak átbocsátó képességét. *A váci pályafenntartási főnökségen* a hozzászólók kifejezték, hogy *a nehézipar további fejlesztése jobban segítse elő a hazai nyersanyagok felhasználását.*

A tapasztalatok azt mutatják, hogy különösen ott születnek jó javaslatok, ahol a pártszervezetek széleskörű politikai munkát végeznek. *Rákos állomáson* például a pártszervezet javaslatára termelési értekezleten vitatták meg az irányelv-tervezetet. Itt született az a javaslat, hogy miután a Budapest—Szolnok—Debrecen vasútvonalon felépül a második vágány, *Rákos állomás kézi állítású váltóit, amely csökkenti az átbocsátó képességet, önműködő biztosítóberendezéssel cseréljék ki. Miskolc-Gömöri* pályaudvaron a vasút fejlesztése mellett, a városi pártbizottság segítségével, *Miskolc fejlődésének második ötéves tervét is megvitatták.* Meg kell azonban mondani, hogy nem mindenütt ilyen kedvezőek a tapasztalatok. Sok helyütt, ahol a pártszervezetek nem kielégítően irányították a vitát, olyan mondhatnánk „kívánságlistát" készítettek, amelynek teljesítése jóval meghaladná az előirányzott beruházások összegét.

Jól kell gazdálkodni az anyagi eszközökkel

Népgazdaságunk arányos és egyenletes fejlesztése megköveteli, hogy *a rendelkezésre álló anyagi eszközöket a szükségleteknek megfelelően, a reális helyzetet figyelembe véve osszuk el népgazdaságunk valamennyi ága között.* A pártszervezetek feladata, hogy a dolgozók figyelmét főleg a *„rejtett tartalékok"* feltárására irányítsák. Nyilvánvaló, hogy csak így tudjuk például a vonatok átlagos terhelését a jelenlegi 695 tonnáról 731 tonnára emelni. De csak ez biztosíthatja azt is, hogy a meglevő technikát a lehető legjobban kihasználjuk, hogy jelentősen emeljük tehervonati mozdonyaink jelenlegi alacsony utazási sebességét.

Ha pártszervezeteink helyesen irányítják a dolgozók érdeklődését, akkor

sok olyan javaslat születhet, amely elősegíti a szolgálati ágak közötti jó együttműködést, a szállító felekkel való kapcsolat elmélyítését.

Természetesen az ilyen kérdésekről folyó vita nem zárja ki azt, hogy dolgozóink széleskörben hozzászóljanak az 5,3 milliárd forintos beruházáshoz és javaslatokat tegyenek annak helyes elosztásához, felhasználásához.

A második ötéves terv irányelv-tervezetének vitája nemsokára lezárul. *Ez azonban nem azt jelenti, hogy a kérdést levehetjük a napirendről, hanem megvalósításának egész időszakában foglalkozni kell vele.* Pártszervezeteink felvilágosító munkájának arra is ki kell terjednie, hogy a vasúti kérdések megvitatása során ne szoruljon háttérbe az országos jelentőségű problémák megvitatása, mint például a könnyű- és a nehézipar fejlesztése, a mezőgazdaság szocialista átszervezése.

Második ötéves tervünknek sok olyan sajátossága van, amely szorosan összefügg a XX. kongresszus tanításaival. *A terv további ismertetése során fokozottabban kell megértetni dolgozóinkkal a szocialista világrendszer létrejöttének jelentőségét és ezen belül a szocializmust építő országok közötti testvéri együttműködést, a nemzetközi munkamegosztás fejlődésének jelentőségét.* Rá kell mutatni arra is, hogy a mai nemzetközi helyzet mindinkább lehetővé teszi a kapitalista országokkal történő külkereskedelem fejlődését, amely a vasútra is nem kis feladatot hárít. Ezek a kérdések olyan fontosak, hogy a pártoktatás befejezésével sem érhet véget a dolgozók közötti propagálása. *A propagandisták, akik legjobban ismerik ezeket a kérdéseket, legyenek továbbra is leglelkesebb agitátorai, magyarázói az elvi és gyakorlati kérdéseknek.*

A terv ismertetéséhez és magyarázásához vonjuk be fokozottabban a műszaki vezetőket és általában a vezetőket. Felkészültségüknél fogva ők lehetnek legjobb népnevelői a pártszervezetnek, mert ők tudják legjobban megmagyarázni a dolgok közötti összefüggéseket. De

meg kell javítani a második ötéves terv szemléltető agitációját is.

Sajnos, ez idáig ezt a feladatot mind a politikai osztályok, mind a pártszervezetek eléggé elhanyagolták.

Ne feledjük a soronlévő feladatokat

Az irányelv-tervezet feletti vita lezárása után is úgy kell végezni politikai munkánkat, hogy az rendszeresen felhívja a figyelmet az előttünk álló feladatokra. *Nem feledkezhetünk meg arról, hogy már most is az őszi forgalomnak megfelelő követelményeknek tesz eleget a vasút és a napi 14—15 ezer kocsi megrakása sem elégíti ki teljesen a népgazdaság igényeit.* A nagy szállítási feladatok ellenére is most kell megteremtenünk a lehetőségét annak, hogy mozdony- és kocsiparkunkat kijavítva felkészüljünk a még nagyobbnak ígérkező nyárvégi és őszi szállításokra.

Feladatunk nap mint nap történő maradéktalan megoldása a siker legfőbb biztosítéka. Ha nem lesz szállítási adósságunk, ha állandóan egyenletesen teljesítjük szállítási kötelességünket, akkor járulunk hozzá legjobban második ötéves tervünk sikeres végrehajtásához, népünk jóléte további emeléséhez.

ÉLETMENTÉS

Két kopár hegy öleli körül Izsófalvát. A község egyik részét keresztülszeli a kis házak, lombos akácfák között kanyargó vasútvonal. Itt történt néhány nappal ezelőtt az az eset, amelyet szeretnék elmondani.

Szép májusi reggel volt, az orgonák, akácok illata valósággal megsűrűsítette a levegőt. Két kisfiú, egy négyéves és egy kétéves játszott a vágányok mellett. Aztán egyszercsak megunták a puha pázsitot, a sokszínű virágokat és felkapaszkodtak a töltésre. Jókedvűen szedegették a tarka kavicsokat a vágányok között, meg sem hallották a dombhajlat mögött közeledő vonat sipolását és dübörgését.

A mozdonyvezető éberen figyelő szeme is csak akkor vehette észre a sinek közt játszó gyerekeket, amikor a pálya ive ismét egyenesbe fordult. A távolság rohamosan csökkent a robogó gép és a két gyermek között. Ijedt sikoltással csikordultak a fékek, élesen hasította szét a levegőt a mozdony sípja, de a hatalmas test óhatatlanul csúszott a reggeli harmattól nedves sineken.

A mozdonyvezető verejtékező homlokkal hajolt ki a gépből, kétségbeesett kiáltására felfigyelt a két gyerek. A nagyobbik már felismerte a közeledő veszélyt, igyekezett kirántani a sinek közül a kisebbiket. De annak lába megakadt valamiben és ráesett a sínre.

Vége! — suhant át a mozdonyvezető agyán a dermesztő gondolat, de a következő másodpercben már megkísérelte a lehetetlent: egyetlen lendülettel leugrott a gépről és megkezdődött az idegtépő versenyfutás a gyermek életéért. Es sikerült! Megelőzte a lomhán csúszó mozdonyt és az utolsó pillanat utolsó töredékében elrántotta a kis testet.

Karjába emelte a szőke kisfiút, aki csak most érezte meg a veszélyt, és kis karjaival remegve kulcsolta át a férfi nyakát. S a mozdonyvezető kemény arcán hirtelen két kis patak futott végig, s erős testét megrázta a zokogás: az apai szív legmélyéről törtek elő ezek a könnyek, hiszen ő is édesapa, ha hazatér, az ő gyermekének karja kulcsolódik nyaka köré.

Mi, akik a megrendítő életmentés végére érkeztünk oda, köztük a kisfiú édesapja is, némán, dermedt csöndben álltunk, s hagytuk, hogy a könnyek végigperegjenek arcunkon. Láttuk az akaraterő, az önfeláldozás gyönyörű példáját, láttuk, amint a mozdonyvezető hideg en verejtékező homlokkal, élete kockáztatásával az alig néhány centiméternyire levő gép elé hajol és láttuk, amint a mozdony nagy fekete teste még három métert csúszik tovább a csillogó vágányokon az életmentés színhelyétől . . .

S hősies magatartásával, éber, utasításszerinti munkájával példaképként állt előttünk Kaiser Károly mozdonyvezető, a kazincbarcikai fűtőház üzemi bizottságának elnöke.

Csomós Valéria
Szuhakálló állomás
DISZ-titkára.

Az igazgatóság is megköszönte

„Megköszönöm ismeretlen társamnak . . ." címmel közöltük március 5-i számunkban *Varga Lajos* elvtárs levelét, amelyben beszámolt arról, hogy Veszprém-külső állomáson egy ismeretlen vasutas útitársa önzetlen segítséget nyújtott a 424—251-es számú mozdony üzemképessé tételében. Varga elvtárs levelére a budapesti igazgatóságtól a következő választ kaptuk:

„A cikk alapján kinyomoztuk az ismeretlen utast, aki a mozdony üzemképessé tételénél segédkezett. Neve: Józsa Benő. A Keleti fűtőház mozdonyvezetője. Példamutató és eredményes munkájáért dicséretben és 200 forint jutalomban részesítettük.

Bedő József,
az igazgatóság vezetőjének helyettese."

FELVÉTELI HIRDETMÉNY

A Landler Jenő Járóműjavító ÜV az 1956—57-es tanévre I. évfolyamú ipari tanulókat vesz fel járóműjavító lakatosnak, esztergályosnak, tűzikovácsnak, kazánkovácsnak, vagonbognárnak, illetve vagonasztalosnak. *A felvételhez szükséges az általános iskola 8. osztályának sikeres elvégzése, betöltött 14. életév — 17 éves korig, testi alkalmatosság, budapesti vagy olyan pestkörnyéki lakás, ahonnan a tanulók nagyobb fáradság nélkül bejárhatnak munkahelyükre.*

Vidéki tanulót még abban az esetben sem tudnak felvenni, ha az szállásról gondoskodik. Az üzem ipari tanulóotthonnal nem rendelkezik.

A felvételnél elsőbbségi joguk van az üzem dolgozói gyermekeinek, valamint a vasutas szülők gyermekeinek.

Jelentkezési határidő: 1956. május 15—július 31-ig. A tanév végén felvételi vizsga lesz, kellő számú jelentkezés esetén a jelentkezési határidőt megrövidítik. Jelentkezni lehet személyesen, vagy levélben. Cím: Ipari tanuló felvétel: Landler Jenő Járóműjavító ÜV Budapest, IV. (Ujpest) Elem-u. 2. tanműhely. (A 14-es villamos végállomásánál.)

Nemzetközi ÉLET

Egyre szebb lesz a bolgár vasutasok élete

(Bolgár Tájékoztató Iroda.)

Az utóbbi tizenegy esztendő szabad fejlődése a bolgár vasúti közlekedésben nagy változásokat hozott. A Szovjetunió testvéri segítségével új vonalak épültek, a gördülőállomány nagyszámú mozdonnyal és kocsival bővült. A régi kocsijavító-műhelyeket korszerű üzemek váltották fel, amelyekben nemcsak javításokat végeznek, hanem személy- és tehervagonokat, különféle vasúti berendezéseket és felszereléseket is gyártanak. A szovjet munkamódszerek bevezetése lehetővé tette a technika teljes mérvű kihasználását. A mozdonyok 24 órás futása megkettőződött. A védőberendezések alkalmazásával nagymértékben csökkent a balesetek száma. Mindezek eredményeképpen növekedett a szállítás volumene. A múlt évben a bolgár vasutak négyszer annyi árut szállítottak, mint 1939-ben.

A Bolgár Kommunista Párt és a kormány nagyra értékeli a vasutasok munkáját és arra törekszik, hogy jobb munka- és életviszonyokat teremtsen számukra. Rendkívüli munkateljesítményért hat vasutast a *„Szocialista Munka Hőse"* kormánykitüntetéssel, 1097 dolgozót rendjellel tüntettek ki. 27-en kaptak *Dimitrov-díjat.* 1955 végéig 2545 lakás és négy kulturális otthon épült a vasutasoknak. Ezenkívül a dolgozók kölcsönt kapnak lakásépítésre.

A szakszervezet most építtet számukra 14 üdülőt az ország legszebb vidékein. Az üdülőkben évente 20 000 vasutas tölti szabadságát. Az elmúlt évben a Fekete-tenger partján és a hegyekben hét úttörőtábor 3000 dolgozó gyermekét látta vendégül.

Jelentős mértékben megjavult a vasutasok anyagi helyzete. Már csak mint emlék él emlékezetükben az az idő, amikor a mozdonyvezetők, fűtők, fékezők 40—50 órát voltak egyhuzamban szolgálatban, egy darab szárazkenyérrel zsebükben. Az összes vasúti csomópontokon kantinok és pihenők állanak a szolgálatban levők rendelkezésére.

A vasútnál is progresszív munkabér rendszert vezettünk be. Ez a munka megjavulására, az átlagos munkabérek emelkedésére vezetett.

A népi hatalom sokat áldoz a közlekedési dolgozók kulturális igényeinek kielégítésére. Jelenleg két kultúrház, három klub, egy filmvetítőkocsi — amely a legtávolabbi állomásokat is felkeresi — áll a bolgár vasutasok rendelkezésére. A különböző kerületekben 106 könyvtár működik több mint 380 000 kötet szépirodalmi, tudományos, műszaki és gyermekirodalommal. Egyre jobban fejlődik a művészi tevékenység is. A vasutasok tánccsoportokat, kórusokat, színjátszócsoportokat, zenekarokat szerveztek. Virágzik a sportélet is.

A párt és a kormány gondoskodását azzal hálálják meg a vasutasok, hogy legjobb tudásukkal biztosítják a gyors és biztos közlekedést, a tervek teljesítését és a szállítási költségek csökkentését.

HÍREK A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A *Kandalaska* és *Murmanszk* közötti fővonalat már évekkel ezelőtt villamosították. Most a kirovi körzet felé folytatják a villamosítást. A körzet 80 gőzmozdonyvezetője elhatározta, hogy villamosmozdony-vezetővé képezi át magát. A tanfolyamok már meg is kezdődtek.

A *„Zsenminzsibao"* beszámol a *Czinin—Ulan-Bator* közötti új vasútvonal építéséről. Hangsúlyozza, hogy a vasút építésében egyesültek a szocialista világ erői, mert megtalálhatjuk itt — írja többek között — a Szovjetunió, Magyarország, stb. iparának legkülönbözőbb termékeit.



A lengyel vasutasok egyik büszkesége a chrzanowi „Dzierzynski" Mozdonygyár új mozdonya

A Francia Vasutasok Nemzeti Szövetségének küldöttsége látogatást tett a leningrádi járóműjavítóban, amelyről nagy elismeréssel nyilatkoztak

★

Villamosítják a vasútvonalakat az Uralban. Már megkezdődött a *Kurgan—Makusino—Jurgamüs* vonalak tápvezetékeinek építése. Folyik az erdők átvágása. Az építkezésnél a legkorszerűbb eljárásokat alkalmazzák.

★

Krasznodarban 1948-ban községet építettek a vasúti mozdonyvezetők számára. Az egy utcából álló község azóta kis várossá fejlődött.

★

Stefan Lungu román mozdonyvezető — versenyben Motov szovjet mozdonyvezetővel — már túlhaladta a célul kitűzött százezer kilométeres főjavítás nélküli mozdonyfutást.

★

Boliviában a vasutasok sztrájkkal vívták ki, hogy iskolát állítsanak fel gyermekeik számára. A 40 órás sztrájknak meg volt a hatása, a bolíviai oktatásügyi minisztérium elrendelte az iskola felállítását.

Az angol vasutak nyári menetrendjében a „Bristolian" nevű vonat lesz a leggyorsabb. Paddington és Bristol között közlekedik majd és átlagos sebessége 110 kilométer lesz óránként.

★

Egy amerikai statisztikai kimutatás szerint — 1953-ra vonatkoztatva — a hazai légijáratok viszonylatában a közlekedés tizenkétszerte nagyobb kockázattal jár, mint a vasúton. Hivatalos kimutatás állapítja meg, hogy a repülőgépeken megtett minden százmillió utasmérföldre 0,75 halálos baleset esik. A statisztikai jelentés hozzáteszi, hogy a kimutatás nem foglalja magában a szabotázsnak tulajdonított légi baleseteket.

★

Schärf osztrák alkancellár bejelentette, hogy a közalkalmazottak — közöttük a vasutasok fizetését még ebben az esztendőben olyan színvonalra állítják vissza, mint az a háború előtt volt. Hangsúlyozta, hogy a bérek rendezését az teszi lehetővé, hogy Ausztria nemzeti jövedelme ebben az esztendőben százmilliárd schillinggel emelkedett.

Második ötéves tervünk irányelv-tervezete és a vasút

A SZEMÉLYES ANYAGI ÉRDEKELTSÉG

Második ötéves tervünk irányelvei további fejlődésünk nagyszerű távlatait tárják elénk. A vasutas dolgozók különös örömmel fogadták azt, hogy a vasút munkája és műszaki fejlesztése az irányelvekben népgazdasági szerepének megfelelő helyet kapott.



A vasúti közlekedés teljesítménye árutonna kilométerben 1960-ban az 1955. évihez képest mintegy 25 százalékkal kell hogy emelkedjék.

A terv nagyszerű feladatainak végrehajtása érdekében fel kell számolni a még meglevő szervezési hiányosságokat, meg kell szüntetni minden akadályt, amely korlátozza a dolgozók alkotókészségének legteljesebb kibontakozását, s mint a tervezet előírja: *„...el kell érni, hogy a személyes anyagi érdekeltség összhangban legyen a népgazdaság előtt álló legfontosabb feladatokkal és elősegítse azok megvalósítását."* Ennek eléréséig még jócskán akad megoldandó feladat. Vegyük például a vontatójárművek javításának helyzetét. A mozdonyok hasznos teljesítménye legjobban az adott időszak alatt végzett tonnakilométer teljesíménnyel mérhető, és elsőrendű népgazdasági érdek fűződik ahhoz, hogy a gépek karbantartása, javítása, és üzemeltetése a lehető legmagasabb tonnakilométer teljesítmény elérését biztosítsa.

Ennek ellenére

az elvégzendő javításokat nem az elérendő teljesítmény alapján tervezik, hanem 1, 3, 6 hónap, illetve 1 év elteltével kerül sor a különböző javításokra.

A javítást végző dolgozók, mozdonyvezetők, de a fűtőházak és járműjavítók vezetői sem érdekeltek anyagilag abban, hogy a javításból kikerülő gép a következő javításig nagy tonnakilométer teljesítmény elérésére alkalmas állapotban legyen.

A szovjet vasutasok évtizedes tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a javítások minőségi értékelése és a mozdonyteljesítményi műszaki normák összekapcsolása rendkívül nagy tartalékok feltárását teszi lehetővé azáltal, hogy a dolgozók pontosan lemérhetik munkájuk eredményét a gondjukra bízott gépek teljesítményében és a megfelelő bérrendszeren keresztül annak pénzbeli kifejezésében.

Az állomási dolgozók bérezésének jelenlegi rendszere vajmi csekély ösztönzést ad a magasabb termelési eredmények elérésére. A munkaköri bérek legalacsonyabb és legmagasabb szintjének megszabása elvileg a huzamosabb időn keresztül elért eredményektől függően, azonos munkakörön belül 50 százalékos eltérést is megenged, mégis a már egyszer megadott besorolás gyakorlatilag állandónak tekinthető. A béralapon belüli besorolás operatív megváltoztatása a dolgozók túlnyomó részénél gyakorlatilag megvalósíthatatlan. A fizetés teljesítménytől függő részének egyedül a jutalom tekinthető, melyet a munkaversenyben elért eredmények és még sok egyéb, gyakran szubjektív tényező alapján az állomásvezető oszt szét a dolgozók között.

Budapest—Kelenföld állomás az első negyedévben a terv túlteljesítése alapján a béralap 1,4 százalékának megfelelő összeget fordíthatott kiemelkedő teljesítmények jutalmazására. A fizetésnek 98,6 százaléka állandó bér, 1,4 százaléka a jutalom. Ez az arány már egymagában is azt mutatja, hogy a bérrendszer nem számol a dolgozók közvetlen anyagi érdekeltségének szocialista elvével.

a jutalmak elosztásának gyakorlata lehetetlenné teszi, hogy a dolgozók a jutalmat a magasabb teljesítmények számukra közvetlen anyagi eredményének tekinthessék.

Az állomás január havi teljesítménye lényegesebben magasabb volt, mint a februári, mégis a jutalom összege januárban 22 százalékkal kevesebb volt a februárinál. A dolgozók körében jogosan uralkodik az a nézet, hogy a magasabb jutalom összege elsősorban nem az állomás jó munkájától, hanem az igazgatóság többi állomásainak gyengébb eredményeitől is függ, mert az igazgatóság csak akkor ad magasabb jutalomösszeget, ha a gyengébb eredményt elért állomások révén jutalom „megtakarítást" ér el.

Véleményem szerint feltétlenül szükség van arra, hogy még a második ötéves terv első éveiben az állomásokon is meghonosítsuk a gazdasági önelszámolás rendszerét és a helyesen megállapított műszaki normák alapján történő pénzellátás megszervezésével a forgalmi végrehajtó szolgálat dolgozóit anyagilag érdekeltté tegyük a magasabb teljesítmények elérésében. A gazdasági önelszámolás kiterjesztése előtt álló akadályok általánosságban való hangoztatása helyett a megvalósítás lehetőségeinek feltárására kell irányítani a vasút gazdasági és tudományos kádereinek figyelmét, mert a külszolgálat dolgozóinak rendkívül nagy szükségük van olyan világos és egyszerű bérrendszerre, melynek ösztönző hatása, párosulva a dolgozók lelkes, céltudatos munkájával, elősegíti a második ötéves terv nagyszerű célkitűzéseinek megvalósítását.

Kovács László
mérnök-gazdász
Budapest—Kelenföld



A villamos és diesel-mozdonyokon kívül a kiselejtezésre kerülő gőzmozdonyok pótlására 120 darab korszerű, nagyteljesítményű gőzmozdonyt kell üzembehelyezni az ötéves terv ideje alatt.

A műszaki színvonal és a minőség emelése

A második ötéves terv időszakában a magasabb termelést a lehető leggazdaságosabban kell megvalósítani. Éppen ezért a termelékenység emelését jelentős részben *nem új beruházásokkal, hanem a meglevők jobb kihasználásával, a munka jobb megszervezésével kell elérni.*

Az irányelvek félreérthetetlenül megszabják azokat a feladatokat, amelyekkel eddigi eredményeinket tovább tudjuk fokozni: elsősorban *a műszaki színvonalat kell emelni.* Műszaki vezetőinknek még fokozottabban kell lépést tartania a rohamosan fejlődő technikával, elsősorban a szovjet tapasztalatok átültetésével, a mi viszonyainkra alkalmazásával és terjesztésével.

A műszaki fejlesztés mellett többet kell foglalkozni *az anyagellátás javításával* is. Feltétlenül figyelembe kell venni *a minőség megjavítását,* ez pedig csak úgy lehetséges, ha nemcsak több, hanem jobb minőségű anyagot is kapunk.

A műszaki színvonal emelése megköveteli *a szakképzés fellendítését.* Szakköreink, továbbképző iskoláink nem megfelelően működnek, az elméleti anyag igen sok, viszont a gyakorlati képzés alacsony színvonalú. Minden szakmában továbbképző szakköröket kell szervezni, mert minél több jólképesített dolgozót nevelünk, annál könnyebb a vezetés, a fejlett munkamódszerek elterjesztése s ezen keresztül a termelékenység növelése.

Csomor János,
Szolnoki Járóműjavító

Már látjuk az eredményeket!

Állomásunk dolgozói alaposan tanulmányozták második ötéves tervünk irányelveit. A tervekből állomásunkra is sok jut, egyrészt azért, mert a vasút egészének fejlődése feltétlenül éreztetni fogja hatását nálunk is, másrészt pedig közvetlenül is részesülünk a tervberuházásokból. Állomásunk már a legközelebbi időszakban számos *új vágányt, kitérőt és egyéb, a munkát megkönnyítő létesítményt kap.* Ugyancsak a munka javulását idézi elő a *rakodások gépesítése, a korszerű biztosítóberendezések felszerelése.*

Még inkább előtérbe kerül a dolgozókról való gondoskodás. A második ötéves tervnek még csak az elején tartunk és máris tapasztaljuk eredményeit állomásunkon is. A TBKÉ dolgozói számára már épül az új öltöző és mosdó, amelyre 150 ezer forintot fordított államunk.

Állomásunk dolgozói látják és tudják, hogy bár nagymértékben megnőnek a szállítási feladatok, azoknak végrehajtásához is sokkal több eszközt kapnak a vasút korszerűsítésével. De nem esünk abba a hibába, hogy mindent a beruházásoktól várjunk. Ugy igyekszünk dolgozni, hogy *a már meglevő eszközöket is a leggazdaságosabban tudjuk felhasználni,* mert ha mindent az új, korszerű gépek beszerzésétől, a beruházásoktól várunk, akkor — úgy gondolom — nem járulunk hozzá elég eredményesen az olcsóbb és gazdaságosabb szállításhoz.

Vajda János ÜB-elnök,
Békéscsaba állomás

A SZAKMAI FILMOKTATÁS FEJLESZTÉSÉRŐL

Nagy megelégedéssel olvastam második ötéves tervünk irányelv-tervezetében, hogy fejleszteni kell a filmgyártást és a mozihálózatot. A terv egyik célul a keskenyfilmgyártás növelését jelöli meg. Gondolom, ebbe beletartozik a szakmai filmoktatás fejlesztése is, ami minket, vasutasokat is közelről érint, hiszen a vasúton évek óta eredményesen (bár még korántsem kielégítően) folyik a keskenyfilmes szakmai továbbképzés.

Nyolc év alatt 19 film

Részletkérdés ugyan, éppen ezért nem tarthat számot külön figyelemre az irányelvek végleges megfogalmazásánál a vasutas oktatófilm-gyártás fejlesztése, de úgy hiszem, foglalkozni kell ezzel is, hogy a részletek kialakításánál ez is beleilleszthető legyen a második ötéves terv hatalmas építményébe.

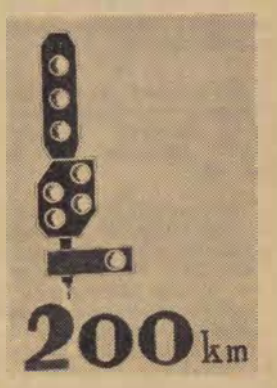
A filmoktatást 1948-ban vezettük be a MÁV-nál. Elég korán tehát. Az eltelt nyolc év alatt azonban a fejlődés meglehetősen lassú volt. A *Magyar Híradó- és Dokumentumfilmgyárban* ez idő alatt 16 filmet készíttettünk. A fejlődés meggyorsítására a vasúti főosztály oktatási szakosztályán megszerveztük a filmgyártó csoportot, s azóta „házilag", teljesen önállóan három filmet forgattunk. Azért ilyen keveset, mert nem állott rendelkezésünkre megfelelő gépi, laboratóriumi berendezés és egyéb anyagi eszköz.

Szakmai oktatás céljára tehát jelenleg összesen 19 filmünk van, helyesebben most már csak 18, mert időközben a váltóőri szolgálatot szabályozó utasítás megváltozása miatt egy film érvényét vesztette. Bár a 18 film gazdag témakört ölel fel, a vasút egészéhez képest mégis nagyon szegényes. El kell érnünk, hogy minden szolgálati ág részére készítsünk filmet, a fontosabb szolgálati ágak részére pedig a szolgálati ág minden reszortjáról.

A fejlesztés iránya

A vasút legfelső vezetői tudatában vannak ennek és a szakmai filmoktatás fontosságának szem előtt tartásával erre az évre már előirányozták új felvevőgép és laboratóriumi felszerelés beszerzését. De az új ötéves terv folyamán még további fejlesztésre kell már most gondolni. Szükséges lenne például a tervezett műszaki berendezéseket hangos felvevőgéppel kiegészíteni. Megfelelő műterem és egyéb helyiségek biztosítása is az elkövetkező évek feladata. Ha megkapjuk ezt az önálló, teljes kapacitást, a gyártási költséget az előzetes számítások szerint a jelenleginek harmadára, negyedére tudjuk csökkenteni, s a megtakarított összegeket új filmek készítésére fordíthatjuk.

Fejlesztendő a filmeket forgalmazó szervezet is. Jelenleg az igazgatóságok önálló oktatási csoportjainál egy vetítőrészleg működik egy vetítőgéppel, és egy mozigépésszel. (A budapesti területen két gép és két gépész van.) Ezek havi ütemterv szerint járják a szolgálati helyeket. De a legjobb ütemterv mellett is egy-egy szolgálati helyre legfeljebb másfél-kéthavonként jut el egy-egy film. A második ötéves tervben el kell érni, hogy legalább havonként sor kerüljön minden szolgálati helyen filmvetítésre. Ehhez fejleszteni kell a forgalmazó apparátust, szaporítani kell a vetítőgépeket és gépkezelőket kell kiképezni.



A vasúti vonalak átbocsátóképességének és a forgalom biztonságának növelésére a második ötéves terv évelben mintegy 200 kilométer hosszban önműködő térközbiztosító berendezéseket kell felszerelni.

Vonatmozi

Gondolom, a távlati tervekbe beleillenek az is, hogy rendszeres mozielőadásokat tartsunk a távolsági vonatokon. A négy-öt-hatórás utakunalmát el lehetne űzni, ha a „mozi-kocsikban" kétóránként levetítenének egy játékfilmet. Az utazás közbeni filmelőadások megoldanák a fiatal utasok problémáját is, megszüntetnék a kártyacsatákat, a ponyvaregény olvasást, a rendetlenkedést.

Eddigi filmjeink a tapasztalatok és a dolgozók véleménye szerint a szakmai tudás fejlesztésére alkalmasak, tehát hasznosak. A kezdeti közöny megszűnt, a dolgozók ma már szívesen vesznek részt filmoktatáson. Ezt bizonyítja, hogy 1955-ben 2074 filmelőadáson 352 154 dolgozó jelent meg, ami előadásonként 169 fős átlagnak felel meg.

A film vonzóerejét ki kell használnunk az oktatásban. Ha bekövetkezik a kívánt önállóság, ami lehetővé teszi filmjeink számának szaporítását, akkor semmi kétség, hogy a filmet teljesen a szakmai oktatás szolgálatába tudjuk állítani.

Gárdonyi István,
a filmcsoport vezetője

KORSZERŰSÍTÉS ÉS ÉSSZERŰSÍTÉS

Rendkívül fontos, hogy *termelőeszközeink korszerűsítésével is harcoljunk az önköltség csökkentéséért.* Ezért javasolom, hogy a már elavult, négytengelyes Sz-sorozatú kocsikat alakítsák át kéttengelyű kocsikká. Ezek a régi típusú kocsik már kárára vannak népgazdaságunknak, mert vontatásuk, karbantartásuk költséges, nincsen arányban csekély 20 tonnás raksúlyukkal, akkor, amikor a hasonló négytengelyes kocsik 40, sőt 50 tonnát szállítanak. Emellett ezek a hosszú kocsik rontják az állomások befogadóképességét is. Átalakításukkal minden kocsinál megmaradna két forgóalváz és két tengely, amelyeket máshol lehetne felhasználni.

Ugyancsak nagyban hozzájárulna a gazdaságos szállításhoz, ha körülbelül 20 kilométer hosszúságú összekötő vonalat építenének *Zalahaláp—Halimba* között. Jelenleg a Zalahalápon berakott bauxitnak Tapolcán és Bobán át 83 kilométert kell megtennie. Az új vonal megépítésével legalább 57 kilométer utat lehetne megtakarítani.

Szintén gazdaságos lenne az *Ukk—Zalaszentiván* és *Kisfaludpuszta* közötti 35 kilométeres vonalnak fővonallá való átépítése. Jelenleg a nagy arányban fejlődő iparvidék, Zalaegerszeg térségének termelvényei csak nagy kerülővel, Nagykanizsán vagy Szombathelyen át jutnak el az ország távolabbi vidékeire. Az új fővonalon át lényegesen rövidebb lenne az út Budapestre, gyorsabbjáratú, nagyobb terhelésű vonatok vihetnék a fontos ipari termékeket a fővárosba.

Bognár Károly
Tapolca

Több túlsúlyos vonat

Második ötéves tervünkben a pécsi fűtőház dolgozói legfontosabb feladatuknak a vontatás önköltségének csökkentését tekintik.

Az önköltségcsökkentési terv teljesítésének fő tényezője, hogy a jól karbantartott mozdony időben kijárhasson a fűtőházból, s hogy tüzelési technikánkat, utazási módszereinket a szovjet tapasztalatok nyomán továbbfejlesszük.

Második ötéves tervünk időszakában dolgozóinknak számos olyan panasza nyer orvoslást, ami már több éve megoldatlan. Elkészül az *új, korszerű fürdő, mosdó, felépül kultúrotthonunk.* A rohamos fejlődés irányelveit ismerve dolgozóink még nagyobb odaadással végzik munkájukat.

Farkas István,
Pécs fűtőház

Minden forintot a megfelelő helyre!

A közlekedés fejlesztésére tízmilliárd forintot kell második ötéves tervünk időszakában fordítani. Ebből a vasútfejlesztésre 5,3 milliárd, a közúti és egyéb közlekedésre pedig 4,7 milliárd forint jut. Ezek a számadatok azt a benyomást keltik, mintha körülbelül azonosak lennének a feladatok is. Ez pedig korántsincs így, mert a vasút még a második ötéves terv végén is ötször annyi árut fog szállítani, mint a többi közlekedési eszköz együttvéve. A közúti és egyéb közlekedés fejlesztése kétségkívül fontos és a vasút némi tehermentesítését jelenti. Meggondolandó azonban, hogy helyes-e ez az arány akkor, amikor a vasút berendezése elavult, de a vasúti közlekedés szerepe és jelentősége még beláthatatlan ideig növekedni fog. A villamos és dieselmozdonyok fokozott beszerzésével, a nagyobb teherbírású vágányzat megépítésével, a kocsik raksúlyának felemelésével, illetve nagyobb raksúlyú kocsik gyártásával sok millió forintos önköltségcsökkentést ér el a vasút. Ezzel szemben a közúti teherszállítás gazdaságosság szempontjából össze sem hasonlítható a vasúttal.

Véleményem szerint a második ötéves terv irányelveiben a vasúti, valamint a közúti közlekedés fejlesztésére fordított keretösszegek aránya nem domborítja ki eléggé a vasút jelenlegi és jövőbeni kimagasló jelentőségét. Éppen ezért nagyon gondosan, körültekintően kell felhasználni a beruházási összeg minden fillérét, egyetlen forintnak sem szabad kárbaveszni.

Hasznos József állomásfőnök,
Gödöllő



Öt év alatt összesen 2400 kilométer vágányt kell felújítani, ebből 1600 kilométert 22 tonna tengelynyomásra alkalmassá kell tenni.



A Budapest-Keleti-pályaudvaron forduló vonatkísérők megütközve tapasztalják, hogy mindinkább kiszorulnak a laktanyából, mert a laktanyaszobákat hivatali helyiségekké rendezik át. Mi ez? Racionalizálás? „Racionalizálják" az ágyakat, a vonatkísérők pedig feküdjenek kettesével, hármasával egy ágyba, ha pihenni akarnak?!

□

Aszód állomáson láttuk egy 376-os gép oldalán a felirást: „Éljen az V. Vasutasnap!" Ugy látszik, ez a gép nem tudja tartani a menetidőt, közel egy éve késik. Ravasz trükkel hamarosan behozhatja a késést, ha a közelgő VI. Vasutasnapra az V-ös mellé egy I-est pingálnak.

○

Békéscsaba állomáson a takarítónők számára nem lehet biztosítani a Munka Törvénykönyvben előírt havi négy pihenőnapot. Sokszor jelentették: ezt már az igazgatóságnak — illő lenne, hogy legalább egy szóra megálljanak ennél a problémánál.

=

Vajon miért olyan szánalmasan gyenge az étkezőkocsikban felszolgált feketekávé, holott osztályon felüli áron mérik?

★

Veszprém állomásnál kisebb forgalmú helyeken is 12—24-es beosztásban dolgoznak a telefonkezelők. Hamisan értelmezett béralap takarékosság az, hogy Veszprémben az igazgatóság ragaszkodik a 24—24-es, rendkívül fárasztó beosztáshoz.

●

Csak egy percig láttuk a gyorsvonatból Somlóvásárhely állomást, de ez is elég akhoz, hogy a kis állomás csinosságát, tisztaságát, ízléses parkosítását bátran figyelembe ajánljuk több más, nagyobb állomásnak.

„Az emberről való gondoskodás tükröződjön a beteglátogatók munkájában"

Beteglátogatók ankétja a budapesti területi bizottságon

A budapesti területi bizottság megbeszélésre hívta meg a Keleti-pályaudvar kultúrvárótermébe a beteglátogatási albizottságok vezetőit, valamint a terület legjobb beteglátogatóit. *Grósz József* elvtárs, a területi bizottság elnöke nyitotta meg az ankétot, majd *Ferenc Sándor* elvtárs, a területi bizottság társadalombiztosítási csoportjának vezetője vázolta a megbeszélés célját.

— Ez az első ilyen jellegű ankét a vasút területén — mondotta a többi között. — Nem értekezletnek, hanem elvtársi beszélgetésnek szánjuk ezt az összejövetelt, amelyen az elvtársak elmondják, hogyan javították meg a beteglátogatási munkát a SZOT VIII. teljes ülésének, valamint a szakszervezet központi vezetőségének február 17-i határozata alapján. A két határozat *a társadalombiztosítási tanácsok egyik legfontosabb feladatául jelölte meg a beteglátogatási albizottságok működésének javítását.* A vasútnál vannak ezen a téren eredmények, de hiányosságok is, amelyeknek nagy része abból adódik, hogy dolgozóink zöme munkahelyétől távol lakik. Sok helyen azonban ennek ellenére sikerült biztosítani, hogy a betegeket 24, illetve 48 órán belül meglátogatják, s ha szükséges, segítik őket, de ugyanakkor azokat, akik visszaélnek a betegekről való gondoskodással, leleplezik.

A békéscsabaiak jó módszere

A bevezető előadás után az ankétra vendégként meghívott *Vajda János*, Békéscsaba állomás ÜB-elnöke, *Szabó Mihály*, az állomás beteglátogatási albizottságának vezetője, valamint *Balogh Sándor*, Békéscsaba legjobb beteglátogatója beszéltek arról, hogyan sikerült megszervezni Békéscsabán a TT munkáját. Az állomáson 60 beteglátogató aktívan működik, mindegyiknek megvan a maga kerülete. Sokat javított a munkán, hogy *párosversenyben állnak Veszprém állomással.* A betegeket sokszor *tehervonattal, motorkerékpárral, kerékpárral* keresik fel. Igy *gyorsabban segítségére tudnak lenni a betegeknek*, kórházi beutalás, segély vagy egyéb ügyek elintézésével. De a betegek gyors meglátogatásával azt is elérték, hogy *több táppénzcsalót lelepleztek.* Az albizottság munkáját nagyon megkönnyíti, hogy jó kapcsolatot épített ki a szakvezetéssel, az üzemi bizottsággal és a többi albizottsággal.

A beteglátogatók kettős feladata

A hozzászólásokból nagyrészt az tűnt ki, hogy a beteglátogatási albizottságok, valamint a beteglátogatók tudatában vannak kettős feladatuknak: a betegekkel éreztetik, hogy a társadalom, munkatársaik gondoskodása betegségük idején sem szűnik meg, sőt fokozódik, ugyanakkor éberségükkel megakadályozzák, hogy egyesek visszaéljenek ezzel a gondoskodással.

A *Felépítményi Vasanyagjavító* albizottságának vezetője azt tette szóvá, hogy *a beteglátogatók nem elég lelkiismeretesek*, sokszor csak akkor küldik be jelentésüket, amikor a beteg már meggyógyult. *Kocsis Lászlóné*, az *Északi Járműjavító* albizottságának vezetője szóvátette, hogy sok helyen a szakvonali vezetők akadályozzák a beteglátogatók munkáját. Az Északiban például *Berta Ferenc* osztályvezető gördít akadályokat a betegek gyors meglátogatása elé.

Több hozzászólás után *Rácz Kálmán* elvtárs, a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője abban foglalta össze az ankét eredményét, hogy az *további segítséget adott a beteglátogatási albizottságoknak.* Elmondotta, hogy a SZOT és a szakszervezet központi vezetőségének határozata alapján jelentősen javult a beteglátogatók munkája, de még sok a tennivaló. A legfontosabb — mondotta —, hogy a szakszervezet központi vezetőségének február 17-i határozata értelmében *június 30-ig ott is megkezdjék működésüket a beteglátogatási albizottságok, ahol eddig nem voltak*, a már működő albizottságok pedig a szakvonali vezetés segítségével *gondoskodjanak arról, hogy a betegeket 24, illetve 48 órán belül meglátogassák.*

— A beteglátogatók munkájában tükröződjön az emberről való gondoskodás — mondotta befejezésül. — A beteglátogatók hathatósan hozzájárulhatnak a beteglétszám csökkentéséhez, a beteg dolgozók gyorsabb gyógyulásához.

Területi döntő Szegeden

A szegedi Petőfi Művelődési Otthonban május 6-án, vasárnap tartották a Landler Jenő kulturális seregszemle területi döntőjét. A versenyen részvevő vasutas fiatalok jó felkészültségről, lelkes munkáról tettek tanúságot. Elsőnek a *szegedi szerelésvezetőség* művészeti együttese szerepelt, a *„Csodabogár"* című színdarabbal. A színdarab a bürokrácia elleni harcot segítette és a dolgozók ügyeinek helyes elintézését propagálta. A darab nagy sikert aratott, különösen kitűnt két szereplő, *Kulcsár Márton* és *Kapusi Ferenc*.

Kedves színfoltja volt a döntőnek a *kiskunfélegyházi gyermekszínjátszók „Jancsi és Juliska"* című mesejáték előadása. A gyerekek lelkes játéka megérdemelt tapsot aratott. A kiskunfélegyháziak felnőtt művészeti csoportja is kitett magáért. A *„Pettyes"* című színdarabot mutatták be, s az előadás őszinte elismerést váltott ki a többi kultúrcsoport tagjaiból is. Jól sikerült még *Mezőhegyes állomás* művészeti csoportjának *„Nagymama"* című előadása, valamint a *hódmezővásárhelyi* és *szegedi* énekkar *Bartók, Kodály* gyűjteményeinek előadása, és a Szeged-vidéki népdalgyűjtemény tolmácsolása. Nagy tetszést aratott a zenekarok műsora is, akik *Rossini* és *Erkel* műveket adtak elő.

A bíráló bizottságnak nem volt könnyű dolga s végül is az énekkarok közül a szegedi *„Hazánk"* énekkar férfi és női kara lett megérdemelten első. A makói énekkar kiváló osztályozásban részesült. A színjátszók közül a szegedi szerelésvezetés lett az első, de dicséretben részesültek a technikum színjátszói táncosai és énekkara is.

SZILÁDI SÁNDOR
Szeged.

LELKIISMERETES EMBEREK

Néhány szó a veszprémi szakszervezeti bizalmiak versenyéről

Tavaly nyáron jártunk utol jára Veszprém állomáson. Bizony akkor nemigen lehettünk elragadtatva az állomás tisztaságától, igaz, hogy a város is elég elhanyagolt látványt nyújtott. Ezért láttuk örömmel most, hogy azóta megváltozott a helyzet a városban is, az állomáson is. Az állomás tisztán, csinosan várja az érkezőket, ahogyan az egy megyeszékhely és fejlődő egyetemi város állomásához illik. (Csak barátságosabb, derűsebb színűre festenék a komor, szürke épületet . . .)

Csakhamar megtudjuk a szembetűnő változás okát: az állomás dolgozói a tisztasági hónap idején

állandó versenyt kezdtek a szolgálati helyek tisztántartásáért.

A versenyt az egészségügyi albizottság javasolta, s a máris megmutatkozó siker azt bizonyítja, hogy *az albizottságok munkájának eredményességéhez mennyire hozzájárulhatnak a szakszervezeti bizalmiak.* Ugyanis az egészségügyi albizottság kezdeményezését elsősorban a szakszervezeti bizalmiak karolták fel, legtöbb helyen ők a tisztasági felelősök és most arra törekednek, hogy az állomáson takarított kocsikra is kiterjesszék a versenyt, bekapcsolják a kocsitakarítókat is.

— Közeledik a nyári nagy utasforgalom — mondja *Pócza Sándorné* számfejtő, szakszervezeti bizalmi, akinek szolgálati helye, a nagyforgalmú árufeladási pénztár, első helyen végzett a versenyszakaszban. — Azt akarjuk, hogy állomásunk ragyogjon a tisztaságtól, s ezzel is hozzájáruljunk az utazás körülményeinek megjavításához.

Különösen

szorossá vált a kapcsolat a bizalmiak és az albizottságok között

a SZOT titkársága határozattervezetének megvitatása óta. A segélyezési és üdültetési albizottság üléseire mindig meghívják a bizalmiakat, ha csoporttagjaik ügyét tárgyalják, de kiváltképp megmutatkozik a bizalmiak aktivitása a beteglátogatási albizottság működésében.

A bizalmiak között állandó verseny folyik s a versenyben értékes pontokat jelent a beteglátogatás. Az egészséges versenyszellemnek érdekes példája *Steigerwald Ignác* és *Tóth III. József* esete. Tóth elvtárs régi, Steigerwald elvtárs pedig új bizalmi a raktári dolgozóknál. Az elmúlt évben Tóth elvtárs állandóan az első helyen volt a bizalmiak versenyében, az idén az első negyedévben viszont *Steigerwald elvtársé lett az első-ség.* Hogyan?

Tanult kitűnően dolgozó bizalmitársától,

különösen azt tűzte ki célul, hogy hozzájárul a magas beteglétszám csökkentéséhez. Szorgalmasan látogatta a betegeket, a rászorulóknak minden segítséget megadott, s ezzel siettette gyógyulásukat, de éberségével három esetben táppénzcsalást is leleplezett.

A bizalmi verseny értékelési lapján méltán szerepelnek a legtöbb pontszámmal *Steigerwald Ignác* és *Tóth III. József*, de annál szembetűnőbb, hogy *van olyan bizalmi is, akinek neve mellett csupán egy vizszintes vonás szerepel. Birkás Gyula* segédvezénylő, a tehervonatkísérők bizalmija nem kapcsolódott be a versenybe, igaz, hogy akarva sem igen lett volna erre jogcíme. Csoportjának tagjaival is alig foglalkozik, úgy, hogy azok inkább az ÜB-hez fordulnak problémáikkal, sőt gyakran még a tagdíjat is ott fizetik.

Veszprém állomás dolgozói a bizalmiak többségének jó munkája nyomán már felismerték, hogy *a szakszervezet nem csupán az ÜB-elnök és az ÜB vezetősége jelenti, hanem a bizalmiak széles hálózata*, akikhez azzal a megnyugtató tudattal fordulhatnak, hogy

lelkiismeretes emberekre bízták ügyes-bajos dolgaikat.

Nem szabad, hogy ezt a tudatot néhányan kényelmességükkel, felelőtlenségükkel megingassák.

A holnap mestereinek kiállításán

KEDVES FIATAL OLVASÓ, engedd meg, hogy ez alkalommal az újságíró társaságában, pontosabban kiállításvezető legyen az MTH 24-es számú intézetének (Bp., Megyeri út 45.) kiállításán. Nos, ha kívánsz vagy arra, miket is készítettek a kiállításra a vasút ipari tanulói, jer velem, kezdjük a nézelődést mindjárt itt, az első teremben.



A kiállítás egyik terme
(Az intézet fotoszakkörének felv.)

Ez az asztal, itt az ajtó mellett, kísérleti asztal. Vigyázz mihez nyúlsz, mert ez a szoba csupa elektromosság. Nem kell megijedni, az áram még nincs bekapcsolva. De figyelj csak: egy mozdulat a fali kapcsolónál és most már a kísérleti asztalon sokféle elektromos kísérletet folytathatunk. Nézd csak ezt a villanyégőt. Egy mágneses tekercseléssel folytatott kísérletről ad számot. Ugye érdekes? De lépjünk tovább. Ez itt egy légvezeték modellje, ha jól megfigyeled, pontosan láthatod, hogyan kell bekötni a légvezeték drótjait. Emitt kicsinyített transzformátor. Ezen a metszeten viszont azt tanulhatod meg, hogyan kell egy villanymotor tekercselését elkészíteni.

Amit látsz, most kiállítási tárgy, és mindet-mindet ipari tanulók készítették, *Balogh* Tibor, *Aranyos* János, *Kulin* Zoltán és fiatal társaik. *De nemsokára ezek a kiállított tárgyak már az elektromos szaktanterem felszerelései lesznek. Segítségükkel az ipari tanulók gyorsabban válnak az elektromosság mestereivé.*

SOKÁIG LEHETNE NÉZEGETNI e pompás kísérleti eszközöket, de a másik öt szoba is hasonló gazdag anyaggal vár. Menjünk át a műszerésztanulók anyagismeret termébe.

Ez a mindössze 40 centiméter hosszú esztergapad tökéletesen működik. Készítői *a Nyugati Szerelésvezetőség első éves tanulói*, Mesterük *Dobay* és *Sárosi* elvtárs. Ilyen pontos, nagy szaktudást igénylő munkára is képesek már a fiatalok. Nem kétséges, jó szakmunkások lesznek. Ezt bizonyítják a többi kiállított tárgyak is.

Álljunk meg egy percre ennél a szerkezetnél. Tökéletes másа az ötször nagyobb *Heusinger* vezérműnek. Minden alkatrésze működik és a *Hámán Kató* fűtőház ipari tanulóit dicséri. De ez a 324-es mozdonymodell is megéri a szemlélődést. Még nincs teljesen készen, egyelőre csak a mozdonyalváz és a futómű gépezete látható. De készítői bizonyára nem vallanának szégyent egy valódi 324-es javításánál sem.

Szaporázzuk egy kissé a lépteket, mert a következő teremben is sok a látnivaló. Ez év végére működni fog ez a nagyszerű 424-es mozdonymodell. A Landler Jenő Járóműjavító tanulói dolgoznak rajta. Már minden szegecs helyén van a kazánon, elkészült az alvázkeret is és tökéletes az első forgózsámoly. Mellette, itt az asztalon, dísztárgyak láthatók.

A FALNAK TÁMASZTOTT TÁBLÁKON munkafolyamatok láthatók. Fölül egy darab vas, úgy, ahogy kézbeveszi a munkás. De a tábla alján már láthatod azt a kovácssatut, amely ebből a vasból készült. *Ha gondosan figyeled a táblát, végigkísérheted, hogyan formálódott a vas — satuvá!*

Úgye „kapkodod a fejed" kedves olvasó, aki velem együtt járod e nagyszerű kiállítás termeit. Valóban minden kiállított tárgy ékes bizonyítéka ipari tanulóink növekvő szaktudásának.

S most, ha nem is néztük tüzetesen végig az összes kiállított tárgyakat, fejezzük be a látogatást. De mielőtt elbúcsúznánk ipari tanulóinktól, tekintsünk bele a kiállítás emlékkönyvébe. A sűrűn írt lapokon többek között a következőket olvashatjuk: *„A kiállítás gazdag anyaga biztosíték arra, hogy gyermekeink hozzáértő, jó kezekbe kerültek és kiváló szakemberekké válnak. Tóbiás Zoltánné".* Ennél különb dicséretet mi sem mondhatunk . . .

B. G.

Az első beutalt csoport búcsúja

Vidám hangulatú búcsúest zajlott le a vasutasdolgozók éjszakai szanatóriumában május 14-én, amikor az első beutalt csoport a négyheti szanatóriumi pihenés utolsó napjához érkezett. A beutaltak nevében *Tömösközi Ferenc* elvtárs fejezte ki köszönetét a vasutasszakszervezetnek a szanatórium létrehozásáért. A szanatórium jó munkájának elismeréséül a *Landler Jenő Járóműjavító* beutalt dolgozói egy 424-es mozdony kicsinyített mását, az *Északi Járműjavító* dolgozói pedig szabadság-zászlót nyújtottak át a szanatórium dolgozóinak. A két üzem dolgozói vállalták a szanatórium patronálását is, a többi között felajánlást tettek arra, hogy parkosítják az udvart és az épület környékét.

A szanatórium jelentőségét és jó munkáját bizonyítják az első beutalt csoport egészségi eredményei. A beutaltak 50 százaléka jelentékenyen javult, illetve panaszmentes állapotban hagyta el a szanatóriumot. A többinél is javulást értünk el. A szanatórium kitűnő konyháját dicsérik a testsúlymérések adatai. Az átlagos súlygyarapodás 1,92 kilogramm volt, de szép számmal akadtak, akik három kilónál is többet híztak, két beutalt pedig öt kilóval gyarapodott. Még értékesebbek ezek az adatok, ha figyelembe vesszük, hogy a beutaltak 31 százaléka gyomorbetegségben szenvedett és évek óta képtelen volt megerősödni. A gyomorfekélyben szenvedők túlnyomó többsége is panaszmentessé vált, testsúlyuk gyarapodott. A magas vérnyomású betegek vérnyomása csökkent. Az ideges panaszok, az álmatlanság, levertség már a kezelés első szakában megszűntek. A beutaltak csaknem kivétel nélkül munkaképességük fokozódásáról számoltak be.

Bánki Jenő,
az éjszakai szanatórium
ig. főorvosa

A NAGYSÁG ÁTKA

Nemrégiben három hatalmas láda érkezett a pécsi szertártól Komlóra, mindhárom telisteli ruhával. Rövidesen hirdetmény szólította a ládákhoz a dolgozókat, a következő szöveggel: „Akinek 1956-ra esedékes a ruhája, jelentkezzen az anyagosnál." A dolgozók boldogan cipelték a ruhákat, volt, aki alig látszott ki a téli, nyári ruha, köpeny, csizma mögül. Mondogatták is sürün a dolgozók, hogy lám, a kollektív szerződés nemcsak írott malaszt.

Csupán egy ember maradt bánatos a kollektív öröm közepette. Arcán olyan szomorúság tükröződött, mint az olyan gyerekén, aki rossz volt és karácsonykor nem kapott ajándékot. Pedig Kovács Lajos szolgálatvezető váltóőr nem volt „rossz", sőt kitűnő munkájával az őszi forgalmi versenyben országos harmadik helyezést ért el és pénzjutalmat is kapott. Más volt a baj, mégpedig az, hogy Kovács elvtárs kissé nagyra nőtt, négy centi hiján két méterre és semmiféle konfekcióruha nem jó a termetére.

De hát még ez sem lenne olyan tragikus, hiszen a vasúton arra is van paragrafus, hogy a különleges méretű dolgozók számára mérték szerinti ruhát készítenek. Igen, a paragrafusról Komlón is tudnak, tavalu beküldték a pontos méretbárcát, Kovács elvtárs azonban ennek ellenére hiába várja 1955-re esedékes ruháit.

A „nagyság" másik átka pedig az, hogy az ilyen nagy termethez többnyire megfelelő méretű láb is tartozik, s a vasút fennállása óta nem készítettek még 48-as csizmát. Kovács elvtárs már szinte hozzászokott, hogy a kapott 46-os csizmát saját költségén — csekély 350 forintért — minden esetben átfejelteti 48-asra. Sajnos azonban a ruhát nem lehet hasonló műtéti beavatkozásnak alávetni, ezért Kovács elvtárs nagyon kéri az illetékeseket, ne büntessék termete miatt. Ő igazán nem tehet róla . . .

Kövesdi Gusztáv
Komló

Kisújszálláson bevezették az alázúzalékolási munkamódszert

A kisújszállási pályafenntartási főnökség arról ismeretes a debreceni igazgatóság főnökségei között, de országosan is, hogy *szakaszain elevenen élnek a haladó munkamódszerek*, amelyeknek bevezetésében a főnökség mindig az elsők között van. *Földi Lukács* elvtárs, a fiatal főnök, *Lay Ottó* vezetőmérnök szeretnek haladni a korral, pályamestereik is szívesen hajlanak az újra.

Már tavaly meghonosították a vágányszabályozásnál az *elektro-vibrátoros aláverést*, azóta vígan zúgnak-duruzsolnak a vibrátorok a Szajol—Kisújszállás közötti vonalrészen. Eredményesen alkalmazzák a pályafenntartás egyes munkafolyamatainál használható leghaladóbb módszerek rendszerbe foglalását, a *Kovaljov-módszert* is. Nemrég ismét nagy lépést tettek előre: *április 5-én bevezették a legújabb eljárást, az alázuzalékolással történő vágányszabályozást.*

A nevezetes eseményt lázas előkészületek előzték meg. Az igazgatóság által rendelkezésre bocsátott alázuzalékoló szerszámokat, műszereket gondosan felülvizsgálták, kijavították, aztán *egynapos oktatást* tartottak a dolgozóknak. Az elméleti és gyakorlati oktatás alapján az előmunkás és a csapat tagjai hamar megtanulták, hogy az alázuzalékolás nem más, mint a vágány fekszínhibáinak kijavítására alkalmas új munkamódszer és mint ilyen, egyenértékű az aláveréssel. Lényege, hogy az erre a célra szolgáló mérőeszközzel megállapítják, milyen magasra kell kiemelni a talpfákat, aztán a vágányt megemelve minden talpfa alá olyan vastag zuzalékot helyesnek, amely a szükséges emelési magasságnak megfelel. Amikor ez megtörtént, a megemelt vágányt ráengedik a kavicságyra.

A dolgozók megkedvelték az új munkamódszert

A dolgozók az első napokban *idegenkedtek* az új eljárástól, de amikor pár nap alatt megismerték az előnyeit, *nagy kedvet kaptak hozzá.* Kezdeti nehézség volt, hogy gyakorlat híján teljes kiágyazást kellett alkalmazni, mivel a kiágyazás és a vágánymegemelés alkalmával a nagyobb zúzottkövek könnyen a talpfa alá kerülhettek. Az első napokban éppen a gyakorlatlanság következtében igen nagy volt az egy talpfára eső önköltség: 7,52 forint. Néhány nap múlva rájöttek, hogy kellő óvatosság mellett jól lehet alkalmazni *a sablontáblaszerű kiágyazást.* Ehhez azonban a dolgozóknak előbb meg kellett szokniuk, hogy a kavicságyra nem lehet rálépni, hanem a munkamozzanatokat mindig a talpfáról, vagy a kiágyazott fiókból kell elvégezni. Ennek a munkamódnak alkalmazása és a kellő gyakorlat megszerzése után *április 14-én az egy talpfára eső önköltség már 3,61 forintra csökkent.* Ez azonban még mindig nagyon magas volt. *Tovább kerestek az önköltségcsökkentés lehetőségét.* Ennek eredményeként 16-án *2,64 forintos önköltséget sikerült elérni.* Kitapasztalták, hogy 12 tagú brigáddal leggazdaságosabb a munka végeztetése, mert így az önköltség 2,60—3 forint körül mozog.

Két újítás

Hozzájárult az önköltség csökkentéséhez *K. Balogh Sándor* lakatos és *Demeter István* pályamester, a III. szakasz kezelőjének újítása is. Az újítás megkönnyíti az alázuzalékoló lapát kezelését, ugyanis kiküszöböli, hogy a csuklókar feszítése közben a csúszólap a vonóvezetékben megakad. Ugy változtattak a szerszámon, hogy *a csúklós kart két oldalon* rögzítették. Ezzel elérték, hogy a csúszólap járása nyugodtabb és könnyebb. *Pintácsi Gábor* mérnök újítása szintén hozzájárul az alázuzalékolási módszer tökéletesítéséhez. Pintácsi elvtárs a vaksüppedés mérőket milliméter beosztású mércével látta el. A vaksüppedés így azonnal leolvasható a milliméter beosztású táblán.

Az eddigi tapasztalatok alapján megállapították, hogy az *alázuzalékolás elősegíti a jó minőségű vágányszabályozást*, mert a talpfák nem sérülnek meg, alsó éleik nem kopnak és a felfekvés tökéletesebb, mint az aláverésnél. A teherelosztás is jobb, de ami fő, kisebb a munkaerőszükséglet és *a termelékenység növekedésével szemben a dolgozók fizikai igénybevétele lényegesen csökken.* Sajnos, a nagyszerűen bevált eljárás alkalmazása maris megakadt, mert kifogyott a zúzalék és emiatt a munkát május 10-én egyelőre le kellett állítani. Az igazgatóság jobban támogassa a haladó munkamódszer alkalmazását, lássa el folyamatosan anyaggal a kisújszállási pályafenntartási főnökséget.



Bencze Attila távirász, párttitkár, Lami István telefonközpont kezelő, Polyóka István távirdamester, Salgótarján-külső pályaudvar dolgozói példamutatóan látják el feladatukat.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A vasúti főosztály szakszervezeti bizottsága és fotóköre a Vasutasnapra amatőr fényképpályázatot hirdet. A pályázaton részt vehet minden vasutas fotóamatőr tetszőleges tárgyú, legalább 18x24, vagy 13x18 centiméter méretű fehér-fekete, vagy színes fényképpel.

A pályázatra szánt képeket a következő címre kell eljuttatni: KPM I. Vasúti Főosztály fotóköre Budapest VI., Sztálin-út 75, IV. emelet 422. Ugyanide kell eljuttatni a nevezési díjat is, mely részvevő személyenként 5 forint. A pályázó nevét, szolgálati helyét és pontos címét, valamint a szokásos felvételi adatokat a beküldött képek hátlapján olvashatóan fel kell tüntetni. A fotókörök képeit célszerű összegyűjtve küldeni.

A három legjobb képet és a legjobb vasutastárgyú képet pénzjutalommal díjazzuk, a jobb képeket oklevéllel jutalmazzuk. A pályázat anyagának felhasználásával a Vasutasnapra országos vasutas fényképkiállítást rendezünk. Kérjük a vasutas fotóamatőrök minél nagyobb számban való részvételét. A képek beküldési határideje 1956. július 20.

A vasúti főosztály szakszervezeti bizottsága és fotóköre.

A SZOLGÁLATI IDŐ SZEGED FŰTŐHÁZNÁL

Néhány hete a szegedi fűtőház taggyűlésén a kommunisták szenvedélyes hangon tettek szóvá olyan panaszokat, amelyekről minden illetékes régen tud, de megnyugtató intézkedés mégsem történik. *Tóth Tamás* fűtő például arról beszélt, hogy sok az ácsorgás. A szolnoki fűtőház kiadta gépüket 20 órakor, a forgalom azt mondta: nemsokára indulnak. *A gép 8 óra hosszat élestüzet tartott, amig végül is elindították. A várakozás annyi ideig tartott, hogy ez idő alatt haza kellett volna érnie a gépnek.*

Egyedülálló eset? Bármelyik fűtőház hasonló példák sokaságát szolgáltatja. Ezen a taggyűlésen is lehetett hallani, még ehhez hasonló példákat. Április 24-én *Szigeti István* mozdonyvezető az 1618-as vonattal Békéscsabára ment. Onnan *lett volna a fordán belül visszafelé is vonatja — de őt Szolnokra küldték.* A fordájából „kiesett", keresete csökkent, tengelyen töltött óráinak száma növekedett.

Erre bizonyára az lesz a válasz, hogy a vonathelyzet követelte ezt, és a hasonló intézkedéseket. De vajon április 22-én is a vonathelyzet követelte, hogy *Hódmezővásárhelyről két gépet, egy 327-es és egy 375-ös sorozatút gépmenetben küldjenek Szegedre, onnan viszont aznap szintén gépmenetként küldjenek két gépet Vásárhelyre?*

Az intézkedések enyhén szólva nem mindig gazdaságosak. Bizonyítja ezt az is, hogy *a szegedi fűtőház gépei 1956. első évnegyedében 14 ezer óra vonali gőztartást, illetve ácsorgást „értek el".* Ez a szám 36 százalékkal magasabb, mint a múlt év hasonló időszakában.

Meg kell mondani, hogy ezek a jelenségek nemcsak a fűtőház teljesítményét, a százelegytonnakilométer tervet rontják, hanem jelentősen megrövidítik az utazószemélyzet pihenőidejét is. A fűtőház személyzete átlagban havi 290 órát tölt tengelyen. A béralapot márciusban 18 793 forinttal lépték túl.

A tengelyen töltött órákból arra lehetne következtetni, hogy a fűtőházi létszám kevés. De nem ez a helyzet. A létszámkeretet 36 fővel túllépték! Jogos a feltevés: *vagy a létszám megállapítás helytelen, vagy a mozdonyok fordulója nem megfelelő.* Mi úgy véljük, nem a létszámmal van baj, hanem a szervezéssel. És ezt a megállapítást a 14 ezer óra gőztartás is alátámasztja.

A mozdonyszemélyzet túlzott igénybevételének károsságát egy számmal szeretnénk bizonyítani: *egyetlen hónap alatt a dolgozók közel tíz százaléka betegedett meg.*

Tűrhetetlen helyzet! Az utazószemélyzet a hosszú utak miatt nem tud kielégítően táplálkozni, *fáradtan látja el szolgálatát, kevés időt tölt családjával és nem jut ideje a művelődésre, a szórakozásra.* Második ötéves tervünk irányelve előírja, a munkaidő megrövidítését. Minden vasutas örömteli szívvel fogadta az irányelv ezen pontját is. De a megvalósítás tőlünk függ, rajtunk múlik. Sürgős intézkedések szükségesek, hogy megjavuljon a mozdonyforduló, hogy csökkenjen az utazószemélyzet tengelyen töltött óráinak száma.

Üzenet a járóműjavítóból a forgalomnak

A szegecselő-gépek fülsiketítő kattogásában, a nagycsarnok ezernyi zajából összetett hangorkánjában hasztalan próbálunk szót érteni *Ludányi Béla* elvtárssal, a *Szombathelyi Járóműjavító* kocsiosztályának vezetőjével. Erre szó nélkül karonfog és kivezet bennünket az udvarra. Rámutat a szinte egymáson szorongó, szemmel láthatóan balesetes kocsik sorára:

— Ez a legnagyobb bajunk, a rengeteg sérült kocsi. Ezek befolyásolják leginkább tervszerű munkánkat. A közép- és futójavításos kocsik aránya rendkívül megnőtt a fővizsgás kocsikkal szemben és ebben érezzük legjobban, hogy most, tavasszal is „őszi forgalom" van.

Kíméljék a kocsikat!

— Régóta töprengtem azon — siet bekapcsolódni a beszélgetésbe *Fenyvesi Imre*, az alvázrészleg művezetője —, hogyan hívhatnám fel a forgalmi dolgozók figyelmét a kocsisérülések csökkentésére, a gondosabb munkára. Most megragadom az alkalmat és a *„Szocialista Vasútért"* hasábjain is arra kérem a forgalmi dolgozókat, *kíméljék a kocsikat.* Május első felében annyi sérült, siklott kocsit kaptunk, amennyi azelőtt félévig sem volt. Leggyakoribbak a mellvas-sérülések, a szekrénytörések — mind kíméletlen tolatás, gurítás, határon kívül hagyás, ürszelvény hiány következményei, tehát olyan okok, amelyeket el lehetne kerülni. Az ajkai térségből, továbbá Pécs környékéről, Komlóról, a bányavidékekről kapunk leginkább ilyen balesetes kocsikat.

A tizenegyszeres élüzem kocsiosztályának dolgozói pedig keményen küzdenek azért, hogy a második negyedévben tizenkettedszer is övék legyen az élüzemjelvény. A küzdelemben főként két ellenfelet kell legyőzniök: a fővizsgás kocsik vontatott, rendszertelen beadását, ami lehetetlenné teszi a tervszerű munkát, valamint az anyagellátás zavarait. A vállalat vezetősége, az osztályvezető sokszor valóságos közelharcot vív a forgalommal azért, hogy a lejárt fővizsgás kocsikat *legalább három nappal előbb* felvehesse a műhelybe, ne kelljen „egyik napról a másikra élniök", de a harc kevéssé eredményes.

Min múlik a jobb anyagellátás?

A másik „ellenfél" már megfogható bb, könnyebb utána járni, hol akadt el az anyagellátás, de azért ez a harc sem símább. Érdekes megfigyelni, hogy a járóműjavító — és nyilván nemcsak a szombathelyi — dolgozói *az anyagellátás zavarait mennyire személyes sérelemnek tekintik* s ez teljesen érthető is, hiszen az ő „zsebükre megy". Az anyagellátásán keresztül közeli ismerősükké válnak a 7. D. osztály és az Anyagellátási Igazgatóság anyagcsoport vezetői, előadói. *„Az anyagellátás legtöbbször az anyagelőadó harcosságán múlik* — hallottuk több dolgozótól, művezetőtől a kocsiosztályon. — Például a textiliákat és a festékanyagokat intéző elvtárs jól, erélyesen dolgozik. De például Kurzgőzfűtési zárfejet a 7. D. anyagcsoportjának feledékenysége miatt három hónapig nem kaptunk."

Az ütközőrúgó, vonórúgó, vaslemezek, szögacélok, marónátron, ammóniákszóda időnkinti, de most már hosszabb ideje tartó hiánya miatt is sokszor emlegetik az anyagcsoportot, de ugyanakkor tárgyilagosan belátják a beszerzési nehézségeket is. Viszont azt nehezen bocsátják meg saját szertáruknak, hogy *sok olyan anyagot hagy kifogyni, amelynek beszerzését biztosítani lehetne, ha időben gondoskodnának róla.* Leginkább csavaroknál, csavarháznál, idomacéloknál, fekete festékanyagnál fordul elő. De sok a panasz amiatt is (erről már nem a szertár, hanem jobbára a forgalom tehet), hogy *a központi szertárban megrakott kocsi gyakorta hat napig is cselleng Budapest—Szombathely között.*

„Ki ad ki több kocsit"

A kocsijavító-műhely dolgozói azonban sok ötlettel igyekeznek legyűrni az akadályokat s nem is eredménytelenül, mert a második negyedév első hónapját 113,4 százalékkal végezték és túlteljesítették tervüket darabszámban, javítási nemenként is. Takarékossággal, az anyagok ötletes felhasználásával azt is sikerült elkerülniük, hogy az anyagellátási zavarok erősebb fennakadást okozzanak. Az acélvázas kocsik készítésénél például a Z-vasat szögvasból hegesztik össze, ez ugyan minden kocsinál 42 óra munka többletet jelent, de a tervet teljesítik. A DISZ-őrsegek felkutatják a még használható anyagokat, különösen a palló hiányt sikerült segítségükkel pótolni. A fiatalok egyébként is jól megállják a helyüket, általában 135—145 százalék között mozog a DISZ-brigádok teljesítménye. A kocsiosztályon a DISZ-brigádok kezdték a *„ki ad ki több kocsit"*-versenyt amelyben a múlt hónapban *Németh Lajos* és DISZ-brigádja eddig egyedülálló eredményt ért el: *62 kocsit javított.*

A tervek teljesítése, a munkalendület a második negyedév eddigi időszakában szép eredményeket hozott a kocsiosztálynak, de nem mindig vonatkozik ez a minőségre is. Igaz, hogy szakértői vélemény szerint a Szombathelyi Járóműjavítóból kerülnek ki a legjobb minőségű acélvázassá átalakított személykocsik, de sajnos az is igaz, hogy igen sok olyan teherkocsi is kimegy a műhelyből, amelyet már első útjáról vissza kell hozni *hőnfutás* miatt. A tizenegyszeres élüzem hírnevéhez nem méltó a legkisebb „minőségi engedmény" sem. Tudják is ezt a vállalat műszaki vezetői és dolgozói, küzdenek a hőnfutások ellen, amit biztosan sikerül majd legyőzniük éppen úgy, mint az egyéb, anyagellátási nehézségeket.

— *„A vasút története"* című sorozatunk folytatása ebből a számunkból anyagtorlódás miatt kimaradt.

Nem lehetne gazdaságosabban?

Nagyigmánd—Bábolna állomás két végén váltókezelői őrhelyet építenek. Az állomásfőnök elvtárs elmondotta, hogy az eredetileg a vágánytengelytől 8 és fél méterre tervezett torony építését a dolgozók több szempontból helytelenítik. A váltókezelő például nem látja át az állomást és a vonal felé is korlátozottá válik a tájékozódás. A másik hiba: az ott húzódó kocsiutat is elzárja az épület.

Egy bizottság jól látta ezt és 5 méter távolságra helyesbítette az eredeti tervet, azonban a 6. szakosztály nem járult hozzá a módosításhoz.

A szolgálatot akadályozó tényen túl az elzárt kocsiút helyett a házhelyekből kell utat hasítani, ami sokezer forintjába kerül a vasútnak.

★

Ugyancsak ezen az állomáson történt. *Szőny gyártelep—Székesfehérvár* rendeltetésű 7,509 090 sz. kocsit — 47 629 kg etilbenzinnel rakottan — hőnfutás miatt március 30-án kisorozták a 2879-esből. Április 3-án az állomás kénytelen volt fejtőgépet és egy tartálykocsit rendelni az átfejtéshez. *Almásfüzitő* még azon a napon küldött tartálykocsit, de a fejtőgép még 13-án sem érkezett meg. Az igazgatóság arra hivatkozik, hogy mindössze két fejtőgépük van és hetenként 8—10 kocsi kerül fejtés alá, hasonló okokból.

Véleményem szerint azzal is csökkenthetnénk az önköltséget, ha újabb fejtőgépet bocsátanának a budapesti igazgatóság rendelkezésére? De ezenkívül megkérdezem: kinek a hibája az, hogy ilyen sok átfejtésre van szükség?

Szilágyi Sándor
BVKH

Levelezőink írják

Egyforma mértékkel

Férjem, Varga István 1941-től teljesít szolgálatot Sajóecseg és Boldva állomások között, a 22-es számú őrháznál, mint scrompóőr. Az őrház mellett a gépkocsik tömege jár és nem egy esetben elgázolja háziállatainak. Hiányzik a kerítés, amelyet még a háború vihara rombolt szét. Sok esetben kértük már az új miskolci pályafenntartási főnökséget, hogy csinálják meg a kerítést.

Kétszeresen fáj az elbírálás, mikor látom, hogy a pályamester elvtárs kerítését megcsinálják, a jóval kisebb fizetésű dolgozóét meg nem. Egyforma mértékkel keliene mérni.

Varga Istvánné,
Sajóecseg

Kong az ürességtől

A komlói vasutasoknak 90 százaléka vidékről jár szolgálattételre, vagy munkásszálláson lakik. Égető tehát a lakásprobléma. Tudjuk, ez nem megy egyszerre, de talán saját erőnkből is lehetne tenni valamit. Javasoljuk, hogy a Komlói Szénbányászati Tröszt által 800 000 forintos költséggel a vasútépítők számára készített épületet 12 család részére — kis átalakítással — tegyék lakhatóvá. Az épületet már régen elhagyták a vasútépítők és azóta is üresen áll, pusztulásnak kitéve.

Kövesdi Gusztáv,
Komló

„Tartsunk mértéket"

A felszabadulás előtt csak a MÁV tisztviselők kaptak mérték után készült egyenruhát. A felszabadulás után a vasutas dolgozók régi, jogos kívánságát teljesítették azzal, hogy elrendelték a többi dolgozóknak méret szerinti ruhautalványozását. Ma megint az a helyzet, hogy sablon szerint kapjuk például a nyári vászonruhát és ha rendes ruhában akarunk megjelenni szolgálatban, drága pénzért át kell szabatni a ruhákat.

Büszkén viseljük szép egyenruhánkat szolgálaton kívül is. Szeretnénk, ha valamiféle formában visszaállítanák az előző évek gyakorlatát, mértékvétel alapján készítenék a ruhákat, hogy mentesüljünk újabb kiadásoktól. „Tartsunk mértéket" — s ennek mindenki hasznát látja, még ha képletes is ez a megállapítás.

Totka Károly
Szeged Igazgatóság

Kút van — víz nincs

Nyári időszakban a Szentes állomáson levő kút vize, amely a víztornyot táplálja, kevés. Kizárólag csak mozdonyoknak adnak vizet. A dolgozók a laktanya melletti kútból hozzák a vizet. Ezt kiküszöbölendő a szegedi igazgatóság kutat furatott az állomás mellett, jó, bővizű kutat. Csak egy probléma van: a vizet még mindig nem vezették bele a hálózatba és a drága pénzen fúrt kút vize szabadon elfolyik. A helyi tanács kifogásolta ezt, mire a pályafenntartás csövet szereltetett a kifolyó nyílásra és visszavezették a vizet újból a föld alá. Van tehát vizünk, még sincs.

Szabó Márton
Szentes

Ifjúsági élet

VIZSGÁK ELŐTT EGY VASÚTI TECHNIKUMBAN

Szerény, egyemeletes épület a Damjanich utcában. *„Vasútgépészeti Technikum"* — hirdeti a fehér zomáctábla.

Fiatalok népes csoportja ront ki a kapun, rajzlapokkal, könyvekkel a hónuk alatt. Harsány hangon rendelkezik az egyik, s az ifjak mint a darvak a „vezért" követve, elhúznak a Rottenbiller utca felé.

Az ilyen vidám perceket azonban a szorgalmas tanulás órái váltják fel, mert itt is, mint az ország többi vasutas technikumaiban, a tanulók készülnek a vizsgákra. A képesítővizsgára készülők már május 8-án befejezték az előadások hallgatását és egész életükben kedves visszaemlékezést nyújtó ballagáson elbúcsúztak az iskolától, tanáraiktól, diáktársaiktól.

Nemcsak a tanulókra, hanem a tanári karra is rendkívül felelősségteljes munka hárul ezekben a hetekben. Hiszen 16 pedagógusnak, egy műhelyfőnöknek és három műhelyoktatónak nem kevesebb, mint 330 rendes tanulót, 120 esti tanfolyami és 200 levelező hallgatót kell vizsgáztatnia, s az ezzel járó szervezési munkát elvégeznie.

Szárnyra bocsátják a negyedéves fiatalokat, akiknek nagy része technikusi oklevéllel a zsebében elkerül a műhelyekbe, a fűtőházakba, ahol másfél évi gyakorlat után tehetségének, szorgalmának megfelelő beosztásba kerül majd. Ha jó munkát végeznek, egész fiatalon lehet belőlük mozdonyvezető, művezető stb. De tovább is tanulhatnak, hiszen képesítésük érettségivel egyenlő. Különösen nagy az érdeklődés a szolnoki építőipari és közlekedési műszaki egyetemen való továbbtanulás iránt.

A fiatalok idei felkészülését a hosszú téli szünet megnehezítette. Nagy erőfeszítés szükséges a tanárok, diákok részéről egyaránt, hogy a mulasztást pótolni tudják. Az elért általános tanulmányi előmenetelre az intézet igazgatósága, tanári kara rendkívül büszke. A jó tanulók között is kiemelkedik *Katona* András, aki elméleti és gyakorlati tantárgyakból egyaránt kitűnő eredményt ért el.

A negyedikesek lázas izgalomban vannak. Ezen a héten már írásbeli képesítő vizsgán vesznek részt, majd háromnégy héttel később szóbelin. A záróünnepségen nemcsak a bizonyítványt, hanem a munkakönyvüket is megkapják és azt az irányítólapot, amelyen rajta van, hogy szakmai gyakorlatuk letöltése végett melyik üzemben jelentkezzenek szolgálattételre.

Persze vannak nehézségek is. Sokan Pesten szeretnének maradni, s ez lehetetlen. Éppen ezért az április végén tartott felvételi vizsgán már arra törekedtek, hogy minél több vidéki tanulót vegyenek fel. Ezzel elejét vehetik a későbbi sérelmeknek. Egyébként több mint 400-an jelentkeztek felvételre. A jelentkezőkből 160-at hívtak be, s 90 fiatal felelt meg a felvételi vizsga követelményeinek.

Az elmúlt évben végzett növendékek közül sokan nem álták úgy meg a helyüket az üzemekben, mint ahogy azt joggal várhatnánk. Az intézet igazgatósága leszűrte e tapasztalatokat, s mindent megtett, hogy az idei képesítetteket ne érhesse ilyen bírálat. Ebben az erőfeszítésben nagy segítséget nyújtott részükre az 1, 7 és 9. valamint az oktatási szakosztály.

A Damjanich utcában a fiatalok készülnek a vizsgákra, tanáraik áldozatos segítségével. Az új technika ifjú mestereit várják üzemeink.

Mi érdekli a ferencvárosi fűtőház fiataljait?

Megjegyzés két DISZ-rendezvényről

Nem vet jó fényt egy DISZ-szervezetre, ha részvételenség miatt elmarad a taggyűlése. Pedig ez történt a minap a ferencvárosi fűtőházban. A 16 órára hirdetett taggyűlésen mindössze 5—6 fiatal jelent meg. A kis csoport türelmesen várakozott egy jó órahosszat, de miután többen nem jöttek össze — a taggyűlést elnapolták.

Kerestük a fiatalok részvételenségének okát. Először a szervezésre gyanakodtunk. Kiderült, hogy majd minden fiatallal személyesen beszélgettek a DISZ-vezetőség tagjai — és mind megígérte, hogy részt vesz a taggyűlésen. Emellett már egy héttel korábban a fűtőház területén mindenütt feliratok hirdették a taggyűlés idejét és napirendjét.

Miközben erről beszélgettünk, valaki a következő megjegyzést tette: táncra, klubnapra kellene hívni a fiatalokat, arra biztosan eljönnének. A DISZ-vezetőség elfogadta a javaslatot, s *az elmúlt héten műsoros, tánccal egybekötött klubnapot hirdettek a fűtőházban.* Elővételben elkelt 100 darab jegy. Minden jel arra mutatott, hogy igaza volt a javaslattevőnek, a tánc érdekli a fiatalokat. Igaz, a DISZ-vezetőség is mindent elkövetett — nem túlozunk, ha azt mondjuk —, szinte a szívét tette ki, hogy jól sikerüljön a klubnap. Két ízben is tartottak értekezletet, melyen elosztották a munkát, töviről hegyire megbeszélték a tennivalókat. *Simon Éva* és *Gergely Éva* a kultúrműsort szervezte, *Bőröndi István* és *Szücs Teri* a jegyek eladásában és a fiatalok közötti klubest propagálásában jeleskedett. *Cseh Miklós* és *Varga Sanyi* a helyiséget készítette elő, *Móri Sanyi* italról gondoskodott, *Szabó János* DISZ-titkár pedig amellett, hogy irányította az előkészületeket, részt vett az agitációban is.

Egyszóval a szervezést megint csak nem lehet okolni. Ilyen lelkesen régen készítettek elő klubestet Ferencvárosban. És mégis mi történt? Az öt orára hirdetett klubesten fél hatkor voltak vagy tízen. Fél hétre már összegyűltek közel negyvenen, de közülük vagy húszat csak a zenekar harsogása csalt ide a társszolgálati ágaktól. *A fűtőházból megjelent a DISZ-vezetőség és még vagy nyolc-tíz ifjúmunkás.* Most az más kérdés, hogy aki eljött, az nem bánta meg. Olyan vidám volt a hangulat, olyan jól érezték magukat a megjelentek, hogy este tíz óra után alig lehetett „szétzavarni" az ifiket. De a tény mégiscsak az marad, hogy akiknek kedvéért dolgozott a DISZ-vezetőség, azok távolmaradtak.

Ezek után továbbra is nyitott kérdés, hogy mi érdekli a ferencvárosi fűtőház több mint száz diszistáját, mi az oka annak, hogy nem látogatják a fiatalok a DISZ rendezvényeit?

★

Az elkövetkezendő hetekben rendszeresen meglátogatjuk a ferencvárosi fűtőházat és igyekszünk választ adni olvasóinknak a fenti kérdésekre.

Bánki Géza
Major József



A Landler Jenő kulturális seregszemle debreceni területi bemutatóján nagy sikert aratott a nyírábrányiak gyermek tánccsoportja. (Kovács Géza felv.)

Olvasd, terjeszd a
NÉPSZAVAT

Út az I. osztályba

Közel hét évvel ezelőtt alakult meg Budapesten az első vasutas férfi röplabda-csapat. Egy évvel később, 1950 tavaszán már a vasutas nőknek is volt röplabdacsapatuk. Ebben az időben a miskolci vasutasok csapata már komoly erőt képviselt az országos bajnokságban.

A budapesti szakosztály háromhónapos fennállás után, 1949. őszén versenyre küldte első csapatát. Abban az időben a versenyek négy osztályban és előkészítő csoportokban folytak. Az új csapat az előkészítő csoportban kapott helyet. 1950. tavaszán már átvette a III. osztályban szereplő Rákosrendező röplabdacsapatának a helyét és csapatát. Ekkor két vasutas csapatuk küzdött a bajnoki pontokért, egyik a III., másik a IV. osztályban. A női csapat is rövid idő alatt a harmadik osztályba került.

A férfi csapat 1950 telén a II. osztályú terembajnokságban és 1951-ben is a II. osztályban szerepelt. Ez az év nem sikerült rosszul: a csapat várallanul a bajnokság második helyén végzett. A győztes csapat tagjai: Császár, Schlőr, Nagy, Gőgh, Grécz, Décsi, Szatmári, Gáspár és Halász.

A következő évben a csapat tagja, Halász József lett a csapat edzője, a női csapat irányítását pedig Császár Ernő vette át. Az előző évi sikeres szereplés folytatása nem volt könnyű feladat, mert Schlőr Nagy és Gyika kivált a csapatból. Ez érzékeny veszteség volt.

Az edző a második csapatból pótolta a hiányt és patronálni kezdett két fiú és két leánynak. Segítségével az iskolások szépen fejlődtek, de 1952 és 53-ban még az „öregekre" épült fel a csapat és ekkor a negyedik. Ilyen a hatodik helyen végzett.

1954-ben a megfiatalodott csapat elérkezett fordulópontjához. Megnyerték a II. osztály bajnokságát, s 1955-ben már az I. osztály előkészítőjében szerepeltek. A fiatal röplabdások 12 csapat között küzdöttek az I. osztályban. És bár 1954-ben négy versenyzőjük bevonult katonának, már nem okozott törést ez a veszteség. A csapat megfelelő utánpótlással rendelkezett. Az 55. évi tavaszi fordulót veretlenül nyerte A győztes csapat tagjai: Galasek, Schlőr, Ruttai, Kainráth, Papp, Zsák, Sulvánszky, Szentesi, Jakab, Csiba és Czafik voltak.

A siker nem tette elbizakodottá a csapatot, szorgalmasan készültek a Népköztársasági kupára és az őszi fordulóra. A kupa versenyein az ország legjobb nyolc csapata közé kerültek.

A kupa-küzdelmek után a csapat ígéretet tett, hogy az őszi fordulóban is megfelelően képviselik a Törekvés színeit. Szavukat betartották: bekerültek a budapesti I. osztályba. Most a csapat az I. osztályban harcol a bajnoki pontokért. Időközben a csapatot átvette a MÁV Vasanyagjavító Törekvés Sportkore, de azóta sincs törés munkájában, mert a vállalat és a sportkör vezetői minden támogatást megadnak ahhoz, hogy a röplabdások megálljják a helyüket.

Koreai úttörök—Vasutas úttörők 6:1

Nem régen alakult meg a Kisújszállási Vasutas Törekvés Sportkör úttörő labdarúgó csapata, melyet a dolgozók áldozatkészsége segített létrehozni. A kisfiúk hamarosan meghálálták a gondoskodást, szorgalmasan edzettek és május 1-én „nemzetközi" mérkőzéssel örvendeztették meg a vasutasokat.

Az úttörő csapat meghívta a Budapesten tanuló koreai vendégszereplésre. A koreai úttörők elfogadták a meghívást és május 1-én megérkeztek Kisújszállásra. Megnézték a város nevezetességeit, majd délután kivonultak a pályára, hogy összemérjék erejüket a vasutas úttörőkkel. A „nemzetközi" úttörő mérkőzés több ezer néző előtt játszódott le. A koreai gyermekek ragyogó játékkal, gyors, stílusos labdakezeléssel lepték meg ellenfelüket és a közönséget is. A vasutas úttörők csak egy félideg tudtak ellenállni a koreai gyermekek rohamának. Az első félidő 2:1-es eredménye után a második félidőben a nagyobb technikájú koreai együttes még négy góllal terhelte meg a kisújszállási úttörők hálóját és végeredményben 6:1 arányban győzött.

A mérkőzés után a kisújszállásiak vendégül látták a koreai pajtásokat a vasutas kultúrotthonban. A fiatalok között meleg barátság szövődött és ennek eredményeként a koreai csapat május végére visszavágó mérkőzésre hívta meg Budapestre a kisújszállási vasutas úttörőket.

Szabó János

HÍREK

Két vasutas énekkar vesz részt a szakszervezetek zenei fesztiválján

A munkás zenekultúra nagy eseményének színhelye lesz a főváros: május 25-től június 4-ig a *„Kilián György seregszemle"* keretében megrendezésre kerül *a magyar szakszervezetek zenei fesztiválja.* A nemzetközi méretekben is hatalmas megmozduláson *nyolcvan zenei együttes* (énekkar, zenekar, operajátszó csoport stb.) vesz részt. Hivatásos és öntevékeny énekkarok, zenekarok szerepelnek a zenei kulturális forradalom nagy seregszemléjén.

A vasutas tömegdal-kultúrát a *Vasutas Szakszervezet Központi Énekkara* és a *Landler Jenő Járműjavító Vállalat Énekkara* képviseli. A központi énekkar *Tóth Lajos* karnagy vezetésével *két alkalommal* szerepel a fesztivál műsorában. Május 27-én a Zeneművészeti Főiskolán sorra kerülő Bartók-esten öt kórusművet ad elő, a június 4-i operaházi záró díszhangversenyen pedig a SZOT pályázatán díjazott legjobb művet és két másik kórust ad elő. A Landler-énekkar *Péter József* vezetésével május 28-án a Zeneművészeti Főiskolán a *„Forr a világ"* című műsorban mozgalmi dalokkal szerepel.

— A Szovjetunióba utazott Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter, N. D. Pszurcevnek, a Szovjetunió postaügyi miniszterének meghívására.

— Száz magyar turistacsoport utazik az idén külföldre. Turistáink 15 féle útiprogram között választhatnak. Az idén már több, 800—1000 forintos jugoszláviai és csehszlovákiai túrát is szerveznek.

— Az ünnepi könyvhéten, — június 3—10-e között — 283 könyv, 1 131 000 példányban kerül piacra.

— Határidő előtt befejezték a Bogyiszló újjáépítésére szolgáló Gazdasági Vasutak új vonalának építését. Ezzel jelentős mértékben meggyorsul az árvízkárosultak lakóházainak építése.

— 436 nagynyereményt, a főnyereményen kívül tizennyolc 50 000 forintos, harminckilenc 25 000 forintos, kilencvenöt 10 000 forintos és kétszáznyolcvannégy 5000 forintos nyereményt húztak ki az elmúlt héten, a négynapos pécsi sorsoláson. Sok vasutas is a boldog nyerők között van.

— Ezüstserleggel jutalmazták az Államvasutakat a vasgyűjtési versenyben elért jó eredményért.

— Batsányi Jánosról, a tapolcai születésű forradalmár költő életéről és irodalmi munkásságáról két előadás keretében emlékeztek meg a tapolcai vasutasok.

— Új nemzetközi légijárat indult Berlin—Prága—Budapest—Szófia, illetőleg Bukarest útvonalon. Az első járat május 13-án érkezett Budapestre.

— 2880 épületet állítottak helyre, illetve építettek újjá a földrengés sújtotta Pest környéki községekben. A kármegállapításokban, a munkafelvételezésekben, a szállításokban és több helyen az építkezésekben sok vasutas dolgozó vett részt.

— Hat kilométer hosszú út, törővasutat avattak a napokban a Román Népköztársaságban, Krajován.

— Húszkilométeres kisvasút épült, hétmillió forintos költséggel, a Mezőhídvégi Állami Gazdaságban.

— Az Országos Béketanács aranyérmével tüntették ki Pataki József orosházi vezető főellenőrt békebizottsági munkájáért.

— Értékelték a sportolók május 1-i felvonulását. A Törekvést Budapest főváros tanácsának serlegével jutalmazták. Mrovcsák József elvtársat pedig díszes oklevéllel ajándékozták meg.

LAKÁSCSERE

— **Szentendrén,** a Rákóczi Ferenc utca 12. sz. alatti egyedülálló kertes házban levő háromszobás magánlakásomat elcserélném hasonló, összkomfortos magán-, vagy szolgálati lakásért, Budapesten. A lakás bére 95 forint, állattartási lehetőség is van. Érdeklődni lehet a MÁV Anyagellátási Igazgatóságon, 338—175, vagy 13—03 számon, 9—17 óra között, Csillag Károlynál.

— **Központi fekvésű,** minden igényt kielégítő második emeleti, régibérű főbérleti lakásomat, kertes házban levő hasonlóra vagy háromszobás lakásra elcserélném. Jelenlegi lakásom 2 szobából, hallból és mellékhelyiségekből áll. Zimonyinénál a 41—44-es számon lehet érdeklődni.

— **Pécsi,** központi fekvésű, parkettás, kétszobás lakásomat elcserélném hasonlóra, vagy egy nagyszoba-konyhás, éléskamrás Budapest környéki lakással. Cím: Szőke Károly, Pécs, Szabadság u. 1.

— **Budapest, Rudas László utca 81.,** II. emelet 16 szám alatt levő kétszobás utcai, konyhával és gázzal ellátott szolgálati lakásomat elcserélném Budapest belterületén egyszoba összkomfortos, vagy egyszoba hallos gázzal ellátott magánlakásra.

— **Kőbánya-alsó pályaudvarnál** levő szolgálati szoba, konyhás utcai lakásomat Budapest területén elcserélném egyszoba komfortos magánlakásra. Érdeklődni a 31—75 szám alatt az 54-es mellékken, reggel 7-től délután fél négyig lehet Molnár Andrásnénál

XI. KERESZTREJTVÉNY

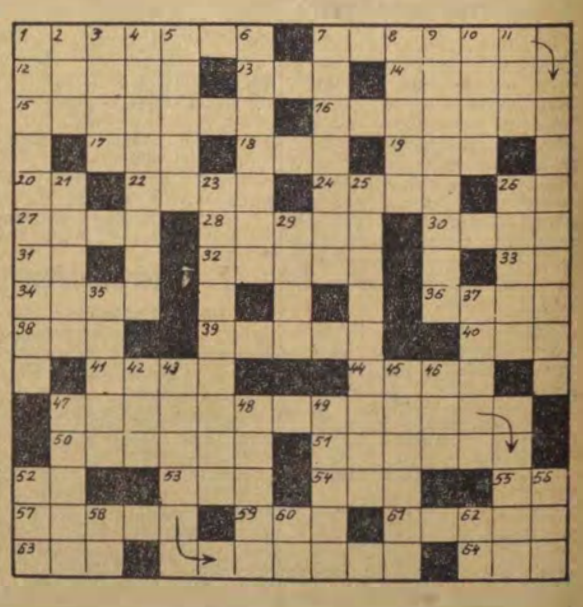
Vízszintes: 1. Időjelző. 7. Jelenlegi feladatunk egyike. 12. Papírra vetett. 13. Vezeték. 14. Vissza: szeszes italai. 15. Déli gyümölcs. 16. Város Rodosz szigetén. 17. Becézett női név. 18. Könyörög. 19. Most németül. 20. Véd. 22. Fa fajta. 24. Bútordarab. 26. Kiss Lajos. 27. Felvidéki folyó. 28. Egy... előre... 30. Hamisan kártyázik. 31. S. H. 32. Távozz, latinul. 33. Sport. 34. Kabát. 36. Állati lakhelyet. 38. Árunak van. 39. Idegeskedik. 40. Helyhatározó szó. 41. Két szó. 1. nem rossz. 2. ver. 44. Tiszta benzin. **47. A szakoktatási és műszaki propaganda tanács legfontosabb teendője.** 50. Helybeli. 51. Csehszlovák asztaliteniszező. 52. Igekötő. 53. Állami intézmény rövidítése. 54. Modell. 55. Tiltószó. 57. Zúzda. 59. Női név. 61. Üzlet. 63. Olaszul egy. 64. Gyümölcsíz.

Függőleges: 1. Európai ország. 2. Menyasszony. 3. Papagájlynév. 4. Olaszul, olaszul. 5. Vissza: régi közlekedési eszköz. 6. A tetőfedő. 7. Leves ízesítő. 8. Svéd botanikus. 9. Következtetés, ismert idegen szóval. 10. Férfinév. 11. Elán. 21. Zivatar. 23. Szerepet játszani. 25. Régi napszámosok. 26. Keresztül ikerszava. 29. Roszszul megy az üzlet. 35. Hajó része. 37. Rész. 42. Kelet, németül. 43. Új mérnökök a vasúton. 45. Sütemények. 46. Belső szervünk. 47. Olasz labdarúgócsapat. 48. Lázcsillapító. 49. Patak betűi keverve. 52. Egzotikus állat. 56. Tea magban van! 58. Házilállat. 60. Fonetikus betű. 62. Friss.

Beküldendő: vízszintes 7. 47. függőleges 43. Beküldési határidő: május 31. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A X. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Második ötéves terv, Tízmilliárd forint, Husszonöt százalékkal.

Könyvet nyertek: Horváth Imréné Sopron, Gysev állomás, Szelfert Oszkárné MÁV Építési Géptelep, Gergely József pályamester, Sárszentmihály, Cseh Gyuláné Szolnok, VII., Hullám u. 4.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Kiadótulajdonos: a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Lenin körút 83 Telefon 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. MÁJUS 28.

LEKÜZDJÜK FEJLŐDÉSÜNK VALAMENNYI AKADÁLYÁT

Az elmúlt napokban százezrek ismerték meg az MDP Politikai Bizottságának beszámolóját, melyet *Rákosi Mátyás* elvtárs, a Központi Vezetőség első titkára ismertetett a budapesti pártaktíván. A vasutasok ezrei is ott ültek május 18-án a rádió mellett és tízezrek olvasták másnap a beszámoló szövegét a napilapokban. De az eltelt napok alatt sem csökkent az érdeklődés, a vasutas dolgozók országszerte vitatják, beszélik mindazt, amit felvet a beszámoló.

Miért e régen látott, régen tapasztalt nagy érdeklődés? Mert a beszámoló minden mondata olyan kérdésekre ad feleletet, amelyek régen foglalkoztatják a dolgozók széles tömegeit, köztük a vasutasokat is. A beszámoló kommunista őszinteséggel nyílt bírálattal, önbírálattal tárta fel az elkövetett hibákat és meszszehangzóan hirdeti a párt akaratát: *kijavítjuk a hibákat!* S ezt az akaratot azonnal alá is támasztják az eddig tett és azok az intézkedések, amelyek az elkövetkezendő időkben napvilágot látnak.

Néhány hete a vasutasok között is lehetett még olyan megjegyzést hallani, hogy a párt vezetői nem ismerik eléggé a tömegek hangulatát, véleményét. Az aktíva bebizonyította, hogy a párt vezetői szoros kapcsolatban állnak a legszélesebb tömegekkel. Ez tette lehetővé, hogy a beszámolóban mindenki arra kapott választ, ami a legjobban érdekli. De az aktíva mást is bizonyított. Bizonyította a párt megingathatatlan egységét bizonyította, hogy minden nap jobban és következetesebben alkalmazzuk az SZKP XX. kongresszusának tanulságait.

Mi bizonyítja ezt? A beszámoló ismertette a XX. kongresszus óta megtett intézkedéseket: nyilvánosságra hoztuk és megvitattuk a XX. kongresszus anyagát, mozgósítottuk párttagságunkat, hogy érvényre jussanak a pártélet lenini normái, hogy következetesebb legyen a kollektív vezetés. A dolgozók elé tártuk megvitatás céljából a második ötéves terv irányelveit, végrehajtottuk az árleszállítást és még ebben az évben országosan 800 millió forintos bérkorrekciót hajtunk végre az alacsonyabb keresetű dolgozók életkörülményeinek megjavítására. Rendeletet szabályoztuk az újonnan épült lakások jobb elosztását, megszüntettük a törvénytelenségeket, javítottuk a közellátást. És bár a beszámoló nem szólt róla, a vasutasok számára igen jelentős az a minisztertanácsi határozat, amely a vasúton is életrehívta az egyeztető bizottságokat.

Olyan intézkedések ezek amelyek bizalkodással töltenek el, tettekre serkentenek. A második ötéves terv célkitűzései dolgozóink helyeslésével találkoztak. S hogy menynyire szívükön viselik vasutasaink a vasút fejlődését, mennyire élnek az ország gazdáinak jogával, azt mi sem bizonyítja jobban, mint a hozzászólások tömege az ötéves terv irányelveihez. Szerkesztőségünkhöz is naponta hozza a posta a hozzászólások levél kötegeit. Valamennyi ékes bizonyítéka vasutasaink felelősségtudatának.

Súlyos vakság lenne, ha e levelekből nem éreznénk ki az aggódást is a vasút jövőjéért, ha nem látnánk meg a javaslatok között azokat is, amelyek csak közvetve szólnak hozzá az irányelv-tervezethez, de mégis sokat mondanak. *Cserháti József* elvtárs a szegedi igazgatóságtól például így kezdi levelét: *„...Sok például a vasúton a felelőtlen tervezés, helytelen építkezés, de ha valaki figyelmeztet, akkor azt elhallgattatják...“* S levelében feltár néhány tervezési hibát, majd így fejezi be mondanivalóját: *Vigyázzunk arra, hogy ilyen ne forduljon elő második ötéves tervünk megvalósítása során.*

Az ilyen és hasonló hangú levelek figyelmeztetnek arra, hogy a vasúton még mindig nem elég szabad a bírálat légköre, hogy sokaknak még tartaniuk kell attól, hogy ha megmondják a véleményüket — belőrik a fejük. S figyelmeztetnek a levelek arra is, hogy ma még megtörténik, hogy nem egyforma mércével mérik az embereket, a magasabb beosztásuak néha jogtalan előnyökhöz jutnak. *Varga Istvánné* panaszolta, hogy a Sajóecseg és Boldva közötti 22-es őrház kerítését éves könyörgések után sem hozták rendbe, de a pályamester kerítése már áll.

S hány mernök, műszaki értelmiség, régi szakember panaszolhatja, hogy bár 11 éve lelkiismeretesen, becsületesen dolgozik, mégis a bizalmatlanság légköre veszi körül, a bizalmatlanság fékezi munkáját és nem egyszer érzi, hogy háttérbe szorítják. Már napilapok is szóvátették a Szovjetunióban végzett vasúti mérnökök beosztása körüli vitákat, mégis azt kell mondanunk, hogy az elkövetett hibák kijavítása ma is igen lassan halad.

A Politikai Bizottság beszámolója élesen veti fel, hogy *„nálunk rengeteg a felesleges ülés, papirosmunka, a felületes ellenőrzések légiója, a rengeteg statisztika és kimutatás, a bürokratizmust tenyésztő rendelet.“* Úgy gondoljuk nem véletlen, hogy a beszámoló egyik példája éppen vasúti üzemet, a *Vasúttervező Üzemi Vállalatot* pellengérezi ki. E példa mellé tudunk állítani mi is néhányat. Megszüntették például a KEH-et —, de racionalizálás mégsem lett, mert teljes létszámmal átvette a 3-as szakosztály és az egész szervezetnél csak a neve változott meg, holott az ügyintézést kellett volna megszüntetésével egyszerűsíteni. A kocsiintézőség rendszeresen kér jelentést állomásokról, hogy hány tartálykocsi érkezett és melyik vonattal. A jelentések pontosan fel is mennek, mégis hányszor előfordul, hogy telefonon leszólnak az állomásra: ismételjék meg gyorsan, hogy az elmúlt három nap alatt hány kocsi és melyik vonattal érkezett. Vajon minek kértek korábban jelentést?

És mennyi az olyan rendelet amely segítés helyett bürokráciát szül! *Totka Károly* vezető főellenőr írt szerkesztőségünknek, hogy rendelet jelent meg *„Az üzemi balesetek fokozottab megelőzésére kezdeményezett verseny kiszélesítése“* tárgyában. A verseny értékelése egy sor bonyolult eljárást követel, jelentést igénvel szinte matematikai számításokat tesz szükségessé és természetesen megannyi jelentést „felfelé“ a verseny helyzetéről. Ráadásul, ha valamelyik adat, az amúgy is sok jelentés miatt, netán tévesen kerülne az értékelésbe, a drákói utasítás fegyelmi büntetést helyez kilátásba. *„Így néz ki a verseny, mely nemes céllal kezdődik, bürokráciával folytatódik és fegyelmivel végződik“* — írja levelezőnk.

De elmondhatnánk azt a példát is, hogy néhány hete a 3-as számú *Hivatalos Lapban* rendelet jelent meg a IX mintájú utazási jegy felhasználásáról. Nem sokkal később a rendelet elszámolási részét írásos táviratban módosította a budapesti igazgatóság, majd rövid idő múlva egymást követően újabb két írásos távirat szolgálta a módosítást. Nem lehet mindjárt helyesen elkészíteni a rendeleteket? Feltétlenül szükséges, hogy csaknem minden Hivatalos Lapban megtaláljuk azt a sok bosszúságot okozó szöveget, hogy *„a jelen rendeletemmel a korábban kiadott és még érvényben lévő rendeletek ellentétes részei érvényüket vesztik?“* Vajon velejárója a munkának az olyan eset, mint amiről *Vágány Károly* Tápiószeléről panaszkodik? 1953 április 8-án letette a beosztáshoz szükséges szakvizsgákat, de még a mai napig sem hajtották végre átminősítését. Az ilyen jelenségek jobbára a bürokrácia, a hanyagság a lelkiismeretlen ügyintézés következményei. És hogy most egyre több ilyenről írnak és beszélnek a dolgozók, az a hibák feltárásán kívül azt is jelzi, hogy megkezdődött a harc a hibák ellen.

Amikor arról beszélünk, hogy még gyakorlatibbá kell tenni a pártmunkát, akkor arra is gondolunk, hogy a pártszervezetek harcoljanak az ilyen bürokratikus, munkát gátló jelenségek ellen. Lapunkban már írtunk arról, hogy a vasúton is meg kell valósítani a pártmunka új stílusát, el kell érnünk, hogy pártfunkcionáriusaink, pártmunkásaink ne általánosságban dolgozzanak és vezessenek, hanem ismerjék, még pedig jól ismerjék saját területük, munkahelyük körülményeit, gazdasági kérdéseit, az ott lévő nehézségeket és a kijavítás lehetőségeit is.

Feladatunk most a budapesti pártaktíva után még világosabban áll előttünk. Erőt ad, hogy az aktíva határozottan mutatott rá fejlődésünk minden akadályára. Nagyok a feladatok, de nem kétséges, hogy nagy, egységes, erős pártunk vezetésével leküzdjük valamennyit.

A GYERMEKÉRT, A BÉKÉÉRT!

„Vasutas bácsik és nénik mentettek meg az árvaságtól“

Vasutas dolgozókat, vasutas feleségeket ünnepelnek a kecskeméti vasutas kultúrteremben. Olyan vasutasokat, akik életeket mentettek meg azzal, hogy önként jelentkeztek véradásra. Itt ülnek a teremben Tóth József vezénylőtiszt, Tóth Péli Ferencné és Szilágyi István kocsimester,



Ez az édesanyja ölében ülő kisgyermek Mészáros Emese, a mögötte álló Horváth Sándornak köszönheti az életét. A véradó virágcsokorral a kezében boldogan nézi a gyermeket, akit az ő vére mentett meg.

akik most vették át többszöri véradásukért a „Kiváló véradó“ kitüntetést. De itt van Pogány Sándor mozdonyvezető a feleségével, akik ketten együtt már harmincszor adtak vért. Tóth László kazánfűtő tizenhétszeres, Bárány Imre raktárnok tizenötszörös, Horváth Ferenc raktári munkás tizennégyszeres véradó. Ők „Többszörös véradó“ jelvényt és oklevelet kaptak.

Szépek a kitüntetések, de sokkal szebb az a mindent felülmúló hála, amely a vértől meggyógyultak ajkáról száll a véradók felé. Tizen vannak itt olyanok, akik vasutasnak köszönhetik az életüket. Édesanyja ölében ül az egyéves Mészáros Emese, aki még nem tudja, hogy a mögötte ülő Horváth Sándor fűtőházi dolgozó vére mentette meg életét. De tudja az édesanyja, aki hatalmas virágcsokorral fejezte ki háláját az önzetlen segítségért.

Pál Jánosné tizenhét véradónak köszönheti életbenmaradását. A tizenhét ismeretlen segítő közül öt kecskeméti vasutas dolgozó volt. S hogy ünnepelték őket! A gyógyuló anya és gyermekei nevében a 13 éves Pál János mondott köszönetet: „Az itt ünnepelt vasutas bácsik és nénik mentettek meg bennünket, engem és három kisebb testvéremet az árvaságtól. Maguk nélkül elvesztettük volna annyira szeretett édesanyánkat. Hálás köszönet a véradóknak, hogy édesanyánk életben maradt és tovább nevelhet bennünket.“

Ki ne érzékenyülne el ilyen hálás szavak hallatára, amikor az egyik köszönő szó a boldog édesanya, a másik pedig a még nevelésre szoruló gyermek szívéből fakad. Ez minden elismerésnél többet ér. Nem csoda, hogy a több mint 80 vasutas véradó, aki jelen volt ezen az ünnepségen, úgy határozott, hogy ezután is rendszeres véradó marad és másokat is meggyőz a véradás fontosságáról, hogy még több életet menthessenek meg.

Magyar János

Budapesten tartják a dolgozó nők világkonferenciáját

A Szakszervezeti Világszövetség kezdeményezésére a Dolgozó Nők Világkonferenciáját június 14—17 között Budapesten tartják.

A világ minden részéről érkező nőküldöttek megvitatják a dolgozó nők jogait érintő problémákat és a szakszervezetekben való fokozottabb tevékenységük kérdését.

Ilyen egységes jellegű tanácskozás első ízben ül össze nemzetközi síkon, ahol a küldöttek között olyanok is részt vesznek, akik nem tagjai semmilyen szakszervezetnek.

A világkonferencia ülésezésével egyidőben rendezik meg Budapesten az országos leánytalálkozót is. A magyar leányoknak tehát alkalmuk lesz a világ minden részéről érkező dolgozó nők problémáival közvetlenül megismerkedni és hasznos tapasztalatokat szerezni.

ÚJ RAKODÓDARUK

A súlyosabb árudarabok mozgatásának megkönnyítésére 23 állomáson rakodódarukat állítottak üzembe. Az új öt tonna teherbírású daruk villanyerővel működnek és újonnan üzembehelyezett sínen (saját pályán) mozognak. A tíz méter fesztávolságú bakdarúk jelenleg emelőhorgokkal vannak ellátva, de később ellátják markolóval is, úgyhogy ömlesztett tömegáruk mozgatására is alkalmasak lesznek. A közeljövőben megkezdik 13 darab ugyancsak öt tonna teherbírású 12 méter fesztávolságú konzolos bakdarú felállítását is.

Az árumozgatást megkönnyítő darúk jó kihasználása a vasútnak és a fuvaroztatóknak együttes érdeke. Szükséges tehát, hogy a fuvaroztatók megfelelő tájékozódást kapjanak a daruk igénybevételéről és használatáról.



A Csehszlovák Népköztársaságban is a gyermekek öröme az úttörővasút. Képünk a kassai pionir-vasút egyik állomásán készült.

VÁZLATOK AZ ÚTTÖRŐVASÚTRÓL

A PÉNZTÁROS

Ózike szeme halk izgalmat rejt,
fürge ujjain pörög a forint, —
de egy pillantást nagyritkán elejt
a jegyváltó diáklányokra kint...

A FORGALMISTA

Int a kis copfos forgalmistalány:
a tárcsa kezében remeg. —
Mi már fönt járunk a domb hajlatán;
ő buzgón áll még, s tiszteleg...

A KALAUZ

Benyit és köszön: „Előre“.
Az arc mosolyra rándul tőle.
Kéri a jegyet:
Kamaszos fintorral lyukaszt. —
S milyen tisztán cseng,
ahogy bácsizza az utast ...

Irtó Gyula



A debreceni napközi otthonban minden kis lakónak bőven jut a játékokból.

(Kovács Géza felv.)

Csatlakozunk a felhíváshoz

Örömmel olvastuk a „Szocialista Vasútért“ május 14-i számában a Landler Jenő ÜV karbantartó osztálya DISZ-szervezetének felhívását. Még nagyobb örömmel jelenthetjük: a fiatalok elhatározták, hogy csatlakoznak a felhíváshoz. Már meg is alakult egy tíz főből álló brigád, s ennek tagjai önként vállalják, hogy egy hétig részt vesznek az árvíz sújtotta terület felépítésében.

Több fiatal kereste fel a DISZ-szervezet vezetőségét, hogy többletmunkát vállaljon azok helyett, akik az árvíz sújtotta terület helyreállításán dolgoznak majd. A legnagyobb lelkesedést az váltotta ki, hogy Varga József állomásfőnök elvtárs is bejelentette a DISZ-szervezet vezetőségének: az évi biztosított szabadsága terhére a fiatalok brigádjával részt vesz az újjáépítésben.

Felkérjük a szerkesztőséget, hogy csatlakozásunkat juttassa el a felhívást közzétevő DISZ-szervezethez, valamint az illetékesekhez, hogy a jövő hónap 10-e után tíz fős brigádunkat betervezzék az árvíz sújtotta terület építéséhez.

Várpalota állomás DISZ-szervezete nevében:
Völfinger Ottó
DISZ-titkár

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

FOKOZZUK AZ ÉPÍTKEZÉSEKNÉL A TERMELÉS PÁRTELLENŐRZÉSÉT

Második ötéves tervünk megvalósításán dolgozunk, lerakjuk a szocializmus alapjait, tovább emeljük dolgozó népünk jólétét, fejlesztjük gazdasági és kulturális alapjainkat. A tervet a dolgozók valósítják meg, ezért elengedhetetlen, hogy a dolgozók közvetlenül érezzék, hogy a termelés növekedése, a tervek teljesítése az ő jólétüket segíti elő. Pártunk és kormányunk nagy gondot fordít erre. A vasúton 1956-ban, a második ötéves terv első évében, *több mint tízmillió forintot fordítunk szociális és munkavédelmi építkezésekre.* Építünk többek között *Soroksáron pályafenntartási laktanyát, a Landler Jenő Üzemi Vállalatnál bölcsődét. Hatvan fűtőházban öltözőt, mosdót. Miskolcon négy lakóházat. Várpalotán forgalmi laktanyát, Ferencvárosban féksarus melegedőt,* és így lehetne sorolni tovább mindazokat az építkezéseket, melyek megkönnyítik a dolgozók életét.

Tűzzünk gazdasági problémákat is a taggyűlés napirendjére

Az építkezéseket zömében a MÁV Magasépítő Vállalat dolgozói végzik. Sok pályafenntartási, forgalmi és vontatási dolgozó várja az új mosdót, öltözőt, laktanyát, amely biztosítja a jó munka után a megérdemelt pihenést. A dolgozók várakozása jogos.

az építési szolgálatnak tehát mindent el kell követnie, hogy a terveket határidőre teljesítse.

Ennek biztosítása, elősegítése a pártszervezetek feladata is. Pártunk szervezeti szabályzata kimondja: *„Az alapszervezet feladata, hogy... 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..."*

Az építkezések pártszervezeteinek tehát fontos feladata a termelés segítése, a termelés pártellenőrzése. Hogyan valósíthatják meg itt az ellenőrzést? *Elsősorban a párttaggyűlések segítségével, amely a párt-alapszervezetek felsőbb szerve, vezető fóruma.* Nem kell félni attól, hogy az építkezés gazdasági problémáit napirendre tűzze a taggyűlés. A vita azonban olyan legyen, hogy a taggyűlés ne váljon üzemi értekezletté vagy műszaki megbeszéléssé, hanem

a pártmunka sajátos oldaláról vizsgálja az építkezés gazdasági problémáit.

Ilyen sajátos oldal például *egyes pártcsoportok munkája, a kommunisták helytállása, példamutatása a termelésben.* Helyes megvitatni, mennyire hatékony a termelési agitáció, helyes-e az irányvonala, jó-e a módszere. Tehát mindenekelőtt a pártépítés, az agitáció, a sajátos pártmunka oldaláról kell vizsgálni a termelést, ügyelni arra, hogy a taggyűlés rámutasson: *mit tettek eddig és mit tegyenek a jövőben a kommunisták a terv teljesítése érdekében.*

A termelés pártellenőrzése megköveteli, hogy a pártszervezetek konkrét munkát folytassanak a termelés érdekében. Az agitáció konkrétsága például azt jelenti, hogy a termelés, a munkafegyelem, az anyagtakarékosság helyi hiányosságaira hívja fel a figyelmet. Azokat a pártszervezeteket, amelyek csak általános érveket, mondhatnánk fráziskat hangoztatnak és nem a konkrét célokért agitálnak, kicsit hasonlítanak arra a bekötött szemű céllövőre, aki ugyan lő, de nem látja a célt.

Ilyesfajta eset történt a Nyugati pályaudvari építésvezetőségnél. A Nyugati pályaudvaron az építkezések befejeződtek, új építés nem kezdődött és „ház on belüli munkanélküliség" adódott. Ugyanakkor lenne munkaalkalom Ferencvárosban és Székesfehérvárott, de a dolgozók nem akarják vállalni. Az ok mindössze ennyi: *a Nyugatiból indul hazafelé a vonatjuk.* A pártszervezet erre a jelenségre nem figyelt fel, általánosságban agitált. *A feladat az lenne, hogy megmagyarázzák a helyes álláspontot, amely egyben a dolgozók érdeke is.* Ehhez természetesen szükséges lenne, hogy az építkezés vezetője, mérnöke rendszeresen tájékoztassa a népnevelőket az aktuális feladatokról.

Ahhoz, hogy a népnevelők konkrétan tudjanak a termelés kérdésével foglalkozni, szükséges az is, hogy állandóan növeljék szaktudásukat.

Az a népnevelő, akinek hiányos a szaktudása, példamutatása pedig nem megfelelő, hiába beszél, mert nincs tekintélye.

Mindez arra figyelmeztet, hogy a népnevelők közé fokozottabban kell bevonni a technikusokat, munkavezetőket és általában a magasabb képzettségű elvtársakat.

A vezetők beszámoltatása is fontos módszer

A népnevelőknek, amellett, hogy céltudatos, felvilágosító munkát folytatnak, szervezniük is kell. *Szervezni a jól dolgozók munkamódszerének átadását, segítséget nyújtani a munkások ötleteinek, újításainak kivitelezéséhez, közvetlenül megmutatni azokat a teendőket, melyeket meg kell valósítani a terv teljesítése érdekében.*

A termelés pártellenőrzésének egy másik módja az építésvezető beszámoltatása. A beszámoltatásra a pártszervezet készüljön fel és dolgozzon ki javaslatokat a munka megjavítására. A pártszervezet ellenőrzése mindenkor azt a célt szolgálja, hogy politikai munkával elősegítse az építésvezető rendelkezéseinek végrehajtását. *A pártszervezetek nem változtathatják meg az építésvezető rendelkezéseit, de figyelmeztethetik, sőt kell is hogy figyelmeztessék, ha hibát látnak intézkedésében.* Amennyiben az építkezés vezetője nem veszi figyelembe a helyes javaslatokat, úgy a pártszervezetek a magasabb párt- vagy állami szerveknek tegyék meg észrevételeiket.

A pártszervezet ellenőrzése tehát mindenekelőtt az építésvezető rendelkezéseit, az építésvezető tekintélyét támasztja alá. Elkerülhetetlen, hogy időnkint ne kerüljön sor vitára is, de *ez a vita lehetőleg ne az egész közvélemény előtt játszódjon le,* mert ez csökkentheti az építésvezető tekintélyét, holott

a pártszervezet egyik feladata a gazdasági vezető tekintélyének növelése.

Hiba lenne az is, ha a pártszervezetek ellenőrzése leszűkülne az építésvezető ellenőrzésére. Szükséges, és nagyon fontos, hogy a pártszervezet az alsóbb gazdasági vezetők, munkavezetők, bérszámfejtők munkájára is kiterjessze a pártellenőrzést.

A felsorolt módszerek közel sem merítik ki a termelés pártellenőrzésének feladatait, de ezek alkalmazása is elősegíti az építkezések pártszervezetének munkáját, hozzájárul ahhoz, hogy határidőre elkészüljenek a szociális és munkavédelmi építkezések.

Klubhelyiséget kapott a Debreceni Járómű javító Vállalat ifjúsága

A közelmúltban került sor arra a bensőséges kis ünnepségre, amelyen átadták a Debreceni Járműjavító Vállalat ifjúmunkásainak a minden igénynek megfelelő klubhelyiséget. *Gellért László* elvtárs, az üzemi bizottság elnöke a következő szavak kíséretében adta át a klubhelyiséget. *„A DISZ-nek ezt az otthont a Központi Vezetőség múlt évi határozatának értelmében létesítettük, ez kimondja, hogy minden üzem, minden vállalat gondoskodjék az ifjúság szórakozási, tanulási és művelődési lehetőségeinek megteremtéséről és annak legmesszebbmenő támogatásáról. Ennek szellemében adom át e helyiséget s kívánom, hogy legyen ez ifjúságunk második otthona. Szórakozzanak, tanuljanak és művelődjenek itt me csakis így válnak társadalmunk értékes tagjaivá."*

Ifjúmunkás dolgozótársai nevében *Éles Sándor* elvtárs, a DISZ-bizottság titkára mondott köszönetet a gondoskodásért.

— *Igérem* — mondotta, — *hogy a klubhelyiséget valóban szórakozásra, tanulásra és művelődésre használjuk. De itt megragadom az alkalmat, hogy felhívjam idősebb dolgozótársaink figyelmét arra: velünk együtt ők is látogassák ezt a klubot. Érezzék: magukat közöttünk otthonosan. éljünk itt úgy, mint egy népes család.*

A DISZ-klub igen szép és otthonos. Van itt zenegép, biliárd és sakkasztal, különféle társasjátékok, megtalálhatók a különböző újságok, képeslapok, folyóiratok. A teremben virágok és örökzöld növények pompáznak.

Az ifjúság már az ünnepélyes átadás estéjén szövögette terveit, hogy mit csinálnak, milyen rendezvényeket tartanak majd a klubban. Itt rendezik czentúl a klub- és teadé utánokat, táncestéket. Ismert írók műveiből és költők verseskötetéiből felolvasásokat tartanak, amit vita követ. Tervezik továbbá, hogy a debreceni Kossuth Lajos Tudományegyetemről és egyéb tudományos intézetből tudósokat hívnak meg előadások tartására és konzultációk vezetésére.

A tervek nagyon szépek, de meg is kell őket valósítani, mert csakis ebben az esetben válik valóra a klub azt, amit várnak létrehozásától.

V. F.

BÉKENAGYGYŰLÉST TARTOTTAK A DOMBÓVÁRI VASUTASOK

A dombóvári vasutasok május 22-én nagyszabású békenagygyűlést rendeztek a vasutas népművelési otthonban.

A zsúfolásig megtelt nagyteremben minden szolgálati ág képviselve volt. Ott láttuk többek között *Faragó Flórián* kocsimestert, *Szilasi Konrád* és *Linde János* mozdonyvezetőket, brigádjukkal együtt. Mindannyian azok közé a lelkes békeharcosok közé tartoznak, akik a nagygyűlés tiszteletére indított békeműszak idején kiváló eredményeket értek el.

Potyondi elvtárs, állomásfőnök lelkesen újságolta, hogy május 21-én három túlsúlyos vonatot indítottak a nagygyűlés tiszteletére és külön hangsúlyozta *Kovács Antalnak*, a forgalom békebizottsági titkárának jó munkáját.

Ott láttuk a nagygyűlés hallgatósága között *Horváth* Sándor elvtárs oktatótisztet is, aki a mozdonyvezetői tanfolyam 90 hallgatójával jött el a beszámoló meghallgatására. A pártszervezet javaslatára a békebizottság meghívta a dombóvári polgári lakosságot is.

Ott volt a hallgatóság soraiban a járási pártbizottság első titkára, *Daradics Ferenc* elvtárs, a városi pártbizottság titkára, *Lóth György* elvtárs s ott láttuk a Hazafias Népfront képviselőit.

Szerváczi Tamás, a fűtőház békebizottságának titkára, a gyűlés elnöke köszöntötte a részvevőket és annak előadóját, *Ratkó Anna* elvtársnőt, az Országos Béketanács alelnökét.

Ratkó elvtársnő a stockholmi béke-világtanácsi ülés élményeinek elmondásával kezdte a beszámolót, majd rátért a nemzetközi helyzet legfontosabb eseményeinek ismertetésére. Utalt a XX. kongresszus nagy jelentőségére, megmagyarázta a békés egymás mellett élés, a leszerelés, *Hruscsov* és *Bulganyin* elvtárs londoni útjának jelentőségét a nemzetközi békemozgalom szempontjából. Egy-egy mondat után felzúgott a taps, mintegy jelezve, hogy nincs a teremben egyetlen olyan ember sem, aki ne értene egyet pártunk és államunk békepolitikájával.

Sokáig nem fogják elfeledni a dombóváriak *Ratkó* elvtársnő lelkes beszédének utolsó mondatait:

„Az emberek boldogok akarnak lenni! Az emberek a mosolyt szeretik és nem a könnyeket, az épülő házakat szeretik és nem az otthonok romjait. A születő új életre várnak és nem embermilliók halálára!"

Kovács Antal béketitkár, felszólalásában elmondotta, mennyit szenvedett Dombóvár népe a háború borzalmaitól. Beszámolt arról is, hogyan harcol a dombóvári vasutasság a béke megszilárdításáért, erősítéséért.

Többen kérdéseket tettek fel *Ratkó* elvtársnőnek, ezekre részletes választ kaptak. *Bárány László* elvtárs, a pécsi összüzemi békebizottság titkára a pécsi vasutasok üdvözletét és jókívánságait tolmácsolta.

Ratkó elvtársnő válasza után *Szerváczi Tamás*, a gyűlés elnöke záróbeszédében megígérte, hogy a dombóvári vasutas békebizottságok a nagygyűlés útmutatása szerint fokozzák felvilágosító békepropagandájukat, hogy szavuk minél több dolgozóhoz jusson el.

S. I.

Versenyhírek egy mondatban

A herendi pályafenntartási dolgozók féléves tervük teljesítése érdekében májusra, júniusra 6700 vágányfolyóméter síncserét vállaltak. *(Stáy Ferenc leveléből.)*

A miskolci igazgatóság valamennyi vonalának dolgozói teljesítették áprilisban az összekapcsolt mozgalom versenyfeltételeit és ezzel 12 menetirányító, illetve főmenetirányító érte el a „kiváló dolgozó" szintet. *(Uglyai Sándor leveléből.)*

Szolnok-állomás dolgozói első negyedévi élüzemavató ünnepségük alkalmával tett fogadalmuknak, az élüzem cím és a vándorzászló második negyedévre való megőrzésének sikeresen tesznek eleget, amint az eddig eltelt közel két hónap eredményei mutatják. *(Dienes László leveléből.)*

A székesfehérvári *Pintér Miklós*-brigád menetrend szerinti indítási tervét 149, kocsitartózkodási tervét 147, kocsikifutási tervét 144 százalékra teljesítette. *(Máté N. leveléből.)*

Gödöllőn a villamosmozdonyok tartózkodásának csökkentésére indított versenyt *Mondok Károly* forgalmi szolgálattevő és brigádja nyerte 25,8 perc kiváló eredménnyel, a 30 perces normaidővel szemben. *(Hasznos József leveléből.)*

Bodrogolaszi-állomáson elismerés illeti *Talián József* állomáskezelőt és *Mészár József* málházót, akik első negyedévi tervüket élüzemszint felett teljesítették.

Szentes-állomáson *Lekrinczki Tivadar* forgalmi szolgálattevő a kocsitartózkodási egységidőt 114 százalékra, *Földesi Mihály* tolatásvezető a fajlagos kocsimozgatást 124 százalékra teljesítette. *(Szabó Márton leveléből.)*

Nemzetközi ÉLET

Francia vasutasok a Szovjetunióban

Az elmúlt napokban a szovjet vasutasok lapjának, a „Gudok"-nak szerkesztőségében a Szovjetunióban járó Francia Vasutasok Nemzeti Szövetségének küldöttsége sajtóértekezletet tartott. A küldöttség két hete tartózkodik az országban és sorra látogatták a moszkvai, leningrádi, kievi és szimferopoli vasutas üzemeket.

A sajtóértekezleten a francia vasutasok nyilatkoztak szovjetunióbeli benyomásaikról. Először vagyunk a Szovjetunióban — mondotta a küldöttség vezetője — eddig csak könyvekből, folyóiratokból tudtunk az itt folyó munkáról Teljes őszinteséggel meg kell mondani, hogy az itt látottak meghaladták legmerészebb álmainkat is. Mindenekelőtt meglepett bennünket az a hatalmas lakóházépítkezés, amely a Szovjetunióban folyik. Uj, sokemeletes lakóházakat, gyönyörű klubokat és más kulturális intézményeket szemléltünk meg, amelyek mind a dolgozók rendelkezésére állnak. Igy fogalmat tudtunk alkotni a szovjet nép, a szovjet vasutasok életéről és munkájáról. Ez annál csodálatosabb, mert köztudomású, hogy a Szovjetunió sokat szenvedett a második világháborútól.

A francia vasutasok megköszönték a baráti vendéglátást és elmondották, hogyan élnek a francia vasutasok. A küldöttség tagjai ígéretet tettek arra, hogy mindent elkövetnek annak előmozdítására, hogy tovább erősödjön a két nép barátsága.



A Kínai Népköztársaságban új vasúti híd épült a Paokl—Csengtu vonal Lwang juan—Luehjang I szakaszán. A Kialin-folyón, a Jangce mellékfolyóján ez az első híd.

Az osztrák fapados kocsik sorsa

Júniustól kezdve az osztrák vasutakon megszüntetik a III. osztályt és csupán I. és II. osztály lesz. Dr. Kepnik igazgató — a Bádenben nemrégen megrendezett szövetségi vasutas konferencián — elmondotta, hogy az osztrák vasutakon az elmúlt esztendőben másfélmilliő tonnakilométerrel növekedett a forgalom.

A fejlesztési tervekről szólva, bejelentette, hogy növelik a hálókocsik számát és 18 új étkezőkocsit állítanak az idén forgalomba A konferencia egyébként elhatározta, hogy a gyakorlatilag kezelhetetlen menetrendkönyvek helyett a jövőben két részben kiadásra kerülő — vasúti és hajózási, légiközlekedési — menetrendkönyvet bocsát ki. Határozatot hoztak a nemzetközi expressvonat-közlekedés menetidejének jelentős megrövidítéséről is. Igy az Arlberg-express fél órával hamarabb ér majd Bécsből Párizsba, s hogy az express naponként közlekedik Bécs és Budapest, s hetenkint háromszor Bécs—Budapest—Bukarest között.

Takarékoskodnak az angol vasúton

A brit vasutak közel 36 millió fontsterling deficittel zárták az elmúlt esztendőt. Ez nagyarányú takarékossági intézkedések megtételére kényszeríti a kormányt. Az átszervezések során a helyi vonatok százait szüntetik meg, s a vidéki vasútállomások tömegeit helyezik üzemen kívül. Már eddig is 252 kisebb állomás csukta be kapuit, s 101 teherárú- és poggyászfeladási pénztárt zártak be

Hugh Molson a brit közlekedésügyi minisztérium parlamenti csoportjának titkára beismerte, hogy ez az intézkedés „kényelmetlenséget és kellemetlenséget okoz sok személynek". Igyekezett megnyugtatni azzal az utasokat, hogy a távolsági járatokat tovább korszerűsítik, villamosítják és autóbuszokkal helyettesítik a vonatközlekedést.

Május 28: GYSEV igazgatósági ülés Budapesten

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút vonalainak egy része osztrák területen fekszik, ezeket a magyar vonalakkal együtt a vállalat Budapesten székelő vezérigazgatósága irányítja.

A GySEV-nek legfőbb szerve a vállalati igazgatóság, melynek tagjait a közgyűlés három évre választja. Az igazgatóságnak jelenleg három osztrák tagja van.

Az igazgatóság dönt a közgyűlésnek fenn nem tartott legfontosabb kérdésekben. Az igazgatóság határozatait hajtja végre a magyar és az osztrák vonalak igazgatását végző vezérigazgatóság.

A május 28-i igazgatósági ülésnek bőséges tárgysorozata van. Ekkor számol be az ügyvezetés az első negyedév munkájáról, a beruházási és felújítási munkák helyzetéről, a kölcsönösen végzett trakció szolgálatról, a költségvetési keret betartásáról s az üzem életében előfordult legfontosabb eseményekről.

A GySEV igazgatóságának tagjai között a legnagyobb egyetértés áll fenn. Mind a magyar, mind az osztrák igazgatósági tagok a legnagyobb tárgyilagossággal bírálják és támogatják az ügyvezetést.

A magyar és osztrák határon átnyúló vasút eddig is fontos szerepet töltött be a magyar és osztrák vasutak jó szomszédi kapcsolataiban, ami még jobban elmélyülhet a két szomszédos ország gazdasági és baráti kapcsolatának szorosabbá tételével.

Szeretettel üdvözöljük a Budapestre érkezett osztrák igazgatósági tagokat, valamint az osztrák vonalj dolgozók személyzeti képviselőit és kívánjuk, hogy eredményes munkával járuljanak hozzá a két nép barátságának, gazdasági kapcsolatainak további erősítéséhez.

Gazdagító javaslatok

Szenvedélyes hangú vita hangzott el néhány nappal ezelőtt a vasutas szakszervezet Benczur utcai székházában. A szakszervezet a Közlekedés- és Közlekedésépítés Tudományi Egyesület vasutas szakosztályával közösen vitát rendezett a második ötéves terv vasútfejlesztési irányelveiről. Számokról, adatokról folyt a szó, de szenvedélyesebb, bátrabb kiállást nehéz lett volna elképzelni még abban az esetben is, ha a felszólalóknak személyes ügyüket kellett volna védeniük. De e szó után máris helyesbíteni kell — így csak azok vitáznak, akik saját ügyüket védik. Vasutasok — a vasútért szálltak sikra!

A vitát *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke nyitotta meg. Bevezetőjében hangsúlyozta: *a párt arra hívja fel a dolgozó népet, köztük a vasutas dolgozókat is, hogy javaslatokkal, észrevételekkel segítsék feltárni azokat a tartalékokat, amelyekkel az irányelvtervezet még nem számolt, hogy a második ötéves terv még jobban megfeleljen a reális lehetőségeknek, népünk szükségleteinek.*

A megnyitó után *Solymos János* főmérnök mondott vitaindító előadást. Az előadás, amely elismerte a tervezet helyességét, felvetette a tervezet hiányosságait, módosítást igénylő részeit is. A tervezet megadja például a szállítási tervszámokat, de *nem tűnik ki hogy melyik területen jelentkeznek majd a szállítási többletfeladatok.* Ez nehezíti a felkészülést.

Vitatható az irányelvnek az a része, amely *az ipari termelés 50 százalékos felfutásával szemben a vasúti szállításnál csak 24 százalékos emelkedést irányoz elő.* A tervezett beruházási keret éves ütemezése sem mindig követi a szállítási feladatok ütemezését, és a terv belső arányain is módosítani kellene. A vasúti pálya fejlesztésével kapcsolatban elmondta az előadó, hogy az állomási mellékvágányok hosszának 4 százalékos növelése (38-ról 42 százalékra) nem elegendő. A MÁV-hoz hasonló külföldi vonalakon az állomási mellékvágányhálózat 48—52 százaléka a vonalhossznak. *Nálunk is legalább 46 százalékra kellene emelni a második ötéves tervben.*

Az irányelv a hatvani vonal villamosításán kívül — amely 1956-ban befejeződik — további villamosítást nem ír elő.



Öt év alatt teljesen, vagy jelentős részben újjá kell építeni Győr, Hatvan, Debrecen, Szolnok, Miskolc, Záhony vasútállomásokat, valamint számos közepes jelentőségű állomást is.

Egy százkilométeres vonal villamosításának tervezése másfél, megépítése pedig két évet vesz igénybe. *Ha a második ötéves terv alatt nem készítjük elő egy újabb vonal villamosítási tervét, akkor legkorábban csak 1961-ben kerülhet sor újabb villamosításra.*

A személykocsi-beszerzési terv a vasút igényeit kielégíti és lehetővé teszi, hogy *1960-ra az utolsó „E" kocsi is kikerül jön a forgalomból.* A tervezett 11 ezer darab személykocsit kevésnek találta az előadó és főleg a beszerzés ütemét nem helyeselte. *Az új kocsik 60 százalékát lehetőleg 1958-ig kapja meg a vasút.* Ugyanakkor szükséges emelni a járműjavítás színvonalat és nagyobb fejlődési lehetőséget kellene biztosítani a Vasút Tudományos Kutatóintézetnek.

Az előadás röviden, de valóban a tervezet legproblematikusabb részeit boncolgatva alapot adott az elmélyült vitának.

Tizenheten szólaltak fel, köztük *Lőrinczi Endre*, a MÁV Vasúttervező Kossuth-díjas főmérnöke, *Szentgyörgyi Károly*, a Vasút Tudományos Kutatóintézet vezetője *Berke Béla*, a 8. szakosztály helyettes vezetője, *Kerényi Rezső*, az 1. szakosztály vezetője *Gódor* elvtárs, a 8., *Miskolci Béla*, a 7., *Lengyel Nándor*, az 5. szakosztály részéről, és *Jandi* elvtárs, az Anyagellátási Igazgatóságtól. Szót kért még *Ferenczi Gábor*, a Győri Vagongyár és *Sztanczy Zoltán*, az Országos Tervhivatal képviselője.

A felszólalók javasolták, hogy *épüljön egy vonal, mely összeköti Ózdot Kisterenyével* és ezzel megszüntet egy 160 kilométeres kerülőt, továbbá a *dudar—balinkai* szakasz megépítését javasolták, amely biztosítaná a további szén- és bauxitszállítmányok lebonyolítását. Felvették, hogy a szénellátás megjavítása érdekében



A vasúti forgalom korszerűsítése és gazdaságosságának fokozása érdekében öt év alatt mintegy 300 darab dieselmozdonyt és 30 darab villamosmozdonyt kell üzembe állítani.

legalább évi 3500—4000 tonna, 5000 kalória fűtőértékű külföldi szenet importáljunk.

Miután 1600 kilométer vágányhálózatot 22 tonna tengelynyomásra kell alkalmassá tenni, szükséges az iparvágányok felújítása is, mert *a fuvarozott áruk 60—70 százalékát iparvágányon rakják be, illetve ki.* Ha ez nem történik meg, akkor nem lehet jól kihasználni a nagyobb tengelynyomású vonalakat.

Rámutattak arra, hogy *a tervezettnél nagyobb számú teherkocsi beszerzése nemcsak a szállítást könnyítené meg, hanem jelentős devizamegtakarítást is elősegítene.* Javaslat hangzott el az ágyazati anyag 48-ról 50 centiméterre történő megvastagítására, amelyet hazai anyagokból lehetne fedezni és a talpfaszélesség csökkentésére, amely lehetővé tenné, hogy *azonos anyagmennyiségű talpfával bevezessük a 60 centiméteres talpfaközt.* Szükséges lenne — főleg a talpfahiány miatt — *a fővonalak nagy részén is alkalmazni a vasbetonaljakat.*

Meggondolandó az is, hogy a *Budapest—Újszász* közötti második vágány helyett nem lenne-e nagyobb szükség a *záhony—nyíregyházi*, vagy a *selyp—kisterenyei* második vágányra. Számos más javaslat is elhangzott. A felszólalók elmondották, hogy *az összberuházás 60 százaléka az utolsó két évre van csoportosítva.* Emiatt egyrészt az utolsó két évben zsúfolódik a munka, a fejlődés nem egyenletes, másrészt *a beruházások egyenetlensége nem biztosítja az önköltség előírt egyenletes csökkenését.* Sok gondot okoz az is, hogy éppen a nehéz körülmények miatt, a vasút legfelsőbb gazdasági és politikai vezetői nem tudnak kellően előretekinteni, főleg a napi problémák megoldásával kénytelenek törődni, és ez be nem látható veszélyeket rejt magában.

Emelte a vita értékét, hogy a javaslattevők az értekezlet ideje alatt egymással is vitatkoztak, így az illetékes felsőbb szervek is segítséget kapnak a javaslatok elbírálásához. Még nem tudjuk, hogy a sok javaslat közül melyikkel találkozunk majd az ötéves terv végleges tervezetében. Annyi azonban bizonyos, hogy hasznos értekezlet volt, és feltétlen elősegítette a vasút második ötéves tervének legjobb kidolgozását.

A NYÁRI FORGALOM ALAPJA: A MENETRENDSZERINTI KÖZLEKEDÉS

Néhány nap múlva életbelép a nyári menetrend. A menetrendi változások mindig feladattöbbletet jelentenek a vasúti munkában. A nyári menetrend bevezetése több vonat közlekedésével jár, de jól tudjuk, hogy az idei nyári forgalom meg éppen *fokozott felkészülést követel*, hiszen a nyári forgalom megindulásával *nem ér véget a szokatlanul felduzzadt tavaszi teherforgalom.* A legnagyobb és legfontosabb feladat: *összeegyeztetni a nem csökkenő teherforgalmat a megnövekedett nyári személyforgalommal.* Egyiknek sem szabad a másik rovására menni, és a tavalyi nyári forgalom tapasztalatai szerint éppen az volt a legnagyobb hiba, hogy ez nem mindig sikerült.

Jelentős intézkedések

Több forgalmi és vontatási intézkedés történt, hogy a személyszállító vonatok — elsősorban a balatoni vonatok — menetrendszerinti közlekedését biztosítani lehessen. Az 1206-os gyorsvonat például csak munkanapokon közlekedik, hogy ne befolyásolja a páratlan számú, vagyis a Balatonról visszatérő hétvégi vonatok menetrendszerinti közlekedését. A menetrendi osztály a mentesítő vonatok közlekedtetését úgy oldotta meg, hogy ezeknek se kelljen ácsorogni. A vontatás ígéretet tett arra, hogy *valamennyi balatoni vonathoz 424-es sorozatú mozdonyt ad*, s így az egyforma teljesítményű gépekkel biztosítani lehet az azonos utazási időt.

Mindezek az intézkedések *a menetrend szigorú betartására épültek*, tehát csak akkor válnak be a gyakorlatban, ha *a nyári forgalom alapvető törvénye a menetrendszerinti közlekedés* lesz. Minden forgalmi és vontatási dolgozónak fokozott felelősséget kell éreznie azért, hogy a dolgozók hétvégi pihenőjét ne rontsák el több órás késések, különösen a páratlan számú vonatoknál, amint erre tavaly, sajnos, tömegesen akadt példa.

Az utasok kényelméért

A kocsiintézőség is úgy igyekezett összeállítani a balatoni vonatok szerelvényeit, hogy a dolgozók minél kényelmesebben utazhassanak. A balatoni vonatokat négytengelyes, bőrüléses Cak-kocsikból állítják össze, ezenkívül az 1232-es és az 1203-as, valamint az 1112-es és 1111-es számban közlekedő vonatok teljesen Cz és Bz kocsikból állnak majd. Ha a Landler Járóműjavító további, vasvázassá átalakított kocsikat ad a forgalomnak, akkor még egy vonatpárt közlekedtetnek az új, kényelmes Cz-kocsikkal.

De mint ahogyan a menetrendszerinti közlekedést sem lehet pusztán felsőbb intézkedésekkel megoldani, úgy az utazás körülményeinek javítása sem csupán a szerelvények összeállításától függ. *A jegyvizsgálók és a forduló állomások dolgozói őrködjenek a szerelvények tisztasága, épsége fölött*, az esetleges hiányokat, rongálódásokat azonnal jelentsék. A forduló állomásokon még akkor is biztosítani kell a kocsik kitakarítását, ha az élénk forgalom miatt rövid a szerelvény fordulóideje.

Az állomások tisztasága

Az utazás körülményeinek javításához szorosan hozzátartozik *az állomások tisztasága, csinossága.* Nemrégiben bizottság vizsgálta felül a balatoni állomások nyári felkészülését. Azokat a hiányosságokat, kisebb-nagyobb hibákat, amelyeket a bizottság megállapított, minél előbb meg kell szüntetni. Különösen az Utasellátó söntései, de főleg az állomások peronján „raktározott" hordói sok helyen könyörtelenül keresztülhúzzák a tisztasági törekvéseket. A bizottság észrevétele szerint több Utasellátó söntést, éttermet kellene kávéfőzőgéppel ellátni.

A nyári pihenésre utazó dolgozók, a mind nagyobb számmal hazánkba látogató külföldiek kényelme jórészt a vasutas dolgozók munkájától függ. Nem megvalósíthatatlan törekvés az, hogy az idén még gyorsabb, pontosabb, és kényelmesebb legyen a nagy nyári személyforgalom.

Látogatás a SZOT munkavédelmi kiállításán

Állandó kiállítást nyitott a közelmúltban a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézete. Összeállították a különböző iparágak legfontosabb munkavédelmi modelljeit, amelyek között helyet kaptak a vasutas vonatkozásúak is.

A közlekedési teremben találjuk *Takács* Sándor lakatos teherkocsi-ajtóbeemelő készülékéről készített modellt és *Torma* Gábor lakatos kicsinyített pneumatikus szerelőállványát. Mindkettőt a Debreceni Járóműjavító Vállalat újítóműhelyében készítették.

A kiállításon egymás mellett látjuk a régifajta, rossz megvilágítású, szűk műhelycsarnokok kicsinyített mását és az új, világos, tágas és szellős műhelyekét. A nemzetközi kapcsolatok termében üvegszekrényekben láthatók a szovjet, lengyel, bolgár, német és a többi testvéri országok munkavédelmi kiadványai, plakátjai. Ugyanitt van az újfajta fékberendezéssel ellátott lejtős csillepálya. Nagyméretű képeken szemléltetik a jól felszerelt, stabil kazánokat, amelyek el vannak látva vízszintmutatóval, manométerrel és biztosítószeleppel. Az így felszerelt kazánokkal biztonságos a munka. (Sokat tanulhatnának belőle az előfűtőtelepek dolgozói.)

Bizonyára érdeklődéssel nézegetnék a járóműjavító vállalatok munkásai a csiszológép-



re szerelt, üvegből készült szemvédő lapot. A szemvédő mechanikai kapcsolatban van az indítóberendezéssel: a gépet csak akkor lehet megindítani, ha a szemvédő óvóhelyzetben van a munkás szeme és a csiszolókorong között.

Az esztergályosok testi épségét védi a forgácsrepülést gátló szerkezet. A járóműjavító vállalatok vezetői sok megszívlelendő ötletet találnának a munkavédelmi kiállításon. A modelleken pontosan ábrázolják a legkorszerűbb szellőztetési megoldásokat, bemutatják a legkorszerűbb műhelymegvilágítási lehetőségeket, amelyek bizonyára alkalmazhatók a MÁV-üzemekben is.

A kiállítás elektromos termében megismerkedhetik a látogató a legkorszerűbb érintésvédelmi berendezésekkel. Ezeket nagy érdeklődéssel tanulmányozhatnák a MÁV Felsővezeték Építési Főnökség dolgozói.

A kiállítás tanulságait széles körben fel lehet használni a vasúton is. Helyes lenne, ha a vasutas dolgozók minél nagyobb számban megtekintenék a kiállítást, amely hétköznap *— hétfő kivételével — fél 12-től 20 óráig, vasárnap 10-től 14 óráig van nyitva, Budapest, VI. kerület, Rózsa Ferenc utca 67. szám alatt.*

Elegyrendezés a tudomány segítségével

Az utóbbi években a síktolatás számos új módszere segíti a gyors elegyrendezést. Az elért eredményeket azonban tovább lehet fokozni a Vasút Tudományos Kutató Intézet munkatársai által kidolgozott új elegyrendezési, vonatösszeállítási módszerekkel. A kísérletek már régen folynak és eredményeik is a dolgozók tudomására jutottak, azonban mégis lassan terjedt az új módszer. A budapesti politikai osztály felismerve az új elegyrendezés előnyeit, segíti a módszer elterjesztését.

Elegyrendezési bemutatók

A politikai osztály javaslatára az igazgatóság készíttetett egy szemléltető vágánytáblát, kocsimodellekkel. Ezek segítségével *a nagyobb állomásokon most elegyrendezési bemutatókat tartanak.* Már az első bemutatók azt bizonyítják, hogy a dolgozók szívesen alkalmazzák az új módszert.

Szolnokon például 70 dolgozó jelent meg a bemutatón és több órán keresztül élénk figyelemmel kísérte az előadást, melynek során több gyakorlati problémát is megbeszéltek. *Székesfehérváron az 1299-es számú vonatot az új módszerrel állították össze. Bebizonyosodott, hogy a több elegycsoportú vonatok finomrendezése állomási sorrendben sokkal rövidebb idő alatt lehetséges, mint a régi módszerekkel.* A kutatóintézet által kidolgozott sémák alkalmazása kizárja a téves szalasztásokat. *Dorogon* erősen kevert 29 kocsiból álló kocsisor rendezését *a legjobb tolatásvezető tíz kihúzással és 51 lökéssel oldotta meg. Az új módszerrel az elegyrendezést négy kihúzással és két zárással, tehát hat mozgással és 37 lökéssel, mintegy 35 százalék időmegtakarítással hajtották végre.*

Kelenföldön a 2153-as sz. vonatot rendszeresen az új módszerrel állítják össze a réginél körülbelül 20 százalékkal rövidebb idő alatt. *Székely János* tolatásvezető elmondotta, hogy *a séma segítségével rendkívül gyorsan tud dolgozni, s a munka minőségileg kifogástalan, balesetmentes.* Budapest Elektromos kitérőn az új módszerrel egy elegymenet szétrendezését 30 perc alatt végezték el. *Fehér János* tolatásvezető kijelentette, hogy *a régi gyakorlat szerint ő kétfelé rendezte volna a kocsikat, két tartalék részére, amely után a beállítási sorrendben történő összeállítás még mindkét tartaléknál újabb 20—30 percet igényelt volna.*

Az eredmények láttán a budapesti igazgatóság elhatározta, hogy valamennyi nagyobb állomáson szemléltető módon bemutatják a tudományos elegyrendezést. A politikai osztály pedig fokozza a felvilágosító munkát, hogy a forgalmi dolgozók megértsék: *az új módszerek alkalmazása emeli a termelékenységet, csökkenti az önköltséget.*

KOVÁCS SÁNDOR
budapesti politikai osztály

JÚNIUS 6-IG TART A MÁSODIK ÖTÉVES TERV IRÁNYELVEINEK TERVEZETÉRŐL SZÓLÓ VITA

Több helyről érkezett kérés alapján a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége a második ötéves terv irányelveinek tervezetéről szóló vitát június 6-ig meghosszabbította. A június 6-a után érkező hozzászólásokat az irányelvek jóváhagyásáig előreláthatólag nem lehet feldolgozni, ezért ezeket majd a tervjavaslat kidolgozásánál veszik figyelembe.

Ismét bekapcsolódtunk az osztrák–jugoszláv áruforgalom lebonyolításába

Ausztria és Jugoszlávia között a vasúti forgalom tekintélyes része már a második világháborút megelőző időben is Magyarországon keresztül bonyolódott le, tekintve, hogy a hazánkon átvezető útvonal a két ország között a legrövidebb. A háború után a közvetlen díjszabások elsősorban az érdekelt országok közötti kétországos viszonylatokban kerültek kidolgozásra, s így Ausztria és Jugoszlávia között a magyar útvonalakat nem vették figyelembe.

A Magyar Államvasutak díjszabási szolgálata igyekezett visszaszerezni ezt a forgalmat, s ma már vasútunk a két ország közötti forgalom tekintélyes részének lebonyolítására vállalkozik.

A magyar vasutakra most az a feladat vár, hogy a Kelebia és Hegyeshalom viszonylatban fuvarozásra kerülő — főleg romló és élő — küldeményeket a lehető legrövidebb időn belül továbbítsák, hogy a fuvaroztatóknak az olcsó díjszabás mellett a fuvarozás gyorsaságához fűződő érdekét is maradéktalanul kielégítsék.

— **Új játszóteret avattak** a kőszegi vasutas nevelőintézetben. A játszóteret az intézet növendékei és dolgozói társadalmi munkában építették.



300 pályaépítő munkás kéri, hogy az 1213-as személyvonat minden pénteken álljon meg Tárnok-állomáson.

●

A miskolci politikai osztály „Villámjában" olvastuk: Április 24-én a 411 079 számú mozdony személyzete Berentén és Kazincbarcikán kérte a fűtőházat, fuvassák ki a gép elejét. Berentén ez volt a válasz: „Fujja ki maga, ha akarja." Barcikán: „Menjenek Berentére, ott vannak rámolók." Mozdonyfelvigyázó: „Nincs emberem!" Fűtőházvezető: „Menjenek a római pápához!" Döntsék el az illetékesek, megvárja-e a 411 079-es személyzete a római pápának a kifuvatásra vonatkozó intézkedését?!

□

Május 19-én a Ceglédi felől Kiskunfélegyházára érkezett munkásvonatot megosztották. Ezt a műveletet azonban sok utas nem ismeri, a kalauz pedig nem szolgált felvilágosítással. Így történt meg az, hogy amikor a vonat kiindult az állomásról, az ottmaradt kocsikban jajveszékelő és „áldást osztogató" utasok emlegették a jegyvizsgálók rokonait. Ugy gondoljuk, ez esetben jogosan. Egy kétségbeesett anya például három év körüli gyermekével futott a távolodó vonat után — eredménytelenül. Álljunk meg egy szóra — és vizsgálják ki az illetékesek, hogy ki a felelős a hanyagságért.

■

A Ludas Matyi a múltkoriban megírta, hogy egy amerikai „tudós" szótárt szerkesztett „Hogyan kell káromkodni" címmel. Az épületes füzet 800 trágár kifejezést közöl, ezekkel állítólag bárki bármilyen feldúlt állapotban ki tudja fejezni érzelmeit. A hírrel kapcsolatban kérdést intéztek Benke gödöllői forgalmi szolgálattevőhöz, mint közismert szaktekintélyhez, mi a véleménye a gazdag gyűjteményről. „Kár a csekély 800 szóból nagy hűhót csinálni — válaszolta — én egyetlen szolgálatom alatt ezret mondok, különbet." Ami igaz az igaz. Benke elvtárs érti cifrázni. De higgye el: kétes értékű dicsőség.

Élénkebb, változatosabb szakszervezeti életet teremtenek a Landler kocsiosztályán

Érdekes eseményben volt részük néhány nappal ezelőtt a *Landler Jenő Járműjavító* kocsiosztályán a XI. műhelybizottsághoz tartozó dolgozóknak. *Szepesi Béla* elvtárs, akit a kocsiosztály másik négy dolgozójával együtt négy hétig ápoltak a Jávor utcai szanatóriumban, beszámolt arról, milyen kitűnő orvosi kezelésben és ellátásban volt részük. Élénk derültség kísérte beszámolóját, amikor elmondta, hogy a maga szempontjából nemcsak vérnyomása csökkenését tekinti nagyszerű eredménynek, hanem azt is, hogy örökre szakítani tudott a dohányzással.

Közvetlen hangú beszámolók, megbeszélések

A beszámoló is érdekes volt, de talán még érdekesebb, hogy a műhelybizottság egyik szervezeti bizalmija, *Krichenbaum Antal* elvtárs kezdeményezte, akinek a csoportjához tartozik Szepesi elvtárs.

— Sokszor gondolkozom azon — mondja *Krichenbaum* elvtárs —, hogyan lehetne élénkíteni a szakszervezeti életet. Őszintén szólva ugyanis értekezletekre, szakszervezeti taggyűlésekre nem valami könnyű elcsalogatni a dolgozókat, különösen a vidékieket. Kapóra jött, hogy Szepesi elvtárs annyi érdekeset tudott mesélni a szanatóriumban töltött négy hétről, és mi is módját tudtuk ejteni, hogy az előadás után valóságos *szakszervezeti napot* rendezzünk, amelyen megbeszéltük a szakszervezeti problémákat is, a többi között az üdültetést.

— Szepesi elvtárs beszámolójához hasonlóan szeretnénk több ilyen közvetlen hangú beszámolót, megbeszélést tartani, s ezzel is változatosabbá tenni a szakszervezeti életet. Legközelebb például egy üdülőből hazatért dolgozót szólaltatunk meg.

A fiatalokon hajótörést szenved a jószándék?

Kétségtelenül igaza van Krichenbaum elvtársnak: a szakszervezeti életet élénkebbé kell tenni, közvetlen formában kell megmutatni a dolgozóknak, mit ad számukra a szakszervezet. Különösen éreztük ennek szükségességét a hűtőkocsi részlegnél, amikor *Virág Ferenc* elvtárs, szakszervezeti bizalmival beszélgettünk. A részlegnél túlnyomórészt fiatalok dolgoznak és Virág elvtárs nem győzött panaszkodni közömbösségük miatt. A termelési értekezleteken nem látni a fiatalokat — a fiatalok többsége nem szakszervezeti tag és hatástalan marad a meggyőző szó — a részlegnél szeretnének ifibrigádot alakítani, de a szándék a fiatalok passzivitása miatt mindig hajótörést szenved — a fiatalok kedvező munka- és bérkörülmények között dolgoznak, mégsem tudják eléggé megszeretni munkájukat, nem szívesen hallgatnak az idősebbekre.

Van, bőven van panasz — de nagy kérdés, hogy *a fiatalok vajon eléggé ismerik-e a szakszervezeti juttatásokat?* Alighe, hiszen Siroki elvtárs hosszabb betegsége után csodálkozva érdeklődött az üzemi bizottságnál, hogy miért csak 65 százalékos táppénzt kapott, mikor vannak, akik 75 százalékot kapnak? *Ahol a dolgozók a legelemibb szakszervezeti jogokat sem ismerik, ott még nagyon sok tennivalója van a szakszervezeti bizalminak.* Virág elvtárs nem ma kezdte megszeretni a vasutat, munkakörét, másfél évtizede gyógyítja a beteg kocsikat és több éve szakszervezeti bizalmi. Bizonyos, hogy megtalálja az utat a fiatalokhoz is, át tudja majd ültetni a vasút, a szakma szeretetét, s közelebb tudja vinni őket a szakszervezethez is, ha több időt és szívet szán arra, hogy gyakran elbeszélgessen minden fiatallal.

Szélesebbkörű műszaki propagandát

A kisújszállási vasutas népművelési otthon jó úton halad, hogy a város vasutasainak igazi központjává, a szolgálati ágak találkozóhelyévé váljék, összejöveteli alkalmaival kinevelje belőlük a szakmai sovinizmus maradványait, növelje bennük az összetartozás gondolatát, tanulási, szórakozási lehetőséget nyújtson nekik. A város dolgozóival való összekovácsolódásban is jelentős szerepet kezd betölteni az otthon. Hogy ezeket a céljait még nem érte el teljesen, főleg azzal magyarázható, hogy mindössze másfél éve szolgálja jelenlegi rendeltetését a külsejében tekintélyes, belül tágas, sokhelyiségű sarokház.

Ne csak a pályafenntartás

Az otthon elkészültében kifejlesztésében, életének kialakításában a szakszervezet támogatása mellett *nagy részük van a pályafenntartás dolgozóinak.* Kisújszálláson székel a debreceni igazgatóság létszámra és kapacitásra egyik legerősebb pályafenntartási főnöksége. Ez rányomja a bélyegét az itteni vasutas életre és a népművelési otthon működésére is. *Földi Lukács* elvtársnak, pályafenntartási főnökség lelkes, fiatal vezetőjének, aki fennállása óta elnöke az otthonnak, jelentős szerepe van abban, hogy az épület átalakítása, berendezése útjából elhárultak a kisebb-nagyobb akadályok és a kisújszállási vasutas kultúra fellegvára elkészült.

Ki is használják a részben magukteremtette lehetőségeket a pályafenntartásiak: *a népművelési otthont a műszaki propaganda szolgálatába állították.* Havonta, nem ritkán kéthetenként előadást tartanak a pályafenntartási dolgozókat érdeklő témákról, haladó munkamódszerekről, gépesítésről és általános technikai kérdésekről, amelyek gazdagítják a dolgozók tudását, szélesítik látókörét. Az előadások tematikáját negyedéves terv alapján állítják össze. Gondjuk van arra is, hogy az egyes előadások kiegészítsék egymást és egységes műszaki szemléletet alakítsanak ki. Az előadásokat a főnök, a főnökség mérnökei, pályamesterei tartják, de volt már igazgatósági előadó is.

Még közelebb egymáshoz

Ettől eltekintve azonban *nincs egységes műszaki propagandaterve az otthonnak,* olyan, amely kiterjedne a többi szakszolgálati ág dolgozóinak képzésére, szórakoztatva tanítására is. A *Természettudományi Ismeretterjesztő Társulattal* a kapcsolat nem elég szoros. Eddig mindössze két természettudományi és egy irodalmi előadást rendeztek a társulat égisze alatt.

A vezetőség, élén *Varga András* igazgatóval — aki nagy igyekezettel és hozzáértéssel munkálkodik az otthon felvirágoztatásán — törekedjen arra, hogy *a műszaki propagandát kiszélesítse* és a többi szolgálati ágat, a forgalmat, a vontatást is belevonja. Így válik majd teljessé az otthon munkája, amely a 72 tagú énekkar, a 12 tagú tánccsoport, a 20 tagú színjátszó csoport működésével, 1500 kötetes könyvtárával, asztalitenisz sakk, billiárd és egyéb szórakozási lehetőségeivel máris egyre több látogatót vonz.

AZONNAL TÜNTESSÉK EL!

A mellékelt kép *Budapest-Soroksári út állomás* vonatkísérő „helyiségéről" készült, de legfeljebb csak érzékeltetni tudja azt az emberhez nem méltó állapotot, amelyben a helyi vezetők „jóvoltából" naponta mintegy 60—80 vonatkísérőnek része van.



Ilyen kalyibát utaltak ki részünkre, a felvételi épülettől mintegy 20 méternyire, egy üzemenkívüli, rossz G-kocsiban. A kocsi tetején 40 centiméter átmérőjű lyuk van. A kocsi belsejét körülbelül három évvel ezelőtt vakolták utoljára, azóta se nem festették, se nem meszelték. A fal olyan piszkos, hogy szavakkal még elmondani sem lehet. Az ócska kocsiszekrényben sem kályha, sem asztal, de még ülőhely sincs.

A huzatos, elhanyagolt helyiség az elmúlt télen igen eredményesen „működött közre" abban, hogy beteglétszámunk rohamosan felszökött. Közel 700 vonatkísérői dolgozó kéri már három év óta a helyiség rendbehozását, vagy a régi helyiség visszaadását, amely sokkal megfelelőbb lenne, de az állomás vezetői csak ígéretet tettek. Kérünk sürgős segítséget tarthatatlan helyzetünkben.

A vonatkísérők nevében:
KISS III. LÁSZLÓ
vonatvezető

(A szerkesztőség megjegyzése: azonnal tüntessék el ezt a szégyenletes kalyibát és biztosítsanak megfelelő helyiséget a vonatkísérőknek!)

Az újítások sorsa Békéscsabán

Békéscsaba állomáson a Központi Vezetőség és a SZOT határozata alapján igyekszünk foglalkozni az újításokkal. A választások után a SZUÉB élére *Apró* elvtárs került. Az első dolgunk az volt, hogy az újítási bizottságot felrázzuk aléltságából, mert tavaly nagyon gyengén ment nálunk az újítási munka.

Több alkalommal ÜB vezetőségi értekezleten tárgyaltuk a dolgot. Elsősorban megvizsgáltuk a korábban beadott újítások sorsát. Két alkalommal újítási ankétot szerveztünk, erre az újításban élenjáró és újítással foglalkozó elvtársakat hívtuk meg, hogy tárják fel azokat a hibákat, amelyek akadályozzák őket az újításban. Legtöbben azt hozták fel, hogy *az újítások sokszor már helyben elfekszenek. Apró Dezső* újítása például több mint két hétig az oktatótiszt fiókjában várt véleményezésre. Az újítási feladatterveket nem ismertették széles körben, nem dolgozták át a helyi adottságoknak megfelelően. Ezen azóta már javítottunk. Több hasonló bírálat hangzott el, ezeket igyekeztünk megszívlelni és gondoskodni a hibák kijavításáról.

Ha az elmúlt évet összehasonlítjuk az ideivel, lényeges javulást tapasztalunk: 1955-ben 12 újítási javaslatot adtak be dolgozóink, s az idén — noha el sem értük még a fél évet — 35 a beadott újítások száma. Tehát számszerű javulás már tapasztalható, de hiba még mindig, hogy *nem vizsgáltuk eléggé, vajon észszerűek, megvalósíthatók-e a javaslatok.* Ennek ellenére véleményünk mégis az, hogy *felsőbbségünk túlzásba vitte az elutasításokat.* Szerintünk több olyan újítás volt, amely könnyen megvalósítható és hasznos lett volna számunkra. Például javasolták az *Istvánmalmi* iparvágány mellé egy daru felállítását. Kevés költséggel elértük volna, hogy a 4-es számú tartalék vízvételezés végett ne mulasszon 3—4 órát.

A motoros targoncáknak esetenkint 3—400 méteres kerülőt kell megtenni. Szerintünk életrevaló az a javaslat, hogy a raktár végébe építsenek lejtőt. Ezzel a kerülő megszűnne. De volt még több javaslat is, amelyek megérték volna a bevezetést. *A SZUÉB és az ÜB abba a hibába esett, hogy az elutasításokba belenyugodott.* A jövőben arra törekszünk, hogy ilyesmi ne forduljon elő. Minden igyekezetünk az lesz, hogy megcáfoljuk azt a téves nézetet, hogy a forgalomnál nem lehet újítani.

Vajda János
ÜB-elnök,
Békéscsaba állomás

A vasút TÖRTÉNETÉBŐL

VII.

1873-ban a Magyar Állami Gépgyárban elkészült az első tehervonati mozdony, majd rövidesen a magyar mérnökök és munkások kezéből kerültek ki a forgalom lebonyolításához szükséges személy- és teherkocsik és egyéb tartozékok is. Ennek az időszaknak egyik legnagyobb eseménye volt 1884. év augusztus 16-án a budapesti, később központi, a mai Keleti-pályaudvar felavatása. Építése nem ment simán. A pénzügyi kormányzat vizsgálatot, támadást indított a *„magas építési költségek"* miatt a vasút magyar vezetői ellen. A vizsgálatok sok esetben leváltással végződtek, vagy ha nem is, de korlátozták, fékezték a magyar törekvéseket. Ilyen vizsgálat következménye volt *Tolnay* Lajos, az első MÁV-igazgató — a későbbi elnök — leváltása.

Akadályozni lehetett a fejlődést, de megállítani nem! Nagy eredmény volt, amikor a hivatalos levelezési nyelv a magyar lett. Már annyira „merészkedtek", hogy a MÁV vezetősége — lapokban és egyéb közleményekben — kifogásolta a németszövegű hirdetéseket. *„A publikum irányában méltányos ilyen kiírás, hogy „aufenthalt von Pesth", „nach Debreczin", — de hát Németországban vagyunk"?* — ilyen és hasonló cikkekben harcoltak a magyar szóért.

Néhány évig javulás mutatkozott a vasutasok helyzetében. A 80-as évek végén a hivatalnokok anyagi érdekeit védő, de szabadságát sértő rendelet jelent meg. A hivatalnok csak akkor nősülhetett, ha nyugdíjjogosult volt. Ha még nem, úgy csak akkor, ha 200 Ft erejéig életbiztosítást kötött. Hogy ezt mennyire komolyan vették, azt az bizonyítja, hogy a befizetési nyugtákat szigorúan ellenőrizték. Ezekben az időkben megjelent Hivatalos Lap sok érdekes hírt és tudnivalót közölt. 1888-ban a 24. sz. Hivatalos Lap közölte, hogy elrendelték a karkötő, a későbbi karszalag viselését, mint szolgálati jelvényt a forgalmi szolgálattevőknél. (1935-ig használatban volt). Ugyanez évben jelent meg egy közlés, hogy nőket is lehet alkalmazni a vasúton. Korántsem jelentette azonban ez a nők elhelyezkedési jogát — a vasútnál a női alkalmazott olyan ritka volt, mint a fehér holló.

A 90-es évektől a század végéig már lefelé mutatott a vasutas életszínvonal diagrammja. A berendezések, vágányok, pályaudvarok, műhelyek, hidak felújításra szorultak és azok szaporítása is szükségessé vált. A kormány csak nehezen egyezett bele a költségekbe. Aztán mégis egy viszonylagosan nagy összeget, 123 milliót irányoztak elő vasútfejlesztésre. De az emberre, a vasutasra, aki az egész nagy gépezetet mozgatta — senki sem gondolt. Hogy milyen mértékben fejlődött a vasút, azt néhány szám nagyszerűen tükrözi: 1890-ben 21 800 000, 1895-ben 33 000 000, 1900-ban 41 700 000 és 1904-ben, amikor a vasutasság helyzete a mélypontra jutott, 88 000 000 forint volt a többletbevétel. *(Miklós: Magyar vasmasság oknyomozó története — melléklet.)* Ezek a számok azt mutatják, hogy a vasútra és a vasutasságra „nem fizetett" rá a kormány.

Aránytalanul rossz volt az árak és a bérek viszonya. Egymást érték a küldöttségek, melyek a vasúti vezetésen keresztül a kormányhoz intézték a jogos panaszokat. A sok panasz közül egyről érdemes megemlékezni! 1891-ben egy négytagú küldöttség járt az akkori miniszter, *Baross* Gábor előtt. Ugyanis az a „csekélység" történt, hogy az Osztrák—Magyar Államvasút megváltásával átvett idegen — német és cseh személyzet — két ranggal megelőzte a velük azonos beosztásban levő mávistákat. Baross — akinek kétségbevonhatatlan érdemei vannak a vasútfejlesztés terén — így szólt: *„Elég! Messze téved szónokuk, amikor előttem vasutas jogokról beszél, a vasutasnak csak kötelessége van". Prahács* Gyula, a küldöttség vezetője bátran így válaszolt: *„Kegyelmes uram! A vasutasnak a kötelességei a jogokból erednek, szerzett jogaink vannak!"* Baross teljesen felháborodva hallgatta el Prahácsot. *(„Magyar Közérdek" 1904. április 3.)*

A magyar vasutasok ügyének ilyen és hasonló intézése váltotta ki az 1904-es sztrájkot. Az örökmozgó vasút megállt, a vasparipa tüzes gyomra kihűlt és a magyar vasutas kérges, olajmarta kezéből kihullt a kalapács és a szüntelenül lengő jelzőzászló.

Gergely József
(Folytatjuk)

A sinek szerelmese

A nagykanizsai vasútbiztosító őrség egyik tagjától hallottam ezt a történetet:

Nagykanizsa állomáson is egy táblára festett szigorú felhívás tiltja a pályatesten való járkálást. A rendelet betartásáról a vasútbiztosító őrség gondoskodik. Az őrség tagjainak nemrégiben feltűnt egy idősebb ember, aki minden reggel ügyet sem vetve a tábla szigorú felhívására, ott sétált a vágányok között. Egy ideig az őrség tagjai, akik látták, hogy csak egyszerű sétáról van szó, nem szóltak semmit. De amikor sorozatosan ismétlődött az eset, egyik napon a parancsnokhelyettes megállította a sétálót:

— Mondja csak bácsikám, maga nem törődik a tábla figyelmeztető felhívásával?

— Törődök én kérem — felelte a bácsi — dehát a szívem nem engedi, hogy be is tartsam.

A parancsnokhelyettes nem értette a feleletet, azonban az öreg csakhamar megmagyarázta. Végighordozta tekintetét a sínek és váltók felett, aztán így szólt:

— Kedves elvtársam, nézzen körül, ezeket a váltókat, amelyeket itt lát, valamikor én fektettem le, én, aki 40 évig itt voltam előmunkás a pályafenntartásnál. Nemrég nyugdíjba mentem, de mégsem tudom itthagyni ezeket a sineket. Szívemhez nőttek a 40 év alatt, így hát megnézem minden reggel, hogy rendben vannak-e, gondozzák-e őket.

A biztosító őrség helyettes parancsnoka alig tudta titkolni, mennyire meghatotta az öreg előmunkás vallomása. Nem szólt semmit, csak elővett zsebéből egy kis noteszt, kitépett belőle egy lapot, aztán szigorú arcot tettetve, írt rá valamit majd átadta a papírt az öreg előmunkásnak.

— Fogja, bácsikám. Ez egy igazolvány, amelyben engedélyezem, hogy maga a pályatest mentén a rendelet ellenére is járkálhasson . . .

Az öreg átvette a noteszlapot, nagy gonddal összehajtogatta, aztán betette belső zsebébe, éppen a szíve fölé. Majd sapkájához emelte kezét, még egyszer végighordozta öreg, járadt tekintetét az állomás sintengerén és elindult „ellenőrizni" a sínek, váltók állapotát . . .

Vermes Ferenc
BVKH.

Határidő előtt átadják a második vágányt Martonvásár–Tárnok között

Sűrű, agyagos sárban cuppannak a gumicsizmák, néhol egész tavakká növekedett tócsákon kell átgázolni. Nemcsak az esőzés tette ingoványossá a földet, a talajvízzel is meg kell küzdeniük a vasútépítőknek Martonvásár és Tárnok között. A vizet, amit az elvezető csatornák sem tudnak eltüntetni, vödrökkel meregetik, de a munka a nemvárt akadály miatt sem állhat meg most, néhány nappal a befejezés előtt. Volt akadály úgyis éppen elég, ami erősen visszavetette a *7056 vágányfolyóméter hosszúságú második vágány* építését. Alig kezdtek bele a munkába, a hideg időjárás miatt abba kellett hagyni, mert a kotrógép sem tudott megbírkózni a csonttáfagyott földdel. Amikor pedig visszatértek a fagyszabadságról, az árvíz szólt bele tervükbe: mind a 260 dolgozó a veszélyeztetett területekre sietett.

Folyamatos, jól szervezett munka

Amikor az árvízveszély elmúltával ismét visszatértek munkahelyükre, termelési értekezletet tartottak, amelyen elhatározták, hogy pótolják a lemaradást és mire megindul a nyári balatoni forgalom, átadják a második vágányt.

Most, amikor csak néhány nap választ el június 1-től, a második vágány átadásától, elmondhatjuk, hogy a Budapesti Építési Főnökség 11. számú építésvezetőségének dolgozói teljesítették vállalásukat. Arra a kérdésre, hogyan tudták pótolni a több mint kéthónapos munkakiesést, már nem olyan egyszerű a válasz. Az eredmény sok tényezőből tevődik össze, amelyekből néhányat fel is jegyeztünk *Tóth Kálmán* építésvezető, *Kocsis Imre* párttitkár, *Váczi László* ÜB-elnök, valamint a brigádvezetők és a dolgozók elbeszélései alapján.

A műszaki vezetők minden hónapban a legalaposabb részletességgel kidolgozták a terveket. A brigádokra lebontott terveket előzőleg az üzemi bizottság megbeszélte a szakszervezeti bizalmiakkal, akik a termelési értekezletek előtt ismertették a dolgozókkal. Így az értekezleten már kész javaslatokkal vehettek részt a dolgozók. Ugyancsak a szakszervezeti bizalmiak tartották számon a brigádok tervteljesítését, ismertették a munkaverseny eredményeit.

A munkaidő és a gépek kihasználása

A jó munka- és versenyszervezés mellett, jobban mondva ezzel összefüggően igen fontos volt *a munkaidő és a gépek teljes kihasználása*, hiszen az idő sürgetett. A „Zalka Máté” brigád a földmunkák időbeni befejezése érdekében két hétig egyfolytában a helyén maradt, a szombat—vasárnapi pihenőnapon is biztosította a kotrógép folyamatos munkáját, gondoskodott a kiemelt föld elszállításáról, az anyagvonatok kirakásáról, előkészítette a hétfői munkát, hogy a visszaérkezők percnyi késedelem nélkül folytathassák az építést. A kotrógép sem állt le üzemhiba miatt, s ebben nem csekély része volt *Zámbó József* lakatosnak, aki vállalta a gép karbantartását és éjjel-nappal készenlétben állt az esetleges hibák gyors kijavítására.

Az új vágányt úgy építették, hogy a meglévő vágányon állandó erős forgalom zajlott, s ez fokozott óvatosságot követelt. *Közel 20 ezer köbméter földet* kellett megmozgatni. A kotrógép nyomában azonnal lehengerelték a talajt és szétterítették a zúzott követ. A sínmezőket Martonvásáron állították össze, a daru már készen rakta le azokat a zúzottkő ágyazatra. A folyamatos, jól szervezett munkával, a gépek teljes kihasználásával nemcsak azt érték el, hogy határidő előtt átadhatják a második vágányt, hanem azt is, hogy *közel 10 százalékkal csökkentették az építkezés önköltségét.*

Mit jelent az új vágány a forgalomnak

A fokozott iramú munka mellett a kultúréletről sem feledkeztek meg a pályaépítők. Minden este benépesítették a tágas, tiszta kultúrkocsit. Az új, második vágány átadásának ünnepélyességét azzal is emelni akarják, hogy a községi művelődési otthonban műsoros estet rendeznek, amelyen bemutatják *„A debreceni lunátikust”*.

A jól végzett munka örömében osztoznak a forgalmi dolgozók is, akik az anyagvonatok gyors mozgatásával járultak hozzá az eredményhez. Az elkészült második vágány összehasonlíthatatlanul megkönnyíti *Martonvásár* és *Tárnok* állomások munkáját, de az egész vonal átbocsátóképességét is jelentősen növeli.

— Éppen jókor, a nyári balatoni forgalom megindulására készült el a második vágány — mondja *Szőke* elvtárs, Tárnok állomás forgalmi szolgálattevője. — Még ki sem lehet fejezni időben, mennyit nyerünk azzal, hogy *a párosszámú vonatok most már nemcsak Martonvásártól, hanem Tárnoktól simán futhatnak Székesfehérvár felé*, nem kell az esetleg késve közlekedő páratlan számú vonatok keresztezésére várniuk. A balatoni személyforgalmat is nagyban megkönnyíti a kettősvágány, jobban tudjuk biztosítani a menetrendszerinti közlekedést, mert szükség esetén helytelen vágányra is terelhetjük a forgalmat.

A második vágány már *második ötéves tervünk beruházásainak keretében épült*, s egyik legnagyobb forgalmú vonalunk korszerűsítésében jelentős előrehaladást jelent. A második ötéves tervben tovább folytatódik majd a második vágány építése *Tárnok—Budafok* között, ezenkívül sor kerül több állomás bővítésére, valamint korszerű automatikus biztosítóberendezések felszerelésére.



A salgótarjáni fűtőház flókműhelyében dolgozik Mocsári Ferenc csoportvezető és Szőke József kocsilakatos. Mindketten 1923 óta vasutasok. Szorgalmuk, példamutatásuk követendő a fiatalabb munkatársaik előtt.

(Kovács Géza felv.)

Hogyan gyakorolja a dolgozókról való gondoskodást a debreceni ruhaügyi előadó

Debrecenből Budapest-Nyugati pályaudvarra tart az 1761-es számú darabárus gyorstehervonat. Ritkán akad az ilyen vonatnak „utasa”, érthető tehát, hogy a 14 tagú kirakó-csapat tagjai azonnal körülfogják a közéjük tévedt újságírót, akit sürgős útja szólít az egyik közeli állomásra. Hamarosan meg is állapítja magában, *nem árt néha ilyen szokatlan vonatra tévedni, mert olyan dolgokat hallhat, amilyeneket másutt csak ritkán.*

Müller Géza brigádvezető azzal kezdi:

— *Szerkesztő elvtárs, nézzen rajtunk végig!*

Az újságíró eleget tesz a felszólításnak, jól végigméri a brigád tagjait. Nem először lát kirakókat, jól tudja hát, hogy ez a mesterség alaposan megviseli a ruházatot. De ez a brigád — úgy tűnik — jobban nyűvi a ruhát a többinél.

— *Szó sincs róla* — tiltakozik Müller elvtárs, — *dehát 1953-ban kaptam utóljára kirakó ruhát.* Sok kirakótársam van így. Jól tudjuk, hogy ruha dolgában szűken állunk. De véleményünk szerint *Kántor Dezső* elvtárs, a debreceni leltárkezelőség ruházati felelőse *nem törődik annyit a kirakók ruhaügyeivel, mint amennyit kellene, ezért késik esedékes ruhadarabjaink kiutalása.* Kántor elvtárs, a volt neves futballista, jelenleg pedig edző, népszerű ember Debrecenben. Szerintünk azonban az a gyengéje, hogy ma is többet foglalkozik a futballal, mint a ruhaügyeinkkel.

— Egy hete bementem hozzá megsürgetni a ruhámat — veszi át a szót *Őri János*. — Láttam: kiváló minőségű új kék munkaruha van rajta. Gondoltam; ahá, nyilván a mi kirakóruhánk is megérkezett végre. Vagy félórát álldogáltam ott, egyik lábamról a másikra ereszkedve, *mégsem jutottam szóhoz, pedig többször belekezdtem mondókámba.* Kántor elvtársnak fontosabb dolga volt, éppen a hajdúnánási mérkőzésre való indulást beszélte meg sporttársaival. Félóra után aztán letelt az időm, mennem kellett, *eljöttem anélkül, hogy dolgomat végeztem volna.*

Káplár János a vasúthoz kerülése után nemsoká bevonult katonának. Amikor nemrég leszerelt, bement ő is Kántor Dezsőhöz, hogy most már kérné a kirakóruhát, mert a sajátját szaggatja.

„Maga még fiatal, ráér. Még meg se melegedett a vasútnál, máris ruha kéne? Az a birka különben sem párzott még el, amelyik leelli a maga ruhájának gyapjút növesztő bárányt”. Így Kántor elvtárs.

Farkas Gábort, aki 1954-ben kapott utóljára kirakóruhát s idén, január 1-én lett volna neki esedékes, azzal fizette ki Kántor, amikor egy hónapja bement hozzá: *„Nem tudok a dologgal foglalkozni, mert nincs segéderőm, én pedig nem érek rá”.*

Sarus Sándorral, a forgalmi I-es alapszervezet párttitkárával is csak ötödik felszólítás után volt hajlandó szóbaállni, amikor uzsonnáját befejezte és a párttitkár határozottan felszólította, hogy mostmár velük is beszéljen végre, ne csak Bolvárinéval, a segéderővel trécseljen.

Számos hasonló esetet mondanak még el az 1761/D kirakói. Talán még most is mesélnének, ha az újságíró meg nem érkezik útja céljához, és le nem száll. De ennyi is elég ahhoz, hogy megállapítsa: *a debreceni ruházati felelős furcsán gyakorolja a dolgozókról való gondoskodást, amit pedig pártunk minden vezető beosztásban levőnek legfőbb kötelességévé tett.* A dolgozók joggal várják el Kántor Dezsőtől, hogy amikor jogos igénnyel fordulnak hozzá, legalább annyi megbecsülést kapjanak tőle, hogy az ügy komolyságához méltó módon foglalkozzék velük, hallgassa meg kívánságukat és igyekezzék azt legjobb tudása szerint elintézni.

Szépek, kényelmesek, biztonságosabbak a vasvázassá átalakított személykocsik

A CZ 56.522-es és 56.524-es kocsi útra készen áll a Landler Jenő Járóműjavító udvarán. Belépünk a friss fénnyel ragyogó kocsiba. Minden vadonatúj: a padlózat, a tető, a gőzfűtési berendezés, a dinamórendszerű világítás, a csővázakra helyezett műbőr ülések. De nemcsak a belső berendezés új ezeken a kocsikon, hanem a görgős ágyazású futómű, az ablakemelő szerkezet és ami a legfontosabb: *új vázat kapott a kocsiszekrény, a régi faváz helyett vasvázat.*

A kocsik átalakításáról, jobban mondva átépítéséről *Kerényi Béla*, a kocsiosztály helyettes vezetője és *Puskás Károly* reszortvezető adnak tájékoztatást. A vasvázas kocsik átalakításánál

legfontosabb szempont az utazóközönség fokozottabb biztonsága és kényelme.

De az újjáépített kocsik gazdaságosabbak is, fenntartásuk lényegesen olcsóbb, az acélvázú szekrények élettartama hosszabb, ezenkívül igen jelentős megtakarítást jelent az, hogy nem kell import faanyagot felhasználni.

Az első mintakocsi 1954 októberében készült el a Landler Járóműjavító kocsiosztálya kollektívájának tervei alapján. Azóta néhány kisebb változtatást eszközöltek a kocsik berendezésén, de lényegében változatlan tervek szerint folyik a kocsik átalakítása itt a Landlerben, ezenkívül a Szolnoki és a Szombathelyi Járóműjavítóban. A Debreceni Járóműjavító a BEV kocsiparkjának átalakítását végzi.

— *Kezdeti nehézségek voltak a munkában* — mondja Puskás elvtárs. — *Újfajtu munka volt ez a műhely számára, tulajdonképpen már nem javítási, hanem gyártási munkát jelent, mert az alvázon kívül minden új ezeken a CZ kocsikon. Külön részleget kellett alakítani a kocsiosztályon. Most mintegy 120-an dolgoznak ezen a munkán. Ebben az évben már minden hónapban sikerült az előírt tervet teljesíteni, sőt május 1-re már külön vállalást is tudtunk tenni: eggyel több vasvázas kocsit adtunk ki és versenyre hívtuk a többi, hasonló munkán dolgozó járóműjavítót.*

A kocsik átfutási ideje jelenleg 50 nap, azonban

új technikai módszerekkel, fokozott gépesítéssel

nemsokára sikerül csökkenteni ezt az időt, előreláthatólag 20—30 százalékkal. Bevezetik a tetőszerkezetek és az oldalak *forgató keretben történő hegesztését, előregyártását*, úgy, hogy az egész kocsiszekrényvázat egy darabban szerelhetik fel az alvázra.

Az újjáalakított vasvázas kocsikkal már mind gyakrabban találkozhatunk a fővonalakon. Különös ismertetőjelük: a feljárati ajtók felett, a kocsi oldalfalának sarkán, élénk sárga csík jelzi az átalakítást. A nyáron már sok ilyen szép, kényelmes, az eddiginél is nagyobb biztonságot nyújtó kocsi viszi a Balatonhoz az üdülőket.

Nincs benne ördöngösség...

– 42 tonna szénmegtakarítás egy hónap alatt –

Názon Sándor nyíregyházi mozdonyvezető áprilisban száz elegytonnakilométer tervét 180, kilométertervét 103, széntervét 152 százalékra teljesítette. Ennek a kiváló tervteljesítésnek legkiemelkedőbb eredménye a szénmegtakarítás, mert a 152 százalék 42 tonna megtakarított szenet jelent. Megkérdeztem Názon elvtárstól, hogyan ért el ilyen kimagasló eredményt?

— Gépemet, a 411—376-ost nagyon szeretem — válaszolta —, sokat foglalkozom karbantartásával. Szabadnapomon is kijövök, ha a gép a műhelyben áll és nemcsak ellenőrzöm, hanem részt is veszek a javításban. Hogy milyen módszerrel érem el a megtakarításokat? Semmi ördöngösség nincs benne. Indulás előtt fűtőim előkészítik a szenet, meglocsolják és a szerkocsin úgy rendezik el, hogy egész úton megfelelő legyen a keverék.

— *Útközben a forgalmi és a mozdonyirányítóval állandóan kapcsolatot tartok.* Már a vonalról felveszem a kapcsolatot a forduló fűtőházzal és az állomással is megbeszélem, hogy milyen vonattal fogok visszajönni. *A menetirányítókkal való érintkezés lehetővé teszi a minél több áthaladást*, ami igen fontos azért is, mert általában túlsúlyos vonatokat továbbítok menetidővel.

— De nemcsak a menetirányítótól várom a zöld út biztosítását, hanem magam is elősegítem azzal, hogy az állomásokon vonatraváráskor elvégezzük a tűztisztítást, gépkezelést. Rendszeresen lefúvatok itthon is, a fordulóban is, azonkívül a füstcsöveket rendszeresen kifúvatom.

— *Hogyan képezi magát Názon elvtárs?*

— A fűtőházi szakoktatásokon rendszeresen részt veszek fűtőimmel együtt. Így lépést tudunk tartani a fejlődéssel. Termelési értekezleteken hozzászólásommal segítek a még meglevő hiányosságok kiküszöbölésében.

Názon Sándor elvtárs kiváló dolgozó jelvénnyel kitüntetett mozdonyvezető tervének rendszeres túlteljesítése mellett *a javítási költséget mintegy 50 százalékkal csökkentette.* Mozdonya az utolsó fővizsgától 11 ezer kilométert futott mosás nélkül. Eredményei elérésében két jó munkatársa, *Povozsanyec Mihály* és *Bencs II. Mihály* fűtők segítik.

Szilágyi Gyula
Nyíregyháza-fűtőház

„Az ügyiratot felesleges volt felküldeni”

A második ötéves terv nyilvános vitája lehetővé teszi, hogy észrevételeinkkel, javaslatainkkal elősegítsük nagy nemzeti programunkat. Ez helyes, az azonban nem, hogy vannak olyanok a vasúton is, akik nem veszik figyelembe — legalábbis az eddigiek során — a dolgozók észrevételeit. *Sok például a vasúton a felelőtlen tervezés, helytelen építkezés*, de ha valaki figyelmeztet a hibákra, akkor azt elhallgattatják és várják, hogy a felkavart vihar elüljön, lecsendesedjék. Egy ilyen jelenséggel találkoztam magam is.

Orosháza állomás bővítése már több hónapja folyik. Közbevetőleg meg kel jegyeznem, hogy *Fülöpszálláson* erre nagyobb szükség lett volna, de tény az, hogy a bővítés Orosházán is nagy örömet okozott. Az öröm azonban korai volt.

Az állomás áttervezését a szegedi igazgatóság rendelte meg a *Központi Tervező Hivatalnál*, de a terv nem sikerült. *Akik jóváhagyták, felületes munkát végeztek. A lámpakezelő dolgozók helyiségéből egy keskeny, szűk, sötétkamra lett és az állomásfőnök irodájára sem jutott már ablak.* Az utóbbi ráadásul olyan kicsi, hogy ha hárman bemennek, kettőnek ki kell jönni belőle.

Ezt a hibát jelentettük a Vasúti Főosztályon *Kajdi Ferenc* műszaki főtanácsosnak, *Rédei* elvtársnak és *Gáborján* szakosztályvezető helyettes elvtársnak. A válasz nem valami biztató volt: *„Az orosházi felvételi épület áttervezését a szegedi igazgatóság rendelte meg, kívánságai alapján készültek el és azt a magunk részéről is elfogadtuk... Utólagos átalakításhoz nem járulunk hozzá, különösen akkor nem, amikor az építkezés már folyamatban van.. Az ügyiratot, melyet felesleges volt felküldeni, visszaszármaztatjuk.”* Aláírás: *Kajdi sk., Rédei sk., Gáborján szakosztályvezető helyettes.*

Az igaz, hogy az építkezés már megkezdődött. De minek folytatják, ha az nem felel meg a követelményeknek és emiatt majd később bizonyára átépítik. Ha most tennék meg, olcsóbb lenne. És még csak annyit: kicsit furcsa, hogy javaslatunkra az a válasz, hogy: *„Az ügyiratot... felesleges volt felküldeni...”*

Hasonló eset történt Szegeden. Két-három évvel ezelőtt *az állomási csarnok közepére építettek egy kis pavilonszerű építményt.* A költségek sok ezer forintot tettek ki, de ez még nem lett volna baj. A baj akkor kezdődött, hogy amikor elkészült, kiderült: *a pavilonban nincs víz, fűteni sem lehet, télen tehát használhatatlan.* És most valakinek megszületett az „újítása” — *a pavilont lebontották.* A pénz ott hever a csarnokban — romokban. Ahány dolgozó elmegy mellette mind azt mondja, hogy *az árából épített volna magának egy szép családi házat.*

Ha jól körülnézünk a vasúton, sok hasonló esettel találkozhatunk. Vigyázzunk arra, hogy ilyen ne forduljon elő második ötéves tervünk megvalósítása során.

Cserháti József,
Szeged, igazgatóság

Budapest a második helyre nyomult az igazgatósági versenyben

Az igazgatóságok versenyének áprilisi helyezési sorrendje a következő:

1. Debrecen 67 pont, 2 Budapest 63 pont, 3. Miskolc 61 pont, 4. Szombathely 50 pont, 5. Pécs 48,5 pont, 6. Szeged 46,5 pont.

Örvendetes jelenség az eddig mindig hátul kullogó budapesti igazgatóság előretörése, mert a budapestiek munkájának megjavulása kedvezően befolyásolja az egész vasút munkáját. A budapestiek forgalmi és vontatási szolgálata az első helyen végzett, pályafenntartási szolgálata a fenntartási terveknél elért kedvező eredményeivel szintén az első helyre került. A debreceni igazgatóság a kocsifordulónál, a dolgozó rakott kocsiállagnál, valamint az általános szállítási távolság alakulásánál elért eredményeivel vívta ki az első helyet.

A „szakma kiváló dolgozója” címek odaítélése

A legutóbbi értékelés alapján a következő vasutas-dolgozók nyerték el a „szakma kiváló dolgozója” II. címet és a vele járó egyhavi fizetésüknek megfelelő összeget:

Szalontai Lajos művezető, Budapest-Keleti fth., Szőke József lakatos, Hámán Kató fth., Viola József lakatos, Budapest—Ferencváros fth., Karácsonyi Béla lakatos, Budapest—Ferencváros fth., Benedek Károly m. reszortos, Bátaszék fth., Hoffer Ferenc szénkirakó, Pécs szertár, Balogh F. István szénkirakó, Pécs szertár, Vass István kocsivizsgáló, Kiskunhalas fth., Győri Bertalan jegyvizsgáló, Miskolc szpu., Blumenstein Ferenc máglyázó, Fatelítő ÜV., Huszár Lajos műszerész, Sárospataki Ferenc mázoló, Bátor Gábor kárpitos, Bánkeszi Lajos lakatos, az Északi Járóműjavító dolgozói, Istvánfi Gyula esztergályos, Csányi János esztergályos, a Landler Jenő Járóműjavítóból, továbbá Siket Antal bádogos, Csomád István tűzikovács, Vadász János mozdonylakatos, Bálint István mozdonylakatos, Pásztor László esztergályos, a Szolnoki Járóműjavító dolgozói.

Ezek a dolgozók 18 hónapon át teljesítették a kiváló dolgozó cím elnyerésének feltételeit.

Ifjúsági élet

Mi érdekli a Ferencvárosi Fűtőház fiataljait?

A DISZ – TI VAGYTOK!

Mi érdekli a ferencvárosi fűtőház fiataljait? — kérdeztük lapunkban a múlt héten, s választ keresve, ezen a héten felkerestük a fiókműhely ifjúmunkásait. Az olajos munkaasztalok mellett éppen öt fiatalt találunk. Egyikük szalonnát falatoz: a keze szurokfekete az olajtól, a koromtól, s mire az ételt szájába kerül, már az is fekete...

— *Miért nem mosol kezet?* — kérdezzük. S a felelet egyszerre hangzik az összes jelenlevőtől; *Juhász Józsitól, Mayer Palitól. Varga Sanyitól. Karcsics Józsitól és Farkas Pistától: nincs mivel, mindannyian ilyen kézzel eszünk. Szappant kapunk, de az nem viszi le ezt a koszt, legfeljebb egy félórás dörzsölés után. Ennyi időnk meg nincs.*

— *Mi segítene?*

— *Gázolaj, vagy valamilyen szódás fűrészpor. De ezt nem adnak, pedig a múltkor elmondtuk a DISZ-gyűlésen is, ahol jelen volt Kazuska elvtárs és ő megígérte, hogy segít...*

Így kezdődött a beszélgetés, melybe mind többen kapcsolódtak be, s melynek során kiderült, hogy ígéret akad a fűtőházban, de tett már kevesebb.

Lehetne igazságosabban is

Panaszolták a fiatalok a prémiumok elosztását. Kétségtelen, nehéz a fűtőház helyzete, kevés az elosztandó jutalompénz. De talán igazságosabb lehetne — és a DISZ tekintélyét is emelné —, ha *a jutalmazásnál figyelembe vennék a DISZ javaslatát. Matusz* elvtárs, a fűtőház vezetője egy alkalommal megígérte ezt. Ha megígérte, miért nem állja a szavát?

Van sok olyan panasz, amin lehetne segíteni. Itt van például a segélykocsi ügye. A segélykocsira egy *„beugrás"* havonta mintegy 250 Ft-tal emeli a keresetet. Kétségtelen, nehéz, felelősségteljes munka, jó szakembereket követel. Ezért helyes, hogy egy állandó, összeszokott együttes végzi. De az már nem helyes, ha valamilyen ok miatt kimarad egy állandó tag, akkor a tartalék, vagy ahogy itt nevezik, a „beugró" nem mindig a legrátermettebb, hanem gyakran a legprotekciósabb. Nehéz ezt bizonyítani. Négyszemközt mindenki mondja, mindenki panaszolja, de más előtt mindenki néma, mint a sír. (Ezt sem ártana megvizsgálni, miért félnek a véleménynyilvánítástól.) Annyi azonban bizonyos: *van itt rátermett fiatal, aki már két éve itt dolgozik, és elégedettek a munkájával, de legfeljebb egyszer volt véletlenül segélykocsis, és van olyan fiatal, aki négy-öt hónap után már bejut a „buliba".*

Joggal kérdezheti az olvasó, miért olyan nagy probléma ez a segélykocsi. Azért, mert, valljuk be, hogy a 800—900 forint kereset mellé nagyon-nagyon jól jön az a 200—250 forint plusz. *Szervezze meg a fűtőház a DISZ segítségével, hogy az arra rátermett fiatalok rendszeresen helyettesítsenek a segélykocsin annál is inkább, mert ez nemcsak a fiatalok, hanem a fűtőház érdeke is.* Akik most „beugrók", holnap állandók lehetnek. A fiatalok — a jövő!

Öt perc egyenlő öt hónappal?

Sok lélektelen ügyintézés is akad, ami szintén lehangolja a fiatalokat. *Juhász József* például két évig V-ös kategóriában dolgozott, amikor bevezették az órabért, áttették IV-es kategóriába, mert az V-ösben nem volt elég keret. De erről vele nem beszéltek, ezt neki nem magyarázták meg (nehéz is lett volna, hisz jelentős keresetveszteséget jelent az alacsonyabb kategória), *aki az átcsoportosítást intézte, az, sajnos nemigen látta az embereket, a tekintete beszorult a megállapított keretszámok közé.* Ilyen átcsoportosítást nem elsősorban az irodában kell elvégezni!

Varga Sanyi 1953-ban bevonult katonának, annak idején leadta ruháit. Tavaly leszerelt — de ruhát máig sem kapott. Mások is panaszkodnak a ruhaellátás végett. *Kozák Miklós* ruhaügyes így beszél: *vannak, akik elődöm hanyagsága miatt tavaly kimaradtak az igénylésből, és most késik a ruhájuk. De megmondom, most úgy vagyunk, hogy nem érünk rá egyes emberekkel foglalkozni. Négy hete az ez évi ruhaleutalást intézzük, előtte pedig három hétig a központi szertárban volt leltár. Ne kívánjanak a fiatalok öt perc alatt ruhát.*

Öt perc alatt nem kívánnak — de Varga Sanyi már öt hónapja vár! S ez lényeges különbség! Elhisszük azt is, hogy sok a munka, de azt nem fogadhatjuk el, hogy az egyes ember panaszaira nincs idő. *Az egyesekből állnak az ezrek, s akinek nincs ideje az egyesekkel foglalkozni, az nem tud törődni a tömegekkel sem.*

Sokféle jogos panasz idekívánkozna még a papírra, és azt is meg kell mondani, hogy nemcsak a fiataloknak van panaszuk — rájuk is panaszkodnak. Munkahelyüket nem tartják tisztán. Gyakran könnyelműek, felelőtlenek. S meg kell mondani azt is: *szeretnék, ha minden simán menne, anélkül, hogy valamit ők maguk tennének.* Bírálták például a DISZ-vezetőséget, hogy nincs sportfelelős. Megkérdeztük: *melyikük vállalná ezt a tisztséget?* Egy se jelentkezett! Mondják, hogy nem sokat segít nekik a DISZ. Mi meg azt mondjuk: *és ti segítitek-e a DISZ-t?! Hisz a DISZ — ti vagytok!* Két oldala van az éremnek. Juhász Jóska, Karcsics Józsi, meg ti, többiek, fűtőházi fiatalok...

Bánki Géza
Major József

KÍVÁLÓ MINŐSÍTÉSSEL

A szegedi *Vasútforgalmi Technikum* tanára és kultúrfelelőse vagyok. Mikor elvállaltam ezt a megbizatást, magam sem gondoltam, milyen nehéz feladatra vállalkozom. Azóta egy év telt el. Egy nehéz,

küzdelmes, de szép, eredményekben gazdag esztendő.

Iskolánk fiatal intézmény, még csak három éves múltra tekinthet vissza és tulajdonképpen csak ebben a tanévben kezdtünk hozzá alaposan a kultúrmunkához.

120 tagú énekkart, 28 tagú tánccsoportot alakítottunk, kiválogattuk a jó szavalókat és színjátszókat. Nagy nehézségek álltak előttünk, hiszen még zongoránk sem volt. Hol és hogyan fogunk próbálni — gondoltam — mikor az iskolában a tantermeken kívül nincs alkalmas helyiség. De nem álltunk meg az akadályok előtt. Akarattal sok mindent le tudtunk győzni. Munkánknak igen nagy lendületet adott a *Landler Jenő kulturális seregszemle.* Itt az idő, mondtuk, hogy eddigi eredményeinkről számot adjunk.

Megrendeztük a házi szavalóversenyt. Az első öt helyezett könyvjutalmat kapott, többen pedig oklevelet. A tanulók nagy izgalommal készültek

az első nyilvános bemutatkozásra,

melyet *Békéscsabán* tartottunk. Kétcrás *műsorunknak nagy sikere volt.* Még ott a helyszínen kaptunk egy vidéki meghívást is.

Színjátszóink is nagy fába vágták a fejszét. *Csehov: Jubileum* c. darabjával készültek a versenyre. Egyesek csóválgatták a fejüket: nehéz lesz az a gyerekeknek. Ezeket elhivtam a próbákra. Amikor megnézték *Kálmán Magdolna* nagyszerű Tatjána Alekszejevna alakítását, *Papp Pista* Sipucsinját, *Varga Laci* Hirinjét, vagy *Egedi Júlia* Mercsutkináját, mindjárt elmúlt az aggodalmuk.

Az egész április kemény munkával telt el. Másik színjátszó gárdánk *Rostand* híres drámájának, a *Cyrano de Bergeracnak* egyik részletével készült a tavaszi ifjúsági béketalálkozóra. Az egyik próbán megjelent *Kormos Lajos,* a szegedi Nemzeti Színház művésze. Megcsillant a szeme a próbát nézve, majd a szereplők közé állt. Segített nekik, tanácsokat adott, formálta alakításukat.

Végre eljöttek a várvavárt napok: április 29 — a szavalóverseny, és április 30

az igazgatósági döntő napja.

Szorongó szívvel ültem az igazgatósági tanácsteremben. Mellettem hat szavalónk. Velük szemben a bírálóbizottság. Egymásután szólították őket. Egy pillanatra hátrafordultak, rámmosolyogtak, aztán bátran megálltak a „sorsdöntő" asztal előtt.

A percek lassan múltak. Végre: eredményhirdetés. *„A Vasútforgalmi Technikum tanulói közül Schrammel Teréz, Horváth János és Erdei Béla részt vehet az országos bemutatón."*

Április 30 is szép eredményeket hozott. A kulisszák mögött figyeltem a „Tápéi lakodalmas" színpompás forgatagát. Azután hevesen dobogó szívvel meghallgattam az énekkar számait, végignéztem Csehov Jubileumát. Szépen szerepeltek a növendékek, de véglegesen csak akkor nyugodtam meg, amikor hallottam az eredményhirdetést és a dicséreteket.

Minden csoportunk indulhat az országos bemutatón. Érdemes volt dolgozni, van eredménye, van értéke a munkának.

Szabó László

Vasutas MHK-verseny a Margitszigeten

Jól sikerült MHK-versenyt bonyolított le a BVKH május 15-én a margitszigeti Tanács sportpályán. A számok gyorsan peregtek, s ez érdeme a verseny hét főből álló intézőbizottságának, valamint a 32 tagú versenybíró gárdának, akik a jelenlevő TSB bírákkal együtt gondoskodtak a gyors, szakszerű rendezésről. A pályákon egyszerre négy-öt versenyszámban folytak a küzdelmek.

Újszerű kezdeményezés volt, hogy a Kilián György- és a Landler Jenő seregszemlét összevonták, egyidőben bonyolították le. Az intézőbizottságban részt vett a párt- és a DISZ-titkár, de részt vettek ők maguk több szám versenyében is. A hivatal osztályai egymással is vetélkedtek szervezésben, valamint a részvevők számszerinti mozgósításában. A jól sikerült MHK-versenyen próbáztak a BVKH-nak azok az osztályvezetői is, akiket ebben koruk, s egészségi állapotuk nem gátolt. Példamutatásuk nem kis mértékben járult hozzá az MHK-verseny tömegmozgósításához.

A versenyen 343-an indultak el és közülük 313 elnyerte az MHK-jelvényt. Néhány versenyszámban az MHK-szinthez viszonyítva igen jó eredmény született. Magasugrásban első lett Aradi István és Juhász Sarolta, a távolugrásban Mazimeczki Szilárd és Kiss Sándorné. A 100 méteres síkfutásban Molnár István és Simon Klára. A 400 méteres síkfutásban Ádám Miklós és Juhász Sarolta. (Felsorolt eredményeknél a két első a férfi, illetve a női verseny első helyezettje.)

Jó eredmények születtek a többi versenyszámokban is. A hivatalos versenyszámokon kívül nagy sikert aratott a kötélhúzás, a két labdarúgó-mérkőzés és végül a versenyeket követő — tánc.

Szilágyi Sándor
BVKH

Ütközés

VONZÓ AJÁNLAT

A Landler Osztószertár 3-as számú raktárában gyűjtik a Járműjavító vas- és fémhulladékát. Külön kupacot képez a bronzforgács. A bronz értékes fém és ezért meg kell tisztítani a közé



került vashulladéktól. Ez így is történik. A baj az, hogy a dolgozók apró mágnessel végzik ezt a munkát. Még nézni is kínos, hát még csinálni! Egész nap nyomkodni a kis kézi mágnest a bronz közé... Volna egy javaslatunk. Szerezzenek be egy elektromágnest. Reméljük, hogy az illetékesek javaslatunkat elég „vonzónak" találják.

VAJON HOVÁ?

A 449-es vonat vezetője nehéz helyzetben volt, amikor megkapta a vámosgyörki szolgálattevő 38-as számú írásos rendelkezését. Miért volt nehéz helyzetben?



Önök is eldönthetik kedves olvasóink, ha idézünk a rendelkezésből. Íme: „....Hort-Csányban az egyenesbe jár, kitérőbe jár". Tehát egyenesbe, vagy kitérőbe? Erre a kérdésre a rendelkezés „kitérő" választ adott.

„RAGASZKODJON A FOLYÓVÍZHEZ!"

A kisterenyei Utasellátóban a poharakat egy dézsában öblögetik, olykor napestig ugyanabban a vízben. Mindenki ismeri az Utasellátó bádogtábláit, melyek arra szólítják fel a vendé-



get, hogy ragaszkodjék poharának folyóvízzel történő kimosásához. Véleményünk szerint elsősorban az Utasellátónak kell ragaszkodni a folyóvízhez, mert enélkül az utas ragaszkodása mitsem ér.

HIREK

FELVÉTEL A VASUTAS TECHNIKUMOK ESTI ÉS LEVELEZŐ TAGOZATAIRA

Az 1956—1957. iskolai évre a technikumok dolgozó (esti) és levelező tagozataira az igazgatóságok alá tartozó szolgálati főnökségek, valamint az igazgatósági osztályok dolgozóinak az igazgatósági oktatási (tanfolyamszervezési) csoportoknál kell jelentkezniük.

A járműjavító üzemi vállalatok és nem közvetlenül az igazgatóság felügyelete alatt álló szolgálati helyek dolgozói felettes hatóságuknál, a Vasúti Főosztály dolgozói az Oktatási Szakosztály Technikumi Csoportjánál jelentkezzenek.

A politikai szervek (politikai osztályok, szakszervezeti területi bizottságok) dolgozói a politikai szerv központjainál jelentsék be tanulási szándékukat.

Jelentkezési lapokat — fenti szerveknél — *május 25-től lehet igényelni.* A szervező központok a jelentkezési lapokat összegyűjtik és elbírálás végett a személyzeti szerveknek adják át. Az oktatási szakosztályhoz csak az e szervek véleményével ellátott jelentkezési lapokat lehet felterjeszteni.

A jelentkezés határideje június 30. A felvételre javasoltakat a vizsgák időpontjáról, a vizsgaanyag egyidejű megküldése mellett augusztus hó 11-ig a technikumok közvetlenül, névreszólóan értesítik.

A felvételi vizsgára behívott dolgozók 30 forint beiratkozási díjat tartoznak a vizsgák megkezdése előtt illetékbélyegben leróni.

(A felvétellel kapcsolatos részletes tudnivalók a Hivatalos Lap 1955. évi 26. és az 1956. évi 24. számában találhatók.)

— **A MÁV szimfonikusok** az idei nyáron is megrendezik Puskin-kerti hangverseny-sorozatukat. A Zenekari Főnökség felhívja a hangverseny-bérlőket, hogy aki bérletét az 1956—57. évre megújítani óhajtja, régi bérletét június végéig adja le a főnökségen, VIII. kerület, Múzeum u. 11. szám alatt.

— **Gyors- és gépírónő teljesít szolgálatot** az egyik angol városból, Eustonból induló expresszvonaton. Rajta kívül két tolmács is dolgozik az expresszen.

— **A nyugat-németországi** erkelenzi rendőrség nemrégiben egy jól megtermett ökröt hajtott keresztül a közlekedési utakon. A nyakán ez állt egy táblán: „Én ökör vagyok, úgy járhatok az úton, ahogy akarok... és te?"

— **„Repülő-vagonok"** épülnek a Szovjetunióban a helikopter rendszerű repülőgépek építése során. Legutóbb egy ilyen repülővagon négy tonna teherrel, 2902 méter magasba emelkedett, míg két tonna rakománnyal 5082 méteres magasságba repült.

— **Murakeresztúron át** ismét megindul a személyforgalom Jugoszláviával és Olaszországgal.

— **Az első állandó vasúti hidat** a Keleti főcsatornán, Balmazújvárosnál a napokban adták át a forgalomnak.

— **Csehszlovák szakértők közreműködésével** Debrecen és Ebes között rövidesen megkezdik az első hosszúsínes felépítmény szerelését. A hat kilométeres szakaszon két hosszban, 3—3 kilométer hosszúságú síneket használnak fel.

— **A második ötéves terv éveiben** Budapesten több mint 38 ezer lakást építenek, amely hozzájárul a vasutasok lakásgondjainak enyhítéséhez is.

— **A szakszervezetek zenei** fesztiválja május 25-én ünnepélyes keretek között kezdődött Budapesten. A fesztiválon két vasutasegyüttes szerepel.

— **Vasúton Moszkvából New Yorkba** — ez a gondolat foglalkoztatja a szovjet tudósokat. Az Észak-Amerikát Szovjetunióval összekötő vasút a Behring-szoroson keresztül építendő gáton vezetne.

— **Olyan atommeghajtású mozdonyt** terveztek a szovjet tudósok, amely 300 napig képes újabb tüzelőanyag felvétele nélkül működni.

— **„Balatoni útikalauz"** címmel 32 oldalas kiadványt jelentetnek meg a közeljövőben.

Lakáscsere

— **MÁV-telepi** lakással elcserélném egyszobás, félkonyhás társbérleti lakásomat. Cím: Marján Károly, Budapest, VII., Lövölde tér 7. III. em. 5.

— **Pécsi, központi fekvésű** területen levő parkettás, kétszobás lakásomat elcserélném hasonlóért, vagy egy nagy szobás, konyhás, éléskamrás, Budapest környéki lakásért. Cím: Szőke Károly, Pécs, Szabadság utca 1.

— **A Keleti pályaudvarnál** levő szoba-konyhás, éléskamrával ellátott magánlakásomat elcserélném kétszobás, komfortos szolgálati lakásért Budapest területén. Érdeklődni lehet 7—15 óra között Németh Ferencnénél a 31—75 üzemi telefonon, az 54-es melléken.

— **Budapesten, a II. kerület,** Dombos utca 6 szám alatti szoba-konyhás, éléskamrával ellátott lakásomat elcserélném hasonló budai vagy más helyen levő intézeti lakásra. Érdeklődni lehet a 151—426-on, vagy a 32—41 sz. üzemi telefonon, Farkas II. Józsefnél.

— **Dunaharasztiból** Debrecenbe cserélnék két szoba, konyhás lakást egy szoba, konyhából álló lakásért. Cím: Dunaharaszti, Kiss Zsigmond utca 3, Zuber József.

— **I., illetve II. sz. házfelügyelőségüket** elcserélnék egy szoba, konyhás cserelakásért: Furkó Ferencné, Budapest, XI., Orbán tér 5/A; Soós Miklósné, Bp., VI., Sztálin út 83/85; Tóth Vidorné, Bp., IX., Gyáli út 15/d. Érdeklődni lehet az Épületfenntartási Főnökségen, Bp., IX., Ferenc körút 14 sz. alatt Kaszásnénál, kedden és pénteken reggel fél 8-tól 10 óráig.

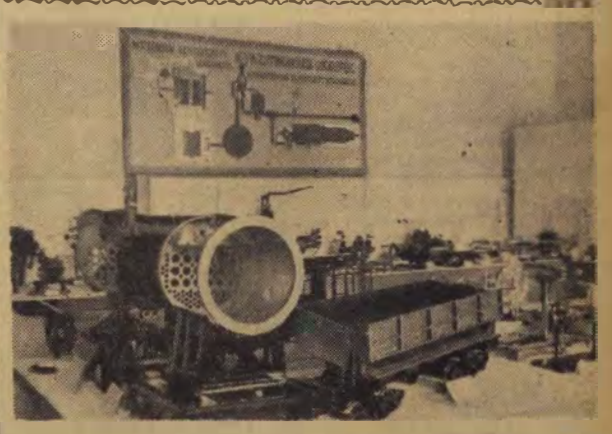
Új oktatófilmek

Az elmúlt héten filmbemutatót tartott az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem vas. útépítés és üzemi tanszéke az egyetem Budafoki úti dísztermében.

A bemutató előtt *Cholnoky Tibor* rektor mondott megnyitó beszédet, melyben hangsúlyozta a film szerepét a mérnökképzésben, majd *Kerkápoly Endre* adjunktus tartott előadást *„Az oktatófilmek szerepe a vasútépítő mérnökképzésben"* címmel.

— Az oktatás és nevelés módszereinek, eszközeinek megválasztása és állandó fejlesztése minden korban újabb és újabb utakat keres — mondotta Kerkápoly elvtárs, majd rámutatott a film nagy jelentőségére, amely éppen azért, mert a nézőben a valóság képzetét kelti, rendkívül alkalmas az oktatásra.

Az előadás után a megjelenteknek bemutatták a *„Menetirányítás"* és a *„Talpfacsere"* című oktatófilmeket. A bemutató nagy sikert aratott.



A MÁV ipari tanulók Szombathelyen rendezett országos kiállításának egy részlete.
(Szombathelyi Jj. OV fotókörének felv.)

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1 Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szerdán — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. JÚNIUS 4.

„A vasutas nők üzenetét viszem a dolgozó nők világkonferenciájára"

A múlt héten az egyik este Langár Mária azzal nyitott be a kis kőbányai lakásba:

— Képzeljétek, küldött leszek a dolgozó nők világkonferenciáján.

Az étel már régen megmelegedett a gázlángon, de Langár Mária csak nem jutott hozzá, hogy vacsorázzon. Édesanyja és nővére alig akartak kifogyni a kérdésekből: „Hogyan? Megválasztottak? Miért téged ért ez a megtiszteltetés? Mit mondasz majd a konferencián?"

Most ugyanezeket kérdezik mi a Keleti pályaudvar személypénztárosnőjétől és éppen úgy nehezen kapjuk a választ, mint ahogy édesanyjának és nővérének sem tudta megmondani, mivel is szolgált rá asszonytársai kitüntető bizalmára, hogy az ő képviseletükben részt vehet a világ dolgozó nőinek első konferenciáján.

— Amikor olvastam róla, hogy június 14-én Budapesten összeül a világkonferencia, arra gondoltam, milyen szép és fontos esemény lesz ez a találkozó — mondja csendesen, szerény mosollyal. — Közvetlenül megbeszélhetik egymással a dolgozó nőket érdeklő kérdéseket a népi demokratikus országok, a kapitalista, a gyarmati és félgyarmati országok asszonyai, megismerhetik az elnyomás alatt élő népek asszonyainak küzdelmét jogaikért, tanulhatnak a szocializmust építő nők példájából, elsősorban a Szovjetunió asszonyainak helytállásából a munka és a béke frontján.

— Persze akkor még nem is mertem arra gondolni, hogy én is ott leszek majd a világkonferencián — miért is gondolhattam volna? Nem emlékedtem ki semmilyen hőstettel az egyszerű, dolgozó nők százezrei közül . . .

Az első vonattól a Munka Érdeméremig

Langár Mária, a vasutas nők egyik küldötte csakugyan nem emelkedett ki hőstettekkel asszonytársai közül, de a konferencián mind ilyen egyszerű asszonyok találkoznak majd, akik mindennapi munkájukkal, helytállásukkal, békeszeretetükkel vívták ki a megbecsülést, a szeretetet. És lesz mondanivalója bőven Langár Máriának, hiszen ha csupán a saját életének tükrében mutatja meg a vasutas nők életének alakulását, már akkor is sokat mondhat.

1942-ben került a vasúthoz, a pénztári szolgálathoz, holott minden vágya az volt, hogy forgalmista lehessen. Akkor azonban szó sem lehetett erről. De azután a kis pénztárfülkében is megszerette a vasutat, a vasutas dolgozókat és az utasokat egyaránt. A felszabadulás után, amint el lehetett jutni Kőbányáról a Keletihez, már ő is munkába állt, romokat takarított. S aztán az



első vonathoz, a Gödöllőre induló 322-eshez ő adta ki a jegyeket 1945. március 22-én.

Hosszú volt az út ettől az időtől, amikor naponta háromszor változott a díjszabás s a mill- és billpengőket kosárszámra kellett elszámolnia, máig, a kétszeres kiváló dolgozó oklevélig s a Munka Érdemérem kitüntetésig. És — ezt már szolgálati főnöksége és a dolgozók mondják — 14 évi szolgálata alatt egyszer sem volt számadási hiánylata s szakvonali munkája mellett szeretettel, odaadással foglalkozik a dolgozók ügyeivel is, mint a segélyezési albizottság tagja és részt vesz az MNDSZ munkájában.

— A béke gondolatát viszem a konferenciára — mondja búcsúzóul — a magyar vasutas nők egységes üzenetét: megvédjük a békét — felépítjük a szocializmust.

JÚNIUS: A NAGY FELADATOK HÓNAPJA

Az első félév utolsó hónapjába léptünk. A „félévi zárlat" fokozott élénkségre serkenti iparunkat, mindenütt adósság nélkül akarják befejezni ezt a tervidőszakot. Bányáinknak, ipartelepeinknek ez a törekvése mindennél jobban tükröződik a vasút szállítási feladataiban. Ezek a feladatok *meghaladják a felszabadulás óta eltelt évek bármely hónapjának teljesítményeit*, beleértve természetesen az eddigi legerősebb hónap, 1955 októberének forgalmát is.

A feladat nagysága most nemcsak az elszállítandó áruk mennyiségében mutatkozik meg. A mostani nyáreleji nagy forgalom sokféle vonatkozásban különbözik az őszi forgalom követelményeitől, de különösen ami a szállítandó áruk összetételét illeti. A nyáron nincsenek rövid távolságra futó cukorrépa küldemények. Most *az átlagos szállítási távolság minden egyes kocsinál mintegy 10 kilométerrel nagyobb*, mint az ősszel volt. Másik lényeges különbség, hogy a nyári személyforgalom növekedése miatt *nem számíthatunk több tehervonati mozdonyra.* Nem számíthatunk azért sem, mert most, a nyári időszakban kell a mozdonyokat előkészíteni a mostaninál is nagyobb őszi forgalomra.

Nekünk is „tiszta lappal" kell zárnunk az első félévet. A feladatok nagyok, de olyan segédeszközök állnak rendelkezésünkre, amelyek megkönnyítik elvégzésüket. Itt vannak elsősorban az őszi forgalom tapasztalatai. Minek köszönhetjük, hogy sikerrel bonyolítottuk le az őszi forgalmat? *A dolgozók helytállásának, egységes akaratának, az élő versenykedvnek, a szervezett, összehangolt munkának.* A mozgalmi és a szakvonali szervek elsőrendű feladata, hogy mindezeket az alapvető feltételeket megteremtsék, fejlesszék. Hozzájárult az őszi eredményekhez *az együttműködés megszilárdítása a szállító felekkel*, a munkaszüneti napokon végzett rakodások növelése, amivel sikerült egyenletesebbé tenni a szállításokat. *Az egyenletes szállítás hangsúlyozottan fontos*, különösen, ha most nem az őszi, hanem a tavaly júniusi helyzetre is vetünk egy pillantást. Akkor a hónap végén átlagosan napi ezerrel volt nagyobb a kocsiigény, mint a hónap első felében. *Nem szabad az idén illyen egyenetlenséget kitenni a vasutat* s ezt csak a fuvaroztatókkal való jobb együttműködéssel lehet elkerülni.

Okvetlen érintenünk kell még a kocsiforduló-idő csökkentésének, a mozdonyok hasznos kilométerteljesítményének, a menetrendszerinti közlekedésnek és a dolgozó kocsiparknak a kérdését. El kell érnünk a 3,6 napos kocsiforduló. Ennek egyik alapfeltétele a ki- és berakások meggyorsítása, a mozdonyok hasznos kilométerteljesítményének növelése. A vontatás csak úgy tudja teljesíteni feladatát, ha *a mozdonyok napi hasznos futása eléri a 126 kilométert.* A júniusi szállítási feladatokhoz naponta mintegy 53 300 dolgozó teherkocsira van szükség. Jelenleg nem áll ennyi rendelkezésre, mert *magas, mintegy 6—7 százalékos a javítási állag.* A kocsipark biztosításához elsősorban a járműjavítóknak kell segítséget nyújtaniok, de ugyanilyen fontos, hogy a vontatási műhelyekben és a vágányok között is gyorsabb, megbízhatóbb legyen a kocsijavítás, hogy *a javításos kocsik állaga öt százalék alá csökkenjen.*

Sok helyen előszeretettel tartják vissza az idegen kocsikat, minha nem tudnák, hogy ezzel milyen nagy kárt okoznak népgazdaságunknak. *Diósgyőrön és Ozdon* idegen kocsikból üzemeltetnek s emiatt azok 50—60 órát ácsorognak. Pedig nem lennénk rászorulva az idegen kocsik ilyen nagymérvű, indokolatlan felhasználására, ha *saját kocsiparkunkkal gondosabban gazdálkodnánk.* Ennek is — mint általában az egész nyári forgalomnak — alfája és omegája *a menetrendszerinti közlekedés.* Csak a menetrend szigorú betartásával lehet összehangolni a teherforgalmat a nagyobb személyforgalommal, s csak így lehet gyorsabban továbbítani a megrakott kocsikat, biztosítani a küldemények gyors kirakását, az előértesítések megbízhatóságát.

Igen fontos követelmény *az állomási munka egységes technológiai folyamatának biztosítása*, hogy az érkezett rakott kocsik időveszteség nélkül kerülhessenek beállításra és kirakásra, s hogy a kocsikat minél előbb ismét fel lehessen használni. Vonatkozik ez különösen *az állomásokon feladásra kerülő kocsirakományú küldemények gyors továbbítására.* Nem szabad annak a jelenleg gyakori esetnek előfordulnia, hogy az állomáson megrakott kocsiküldeményeket hátrányosabban kezeljék, kevesebb gondot fordítsanak a továbbításukra, mint az átmenő kocsikra. Ez a „betegség" csaknem minden rendezőpályaudvarunkon lábrakapott.

A nagy feladatok megoldásához figyelemre méltó segítséget nyújthat *a kocsik alapos kihasználása.* A kocsikihasználási terv túlteljesítése az összes tervtényezők egyik legfontosabbika, hiszen ha csupán egy mázsával rakunk többet minden egyes kocsiba, ez napi 14 ezer kocsi megrakása mellett már mintegy 150 kocsi megtakarítását jelenti. 14.4 tonnás átlagos kocsikihasználás mellett kevesebb kocsiban tudjuk elfuvarozni a felkínált árut s ez igen kedvezően érezteti majd hatását a mozdonygazdálkodásnál, a vonalak átbocsátóképességénél.

A minden eddigit felülmúló szállítási feladatok elvégzéséhez biztató alapot ad a vasutas dolgozók helytállása, amelyet az eddigi, felduzzadt tavaszi forgalomban tanúsítottak. A májusi szállítási tervet, amely erősen megközelítette az őszi forgalom követelményeit, sikerrel teljesítettük. Lényegesen csökkent a gépre várások száma, javult a menetrendszerinti közlekedés, vonatfeloszlatások csak elvétve és átmenetileg fordultak elő, meggyorsult a rakott vonatok továbbítása, szorosabbá vált az együttműködés a szállító felekkel A jó munka alapvető követelménye, hogy a „félévi zárlat" előtt. eddigi legnagyobb kötelezettségeink teljesítésének időszakában tovább fejlesszük ezeket az „erényeinket". Második ötéves tervünk első nagy vizsgaja lesz a félévi terv teljesítése — kemény, áldozatos. szívvel-lélekkel végzett munkával kell felkészülnünk erre a vizsgára.

Televízió az Északi Járóműjavítóban

Az elmúlt héten emlékezetes esemény történt az Északi Járóműjavító *„Pierre Semard"* művelődési otthonában. A járóműjavító dolgozói jó munkájuk jutalmául a Központi Vezetőség és a SZOT intézkedésére — elsőnek a vasúton — televíziós vevőkészüléket kaptak. Kedden már zsúfolásig megtelt a művelődési otthon könyvtára. ahol a készüléket elhelyezték és közvetítették a televízió kísérleti adását. Ráczné, az üzem egyik dolgozója karon ülő gyermekével jött el, hogy megtekintse a televízióban a magyar—csehszlovák labdarúgó-mérkőzést és Papp László ökölvívó küzdelmét a szorítóban.

A jövőben bizonyára minden kedden és csütörtökön — amikor műsort sugároz a televíziós adó — az Északi Járóműjavító dolgozói ott szorongnak a gyönyörű, szép, új televíziós készülék körül.



Wunderlich Gyula villanyhegesztő a „Szocialista Munkáért Érdemérem" tulajdonosa, a szakma kiváló dolgozója, nyolc hónapja tartja a kiváló szintet a pécsi fűtőházban.
(Kovács Géza felv.)

Indul a félévi verseny utolsó szakasza

Május első és második dekádjának eredményei azt mutatják, hogy a vasút a megnövekedett szállítási feladatokat végrehajtotta. Az összteljesítmény lényegesen meghaladta az elmúlt évi hasonló időszakét. Emeli ennek a teljesítménynek értékét az is, hogy egyedül májusban *négy munkaszünetes nap* volt. *Különösen kiemelkedik a rakottkocsik fordulóidejének alakulása.* Hasonlóképpen kedvező *a tehervonati mozdonyfélforduló teljesítése.* Ez tette lehetővé, hogy a tavalyinál 7,5 százalékkal nagyobb árumennyiség továbbításához csak két százalékkal több tehervonati mozdonyt használtunk fel. Dolgozóink most kövessenek el mindent, hogy a féléves tervek teljesítéséért folyó verseny utolsó hónapjában, júniusban fokozzák ezeket az eredményeket.

A jó májusi teljesítmények közül is kiemelkednek a legjobbakkal

Debrecen állomás

dolgozói, akik a második negyedév első két hónapjában valamennyi tényezőnél teljesítették célkitűzésüket. A feladatok végrehajtásában élenjárt *Radnai István* gurításvezető és brigádja a kocsikifutási terv 117 és a terhelési terv 109 százalékos teljesítésével. *Varga Sándor* forgalmi szolgálattevő és brigádja a terhelési tervet 114, a kocsikifutási tervet pedig 121 százalékra teljesítette. A kereskedelmi szolgálat dolgozói is kiveszik részüket a sikeres munkából. *Szerepi János* raktárnok a kocsikihasználási tervnél 145 százalékot ért el.

Diósgyőr-Vasgyár állomáson

nagy erővel folyik a munka az élüzem cím elnyeréséért. A kocsitartózkodási tervet 107, a kocsikifutási tervet 109, a terhelési tervet 110 százalékra teljesítették. A legeredményesebb munkát *Biró Sándor, Csontos László* forgalmi szolgálattevők és brigádjaik, *Kiss II. József, Váradi János* és *Puskás János* tolatásvezetők végezték.

Budapest-Józsefváros pályafenntartási főnökség

dolgozói a pályák jó karbantartásával, a lassújelek megszüntetésével, a vágányzárak idejének és számának csökkentésével, élenjáró munkamódszerek alkalmazásával harcolnak féléves tervükért. *Soós Béla, Zavarkó Balázs* csapatvezető előmunkások és brigádjaik kitérőcserénél és felépítményi munkánál 138, illetve 136 százalékos teljesítménnyel mutatnak példát. *Gyovai Kálmán* és *Horváth László* pályamunkás szintén büszkeségei a főnökségnek.

Járóműjavítóink

a javítások fokozásával segítik a tavaszi szállításokat. A gőzmozdonyok fővizsgájánál május első 20 napjában az *Északi Járóműjavító ÜV* 143 százalékos eredményt ért el. A futójavítási tervet a szolnoki, a miskolci és a szombathelyi járóműjavító 154, 111, illetve 104 százalékra teljesítette. Ez azt jelenti, hogy a tervezett darabszámszerinti javításokon felül további mozdonyok javítását végezték el. A teherkocsi középjavítási tervet 69 kocsi helyett 126 kocsi javításával a *Landler Jenő Járóműjavító ÜV* 183 százalékra teljesítette.

Pécs—Cegléd 5:3

Pécs állomás dolgozói az első félévi terv teljesítése érdekében párosversenyre hívták *Cegléd állomás* dolgozóit. Erős vetélkedés fejlődött ki a két állomás között. A féléves verseny eredménye még csak ezután kerül értékelésre, a május 1-vel kapcsolatos versenyvállalások alapján azonban már megállapították, hogy *a májusi versenyből 5:3 arányban Pécs került ki győztesen.* (Leiti Ferenc leveléből).

KOMLÓ NAGY NAPJA

Komló építésének első szakasza zárult le május 27-én azzal a nevezetes eseménnyel, hogy ezen a napon *elindult Sztálinvárosba az első irányvonat kokszolható szénnel.* A bányászok már előzőleg elhatározták, hogy május 19-től 27-ig a nagy nap tiszteletére *„irányvonati őrséget"* szerveznek.

Nagy munkát jelentett ez nekünk vasutasoknak is, mert ez idő alatt *21 irányvonatot küldtünk el, valamennyit túlsúllyal és így összesen 2110 tonna túlsúlyt továbbítottunk.*

Május 27-én ünnepi díszbe öltözött a város. A bányászzenekar már kora reggel az állomáson felkesítette vasutasainkat pattogó indulóival. Tíz órakor a tanácsháza elé vonult a dolgozók hosszú sora. A díszemelvényen pártunk és kormányunk képviselői, szakvezetőink foglaltak helyet: *Czottner* elvtárs, bányászati miniszter. *Katona* elvtárs, a közlekedési és postaügyi miniszter első helyettese. *Kamuti* elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes, *Tóth József* elvtárs, a pécsi igazgatóság vezetője.

A szép ünnepségen bányászaink fogadalmat tettek, hogy pontosan és folyamatosan termelik Sztálinvárosnak a szenet. Az irányvonatok képzéséhez a vasutas dolgozók segítségét kérték. Dolgozóink közül többen kaptak kormánykitüntetést és pénzjutalmat. Így például *Szerényi József* mérlegelő, kiváló dolgozó, *Tanács Lajos* tolatásvezető, a szakma kiváló dolgozója, *Zombár Ferenc* szolgálatvezető váltóőr, kiváló dolgozó.

Tíz óra ötven perckor a sokezres tömeg a sorompóhoz vonult, ahol már várt a feldíszített irányvonat, élén a 424.276 sorozatszámú új mozdonnyal. *Vizi László* elvtárs, a Komlói Szénbányászati Tröszt igazgatója átadta az irányvonatot a Sztálin Vasmű igazgatójának, ő pedig felkérte *Tóth József* elvtársat, a pécsi igazgatóság vezetőjét, hogy intézkedjen a vonat indításáról. Horváth Emilné forgalmi szolgálattevő a kapott utasítás szerint kiadta a parancsot az indulásra. *Linde Kálmán* dombóvári kiváló mozdonyvezető kinyitotta a szabályzót, s az 1100 tonnás szerelvény a Magyar Filmiroda berregő gépeinek, a bányászzenekar indulójának kíséretében mellett járt ki az állomásról. *Linde Kálmán rekordidő, 4 óra 25 perc alatt futotta meg a 160 kilométeres utat, hirdetve az új munkagyőzelmet, amelyet Komló ezen a napon ünnepelt.*

Kövesdi Gusztáv



A Budapest—Soroksári út létszámába tartozó Dimitrov Athanázné árupénztáros normatételét átlag 115 százalékra teljesíti.
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Legyen eleven valóság a gyakorlatias pártmunka

Hozzászólás „A pártmunka új stílusáról" című cikkhez

Örömmel olvastam a „*Szocialista Vasútért*" május 14-i számában *Hajnal Balázs* elvtárs cikkét a pártmunka új stílusáról. A cikkben ismertetett kérdéseket nagyon időszerű volt a sajtón keresztül is a vasutas dolgozók elé tárni. Időszerű volt annál is inkább, mert a XX. kongresszus óta nálunk is új lendületet kapott a pártmunka, erősen érezhető a bátor, pártszerű bírálatokból a kongresszus hatása nemcsak a párttagok, hanem a pártonkívüliek között is.

Meg kell mondani, hogy *a vasúton lassan terjed a XX. kongresszus szelleme.* Párttagjaink és pártonkívüli dolgozóink nyiltan beszélnek arról, hogy a szocialista törvényesség, a személyi kultusz elleni harc — amelyre már 1953-ban felhívta a Központi Vezetőség a pártszervezetek figyelmét — *országosan sokkal jelentősebb eredményekhez vezetett, mint a vasúton.*

Gyakran előfordult a vasúton, hogy

egyes dolgozókat kisebb hibák miatt is a legsúlyosabb büntetésben részesítettek felsőbb utasításra való hivatkozással.

Vegyünk egy példát Ferencváros életéből. *Huszár Zoltán* vonatvezető közel húszéves szolgálat után mulasztást követett el, nem tartotta be az utasítást: a jelzőnél álló vonatjától nem ment előre az előtte levő őrhelyig, hogy távbeszélőn felhívja a mögöttes őrhelyet a vonat biztosítására. Mindez nappal, jó látási viszonyok között történt és meggyőződött arról is, hogy zárfékezője a vonat végén biztosítja a vonatot. A mulasztásból baleset nem lett, de azért jogos volt a felelősségre vonás, csak nem olyan mértékben, mint ahogy történt. *Közel húsz évi becsületes szolgálat után azonnali hatállyal elbocsátották!* Csak a legfelsőbb politikai szervek közbelépésével sikerült enyhíteni a büntetést. Ilyen és ehhez hasonló esetekről sokat beszélnek a dolgozók, köztük olyanról is, ahol a felsőbb pártszervek sem tudtak segíteni.

Igazságos elbírálást, a törvényesség betartását

De arról is beszélnek dolgozóink, hogy a büntetéseket nem az elkövetett cselekmény súlyának megfelelően, nem egyenlően mérik, hanem emberre válogatja. Erre is egy konkrét példát. *Szakács,* Kőbányahizlaló volt főnöke, börtönbüntetésének letöltése után *nyolc napon belül visszakerült a vasúthoz,* de az ugyanabban az ügyben *elitélt raktárnokot máig sem vették vissza.*

Sértik a dolgozók igazságérzetét az ilyen kivételek.

Egyetértenek azzal, hogy aki megsérti törvényeinket, az nyerje el büntetését és egyetértenek azzal is, hogy a büntetés kitöltése után adjuk meg a megélhetési lehetőséget. De azzal nem értenek egyet, hogy az elbírálást nem az igazság, hanem sokszor az összeköttetés diktálja.

Nem egy esetben teszik fel a dolgozók azt a kérdést, hogy *a vasút állam az államban?* Helytelenítik, hogy *a munkatörvényeket a vasúton másképp alkalmazzák, mint a többi iparágban.* Bizonyítékul elmondhatnám a vonatkísérők pihenőnapjának ügyét, de sok más egyebet is.

Helytelen lenne azt állítani, hogy pártszervezeteink nem foglalkoznak ezekkel a hiányosságokkal. Keményen és következetesen vetettük fel ezeket a politikai osztályon tartott titkári értekezleteken. Tanusítják ezt a jegyzőkönyvek is. Mégis azt kell mondanom, hogy kevés súlya volt a szavunknak, lassú ütemben hódit teret a XX. kongresszus szelleme. Véleményem szerint

a vasút vezetőinek önbírálata sem csökkentené a vasút vezetőinek tekintélyét,

mint ahogy *a Központi Vezetőség* önbírálata sem csökkentette, hanem növelte a Központi Vezetőség tekintélyét.

Több figyelmet a dolgozók bírálatára

A második ötéves terv végrehajtása során nagy szükségünk van a dolgozók bírálatára, kezdeményezésére, javaslatára. Erről sem ma beszélünk először. mégis meg kell mondanom, hogy a dolgozók véleményére a vasúton általában nagyon kevesen kíváncsiak. *A vasúti tervezőintézeteket például nem érdekli, hogy Ferencváros átépítésével kapcsolatban mi a dolgozók véleménye.* Az általuk tervezett épületek (Gubacsi forgalmi iroda. Keleti-rendező felvételi épület, a vágányféktorony épület) mind azt bizonyítják, hogy akik az épületek terveit készítették, alighanem azt mondták magukban: *mi csináljuk a tervet, de az épületben nem mi fogunk dolgozni.* Bizonyítják ezt például a gubacsi. vagy a Keleti-rendezői iroda lőrésnek nagy, ablaknak kicsi nyílásai. A vágányféktorony körben üveges helyiségének olyan keskeny a külső párkánya, hogy cirkuszi mutatványnak is beillik, amikor tisztítani akarják kívülről az ablakot. Keleti rendezőnkben jelenleg is építenek olyan létesítményeket, amelyeknek rendeltetéséről nemhogy a dolgozók, de az állomás vezetői sem tudnak. Dolgozóink

nem egy esetben bírálták már a terveket, de e bírálatokat senki sem vette figyelembe.

Felvetették, hogy az a pénzpocsékolás, ami ezeknél az építkezéseknél folyik, egyáltalán szükséges-e és ha nem, ki a felelős mindezekért!?

A gubacsi gurító hídja alatt levő őrház építésének kezdetekor az állomás vezetői megmondták, hogy nincs rá szükség. Benne volt a tervben — tehát felépítették. *Az épületben azóta sem teljesítettek szolgálatot.* Ugyanakkor feltétlenül szükség volna a vágánybenézők szolgálati helyiségére a személypályaudvaron. A mai napig sem épült meg. Azt is szeretnék dolgozóink tudni, hogyan kalkulálnak a tervezőintézetek, hogyan kerülhet egy váltókezelői őrbódé 40 000 forintba?

Véleményem szerint a gyakorlatiasabb pártmunka fogalmába beletartozik ezeknek a kérdéseknek tüzetes megvizsgálása. *Hajnal* elvtárs foglalkozik cikkében a szocialista építőmunkát segítő aktív agitáció kérdéseivel. Felveti ezzel kapcsolatban, hogy az úgynevezett kényes kérdésekről nem egyszer hallgatunk. Igazat adok Hajnal elvtársnak, de meg kell jegyeznem azt is, hogy *önállóan politizálni, helyes agitációs érveket adni csak akkor lehet, ha az előbb felvetett és hasonló kérdésekre felsőbb szerveink gyors és pontos választ adnak, illetve megtorolják a visszaéléseket, a hanyagságokat, a pénzpocsékolást.*

Gyorsabb, pontosabb tájékoztatást

De a jó népnevelő munkához feltétlenül szükséges az is, hogy a pártszervezetek tájékoztatása az egyes eseményekről gyors és megbízható legyen. A legutóbb végrehajtott

árleszállításról már jóval előtte széltében-hosszában beszélgettek az emberek, de a pártszervezet hivatalosan mitsem tudott róla.

A hírek elterjedése után csak egy héttel tájékoztatták a pártvezetőséget az árleszállításról. Én pártmunkás voltam 1946—48-ban is, azok az elvtársak, akik ebben az időszakban szintén pártmunkások voltak, bizonyára egyetértenek velem, ha azt mondom, hogy *ebben az időben lényegesen gyorsabb és pontosabb volt a pártmunkások tájékoztatása, mint napjainkban.*

Fel kell vetni ezzel kapcsolatban, hogy ez nem egyik jele-e a pártapparátusban mutatkozó elbürokratizálódásnak? Véleményem szerint igen és ezt más is bizonyítja. Sok hibát tapasztalunk a tagjelölt-felvételeknél. a munkás és alkalmazottak elbírálásánál. Nagyon

furcsáljuk, hogy amíg a személyvonati kalauz munkásnak, addig a tehervonati vonatvezető alkalmazottnak számít.

A legszomorúbb az, hogy ahányszor ezt felvetjük, mindig az a válasz: *kivizsgáljuk!* De ez a mai napig sem történt meg. Ugy gondolom, ez annak a következménye, hogy a Központi Vezetőség irányelveit nem egyszer dogmatikusan kezeljük.

Lehetne az ilyen és ehhez hasonló problémákat tovább sorolni. De úgy gondolom, hogy *ezeknek a problémáknak megoldása is nagy segítséget jelentene ahhoz, hogy eleven valósággá váljon a gyakorlatiasabb pártmunka.*

Magyar Béla
Budapest-Ferencváros állomás párt-végrehajtóbizottságának titkára.

Követendő példa

Szentes állomáson sok olyan dolgozó teljesít szolgálatot, akiknek a legutóbbi időkig csak a legszükségesebb vizsgájuk volt meg. Ha valamelyik dolgozótársuk váratlanul megbetegedett, helyettest kellett kérni, mert Szentesen nem akadt, aki helyettesíteni tudta volna őket.

Az egyoldalú képesítés megszüntetése érdekében a szakvonali és tömegszervezeti vezetők kezdeményezésére *esti tanfolyamot* szerveztünk. Ezen 17 dolgozó forgalmi vizsgára. 11 dolgozó pedig vonatvezetői vizsgára készült. Vállalták az áldozatot, hogy munkaidő után tanuljanak. *Papp* elvtárs, állomásfőnök és *Géczi* elvtárs oktatótiszt pedig vállalták az oktatások munkaidő utáni vezetését.

Az áldozatos munkának meg is lett az eredménye. *Az esti tanfolyam május 16—17-én megtartott vizsgáján 14 forgalmi, 5 vonatvezető jelöltnek sikerült megszereznie a képesítést.* A kezdeti sikeren felbuzdulva azóta újabb esti tanfolyamot indítottunk, 25 fővel személypénztári és jegyvizsgálói, 20 fővel váltóőri szakon. A tanfolyam hallgatóinak az a vállalása, hogy *augusztus 20-ra letesznek vizsgájukat,* eltünteti állomásunkról az egyoldalú szakmai tudású vasutasokat.

Szabó Márton,
Szentes állomás.

Panaszkönyv – lakat alatt

Percnyi pontossággal indult a 7431. sz. motorvonat május 24-én Orosházáról Kiskunfélegyházára.

Csongrádig minden a legnagyobb rendben ment, innen azonban már késve indult, mert az előtte elindított 7461-es nem tartotta a menetidőt. A tehervonat által okozott kullogás miatt a motorvonat utasai Kiskunfélegyházán lemaradtak a Budapest felé induló 701-es, illetve a Szeged felé induló 706-os vonatról.

Az utasok a forgalmi szolgálattevőhöz fordultak panaszaikkal, aki a rendelkezővel együtt először nevetve fogadta a késés miatt lemaradt mintegy 80 utast, de később hangosbemondón az ügyeletes rendőrt hívta azért, hogy *„távolítsa el ezeket a népségeket"* és amennyiben egyedül nem tudja, hívjon karhatalmat. Az utasok felháborodottan kérték a panaszkönyvet, amit mindaddig nem adtak át, míg én a távírdától kért engedély alapján az igazgatóság központi menetirányítóját fel nem hívtam, hogy utasítsa a forgalmi személyzetet a panaszkönyv kiadására. Beszélgetésünket a telefonközponttal a rendelkező megszakíttatta és engem az ügyeletes rendőrrel igazoltatott, megjegyezve, hogy majd megteszi ellenem a szükséges intézkedéseket.

Az utasok határozott fellépésére a panaszkönyvet végül átadták. Egyesek kérték, hogy telefonon beszélhessenek Budapesttel fontos ügyben, de a forgalmi személyzet ezt határozottan megtagadta. A Belkereskedelmi Minisztériumból kiküldött *Rosta* elvtárs, aki elment telefonálni a városba. visszatérte után ismét kérte a panaszkönyvet, de azzal utasították el, hogy miért nem volt ott akkor, amikor a többiek bejegyezték panaszukat.

Vajon mire való a panaszkönyv. ha hétpecsétes lakat alatt őrzik? De ezen túl: ha a vasút hibájából 80 ember munkáját akadályozzuk, idejét elraboljuk, legalább udvariasan igyekezzünk könnyíteni a helyzetükön. Ezt mindnyájan elvárjuk még a félegyháziaktól is.

Fónyad Vilmos
intéző

Levél a péceli betegotthonból

Két hónap óta részesülök ápolásban a péceli továbbkezelő kórházban. A csendes, nyugodt környezet, az orvosok és az ápolószemélyzet odaadó, jó munkája sok olyan betegnek adta már vissza az egészségét, akinek gyógyulásáról más kórházban lemondtak. A gyönyörű kastély-kórházban nem ismerik azt a szót, hogy türelmetlenség. *Dr. Farkas László* igazgató főorvos, valamint adjunktusa, és az orvosi kar tagjai naponta többször is meglátogatják a betegeket, figyelmesen és türelmesen meghallgatják panaszaikat.

Az ápolónők sem „idegesek". pedig igazán nem irigylésreméltó a munkájuk: vannak szobák, ahol 10—20 magatehetetlen beteggel kell foglalkozniok, naponta többször etetniök, mosdatniok kell a betegeket, s mégis arra is van idejük és szívük, hogy vigasztalják, bátorítsák őket.

A kórház vezetői mindennél fontosabbnak tekintik a betegek kényelmét és gyógyulását, s igen helyesen a gyógyulás egyik feltételének tartják a tisztaságot. S meg kell mondani, vannak még sajnos olyan betegek. akik a fokozott tisztaságot tehernek érzik. A kórház dolgozóinak a gyógyító munka mellett nem egyszer nevelő munkát is kell végezniök. Ebben nagy segítséget nyújthatunk nekik mi betegek is. ha segítünk könnyebbé tenni munkájukat. Ezúton is hálánkat fejezzük ki a gondos, odaadó ápolásért.

Özv. Elekes Gézáné
és a kórház több betege

Nemzetközi ÉLET

Nyolc aranyéremmel tértek haza Pozsonyból a hatvani vasutasok

A népek közötti barátság erősítését szolgálta május végén az az út, amelyet a hatvani vasutasok tettek meg a testvéri Csehszlovákia földjén. A csehszlovák önkéntes honvédelmi szövetség. a *Svazarm* meghívására Pozsonyba utaztak a hatvani MÖHOSZ vasutas szervezetének küldöttei, hogy megmérkőzzenek az ottani vasutas lövészekkel.

Esős, borús időben érkeztek meg a hatvaniak Szlovákia gyönyörű fővárosába. A pályaudvaron úttörők köszöntötték a magyar vasutasokat, majd az ünnepi fogadtatáson *Jan Budejovsky* elvtárs, a helyi *Svazarm* elnöke üdvözölte a versenyzőket.

A gazdag program legkiemelkedőbb eseménye a lövészverseny volt. Május 20-án a pozsonyi és hatvani vasutasok legjobb lövészei vonultak ki a lőpályára, hogy bizonyságot tegyenek felkészültségükről. Az izgalmakkal bővelkedő nemes versengés végül is magyar győzelemmel végződött. A csapatbajnokság nyolc aranyérmét hozták haza a hatvani vasutasok. Emellett az egyéni bajnokságban is kitűnően állták meg helyüket. *Tellér Sándor* második lett, de *Gulyás László, Vilmos András* és *Széles István* is értékes helyezést ért el.

A versenyt követő napon a Szlovák Vasutasszakszervezet látta vendégül a magyarokat, *Anton Balázs,* a szakszervezet elnöke, a bratislavai vasútigazgatóság vezetőivel együtt fogadta a delegációt és szívélyesen, hosszasan elbeszélgetett velük.

A hatvani vasutasok. pozsonyi tartózkodásuk alatt megismerkedtek a város szebbnél szebb látnivalóival, élvezték a színházak kitűnő előadását, sok nagy élmény emlékével gazdagabban búcsúztak a pozsonyiaktól.

A Svazarm kedves figyelmessége révén a Magas-Tátra, a Csorba-tó szépséges vidékének megtekintése koronázta be a felejthetetlen utat. hogy végül is a kassai Svazarm vasutas szervezete vendégeként folytassanak eszmecserét.

A hatvani vasutasok küldöttsége nemcsak az aranyérmekkel büszkélkedhet, hanem azzal is, hogy tovább mélyítette a két testvérnép egymás iránti megbecsülését és szeretetét. A pozsonyi találkozót követi majd a hatvani, amikor a bratislavai Svazarm vasutas alapszervezet lövészcsapata lesz a magyarok vendége. Azt szeretnénk, ha ugyanolyan jól éreznék magukat hazánkban a pozsonyi vasutasok. mint amilyen örökszép emléket hagyott a hatvani vasutasokban a gondoskodás és figyelem. amellyel elhalmozták őket ötnapos túrájuk alatt.



A csehszlovák csapat három lövésze verseny közben.
(Puskás Gyula felv.)

HÍREK

A német szövetségi vasutakon vörös fénnyel jelzik az útkeresztezéshez közeledő gépkocsivezetőknek a vonatokat. Voltaképpen, a sorompót kiküszöbölve, vezetnék be a fényjelzést, azzal a figyelmeztetéssel. hogy akik a tilos jelzés ellenére továbbhaladnak, magukra vessenek: A szabálysértések következménye alól nem mentesül egyetlen gépkocsivezető sem, mert a beépített fényképezőgép automatikusan felveszi azoknak a gépkocsiknak a rendszámait. amelyek tilosban haladnak át a pályatesten.

★

A szovjet vasutasok moszkvai étkezőhelyiségeit önkiszolgálásra szervezték át. A „Gudok" beszámol arról, hogy az önkiszolgálás nagyon jól bevált.

Kínai szakemberek tanulnak a szovjet össz-szövetségi tudományos vasúti kísérleti intézetben. Az elmúlt napokban kínai mérnökök is érkeztek, akik a kísérletek elméleti feldolgozásába is belekapcsolódtak, s akiknek a munkájuk igen jelentős segítséget nyújt az intézet munkájához.

★

Kazahsztánban Jeszil és Turgaj között új 230 kilométer hosszúságú vonalat építenek.

★

A Gotnyi Járóműjavító dolgozói közül minden hatodik ésszerűsítő.

★

A moszkvai közlekedési mérnökképző intézetben. mintegy ezer fiatal szakmunkás végez ebben az esztendőben.



A gorkiji „V. M. Molotov" autógyár mindennap útnak indít a Szovjetunió különböző részeibe, valamint a népi demokratikus országokba egy-egy teher- és személygépkocsival megrakott vasúti szerelvényt. A képen a GAZ—51-es autókkal megrakott szerelvényen jól látható a leggazdaságosabb kocsikihasználásra való törekvés.
(Fotó V. Hramcov)

Második ötéves tervünk irányelv-tervezete és a vasút

Ne legyen a Déli-pályaudvar szezonállomás!

Állomásunk dolgozói élénk figyelemmel és érdeklődéssel fogadták a második ötéves terv irányelveit. Pártbizottságunk vezetőségi értekezleten az alapszervezetek és aktívák bevonásával megtárgyalta, majd pártnapon, termelési értekezleten és népnevelő értekezleten a dolgozókkal ismertette az irányelveket. A dolgozók véleménye az, hogy a második ötéves terv ideje alatt állomásunk a meglevő személyzettel és műszaki berendezéssel a jelenleginél nagyobb feladatok elvégzésére is képes.

A *Keleti-* és a *Nyugati*-pályaudvar túlzsúfolt, ugyanakkor állomásunk lényegében „szezon"-állomás, csak a nyári forgalom idején van kellően kihasználva. Ha ez megszűnne, dolgozóink nagy segítséget tudnának nyújtani a második ötéves terv megvalósításához, a vasútra háruló feladatok megoldásához.

Többre is képesek vagyunk

Állomásunk képes arra, hogy egész éven át az összes dunántúli gőzvontatású vonatok forgalmát lebonyolítsa. Ez napi 8—10 vonatpárt jelentene. Ennek a 8—10 vonatpárnak a Keleti-pályaudvar helyett a Déli-pályaudvarra való járatása mind vasúti, mind népgazdasági szempontból előnyös. *24 óránként 16—20 vonattal csökkenteni lehetne az amúgyis túlterhelt Déli összekötő hidon a forgalmat.* Ez azt jelenti, hogy minden személyszállító vonat helyett egy-egy túlsúlyos vonat tudna közlekedni *Kelenföld, Ferencváros,* illetve *Rákos* térsége felé.

Ez a megoldás a szerelvényforduló meggyorsítását is eredményezné és elősegítené az „E" kocsik használatának csökkentését.

A népgazdaság szempontjából azzal az előnnyel járna ez a megoldás, hogy *egyrészt a kész és félkész árukkal megrakott kocsikat Budapest térségében gyorsabban lehetne rendeltetési helyükre juttatni, másrészt a gurítós rendezőpályaudvarok felé biztosítaná az egyenletes kocsibefutást.*

A fűtőház is meg tudná oldani

Igaz, hogy fűtőházunk kapacitása nem nagy, azonban a vontatás nehézségeit is lehetne csökkenteni azzal, hogy a jelenlegi 342 sorozatú mozdonyokat 328 as sorozatúakra cserélnék ki, melyek képesek a személyszállító vonatokat is továbbítani. Tudomásunk van arról, hogy *Székesfehérvár* fűtőháznál ilyen mozdonyokat lecserélnek nagyobb teljesítményű mozdonyokra és a 328-as sorozatú mozdonyokat más fűtőházhoz irányítják. A *Hámán Kató* fűtőháznak például szüksége volna 342-es sorozatú mozdonyokra. *A 424-es sorozatú mozdonyok fordulóját is meg lehetne oldani úgy, hogy csak négy megtett dunántúli út után vonulna be a gép a honos fűtőházába, a Keleti-pályaudvarra.* Ezt a módszert már évekkel ezelőtt alkalmazták és jól bevált. Ugyanakkor nagymértékben kellene igénybe venni a nagyobb vidéki fűtőházak gépeit (például *Nagykanizsa, Dombóvár, Szombathely, Tapolca*), melyek rendelkeznek 424-es sorozatú mozdonyokkal, és ami azt eredményezné, hogy Budapesten több gép felszabadulna. Ezzel csökkenteni lehetne a Budapest térségében fennálló géprevárások számát.



Öt év alatt 30 darab öttengelyes diesel-motorkocsit kell a vasút rendelkezésére bocsátani.

Csak a „megszokás" miatt?

Ilyen irányú javaslattal már több ízben éltünk, azonban nem találtunk meghallgatásra. Kérésünket több ízben azzal utasították el, hogy egyrészt az utasok a Keleti-pályaudvarra szoktak, másrészt a Déli állomás nem felel meg ezeknek a követelményeknek. Ez nem fedi a valóságot. Az utazóközönség hamar megszokja, hogy egyes vonatok más állomásról indulnak és bonyodalom sem lenne, hiszen *állomásunk közúti összeköttetése kifogástalan.* Erre bizonyíték a szombathelyi és pécsi vonatok pár évvel ezelőtti állomásunkról való indítása. Emellett a második ötéves tervben a főváros közúti forgalmát is jelentős mértékben megjavítják.

Állomásunk minden évben az üdülővonatok 80—85 százalékát továbbítja a nyári idény alatt. *Ezt a forgalmat állomásunk képes egész éven át zavartalanul lebonyolítani* annál is inkább, mert már megkezdték a második ötéves tervben a Déli és Kelenföld állomások között a második vágány építését.

Budapest-Déli állomás dolgozói nevében

Tarján Szilveszter
MDP-titkár
Ember Ferenc
ÜB-elnök

Villamosítás, dieselesítés

Szeretném én is elmondani véleményemet az irányelvtervezetről és annak a vasúti közlekedéssel foglalkozó részéről. Itt van mindjárt a villamosítás. Sok vasutastól hallottam és nekem is az a véleményem, a budapest—hatvani vonal villamosítása kevés, hiszen a befejezéshez már csak két állomás és egy 17 km-es vonalszakasz építése van hátra. *Jelentős önköltségcsökkentést jelentene ennek a vonalnak Miskolcig történő villamosítása.* Gondoljuk csak el, mit jelentene a diósgyőri, ózdi üzemek, a borsodi szénbányák termékeinek villamosvontatással történő továbbítása. Ennek megfelelően természetesen kevésnek bizonyulna a 30 új villamosmozdony is. Lehet, hogy ez a kérdés sokkal bonyolultabb, mint gondolom és a tervezetben levő megoldás a helyesebb.

Másik, a korszerűsítés szempontjából igen fontos kérdés a dieselesítés. Teljes egyetértéssel és örömmel olvastam a 300 dieselmozdonyról. Ez a 300 mozdony jelentősen fogja javítani a menetrendszerinti közlekedést és az állomási tolatást. Fontos kérdés a nagyvárosok közötti motorvonat forgalom is. Ez nagyon helyes, de nem az eddigi formában. *Az eddig közlekedő negyrészes vonatok nem elégítették ki az igényeket. És a vasút célja nem lehet az, hogy csak borsot törjön az utasok orra alá a vonathasználati jeggyel és más hasonlókkal.* Azt várjuk a tervtől, hogy nagyobb befogadóképességű, gyors motoros szerelvényeket kapjon a vasút, ahol nem lesz szükség utaslétszám korlátozásra és felemelt díjszabásra.

Lődi János
Anyagellátási Igazgatóság

Az önköltségcsökkentésről

Megragadta figyelmemet a második ötéves terv irányelveiben előírt önköltségcsökkentési feladat. Ebben nekünk, a MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalat dolgozóinak is sok tennivalónk van.

Az önköltségcsökkentés számos tényezőből tevődik össze. Hozzájárul, ha *takarékoskodunk a gépekhez kiadott kenőanyaggal, a villanyárammal, ha vigyázunk szerszámainkra.* Erre megvannak a lehetőségeink. Nem kis mértékben segíti elő az önköltségcsökkentést *a helyesen tervezett munkamenet és ennek műszaki feltételének biztosítása.* A folyamatos munkát akadályozza a rendszertelen anyagellátás is. Az anyagellátás biztosítása nagy hozzájárulás lenne az önköltségcsökkentéshez.

Az önköltségcsökkentést segítené, ha gépesítenénk üzemünkben az anyagszállítást. A négykerekű kocsik helyett villamostargoncák alkalmazása jelentősen meggyorsítaná a munkát.

Szentgáli István
a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV dolgozója.

Jó lenne egy „igazi" gurítódomb

Nem olyan régen Zalaegerszegről indított rakott tartányvonatot továbbítottunk brigádommal Ferencvárostól Nyírbogdányig. Visszaútban néhány órát Nyíregyházán töltöttünk. Vonatra vártunk. A vezénylő segédtiszt elvtárs érkező irányvonatot ígért.

Az állomás csaknem valamennyi vágánya foglalt volt. Ekkor jutott eszünkbe, hogy vajon az állomáson tartózkodó sok kocsi közül nem akadna részünkre egy vonatra való? Nem lehetne-e azokból összeállítani egy irányvonatot Pest felé? Az átmenesztőknél megtudtuk, hogy körülbelül 70—80 Szolnokon túli, ferencvárosi és balparti kocsi van az állomáson. Megkerestük az éppen szolgálatban lévő *Kovács Károly* kocsimestert. Akkor állították össze az 1759-es számú gyorstehervonatot. A tartalék újabb fogást húzott a gurítódomb felé. A kocsimester valóban „mesteri" módon irányította a munkát. Majd a következőket hallottuk tőle:

— *Ezt a dombot saját erőnkből építettük, hogy ezzel is könnyítsük, gyorsítsuk a munkát. Valójában nem is lehet gurítódombnak nevezni, inkább csak csurgatónak. Hiányoznak a gurítódomb legfontosabb kellékei, az irányvágányok. Kevés a vágányok mennyisége, ezért nem tudunk irányvonatokat összeállítani, nem tudunk, nem lehet igazán tervszerű munkát végezni. Például, ha egy rendelkezésre álló vágányra debreceni vonatot állítunk össze, abba kénytelenek vagyunk besorozni mindent, ami arra megy. Debrecenben aztán újra gurítóra kerül a vonat, ami újabb ácsorgást jelent a szállításban. Pedig elegy van itt bőven, mert vagy hat irányból áramlik hozzánk a kocsik sokasága. Állíthatnánk össze külön debreceni, jobb- és balparti, miskolci, záhonyi, nyírábrányi vonatokat, illetve irányvonatokat. Ugyancsak nehézségbe ütközik emiatt az üres K- és G-kocsik gyűjtése. A fiatal kocsirendezők sem tanulhatnak itt jó munkát. Igen sokszor csak a kapkodást láthatják.*

Ezt láttuk és hallottuk Nyíregyházán.

S most, hogy a nyilvánosságra hozott második ötéves terv irányelveit olvastam, elhatároztam, hogy mindezt elmondom. Véleményem szerint igen nagy fontosságú volna, ha Nyíregyházán építenének a második ötéves terv során egy „igazi" gurítódombot — irányvágányokkal.

Kovács József
vonatkísérő,
Budapest-Ferencváros

A miskolci gépállomás problémái

Panasz, panasz, panasz. Ezzel a háromszor ismétlődő szóval lehet a legrövidebben jellemezni azoknak a tapasztalatoknak összességét, melyet a miskolci Építési és Pályafenntartási Gépállomáson nyertünk.

A gépállomást a múlt év áprilisában szervezték a volt Vasanyagjavítóból. A panaszok kezdetét is ettől az időtől lehet számítani. *Az eltelt másfél év alatt az üzem lényegében terv nélkül dolgozott, ha csak nem számítjuk tervnek az üzem munkabérre és anyagfelhasználásra kiadott tervszámait,* melyről viszont azt mondják a gépállomáson, hogy minden megalapozottság nélkül, *„hasukra ütve adják az illetékesek".* A gépállomás nem tudja, menynyi munkája lesz az adott hónapban és azt sem, hogy elvégzéséhez mennyi anyag kell majd.

Munka anyag nélkül

Hogy valamennyire is tervszerű legyen munkájuk, kidolgoztak egy karbantartási tervet. Ez azonban az összfeladatoknak csak 25—30 százalékát képezi. A munka zöme fenntartásból adódik, de erre tervük nincs. Ebből következik, hogy *miután nem tudják feladataikat — anyagot sem igényelhetnek.* A törvényt megszegve, mégis igényelnek anyagot, mert másképp hogyan tudnák a beérkező munkákat elvégezni? S az egészben az a paradox, hogy az igényelt anyagot — nem kapják meg.

Akkor hogyan dolgoznak? — kérdezheti az olvasó. Úgy, hogy — ebben az esetben szerencse — dívik még az összeköttetés, a barátság. *Személyes ismeretségeiket felhasználva, végig „kolduljak" a szertárakat, ócskavas-telepeket, megkeresik régi barátaikat Diósgyőrben, Pesten, s megszerzik az anyagokat.* El lehet képzelni, hogy milyen rendszeres az anyagellátásuk. A munka akadozik, előfordul, hogy majdnem leáll. A munkások közül már sokan elvesztették kedvüket az eltelt másfél év alatt és ezt az is bizonyítja, hogy az alig 100 főnyi üzemből több mint negyvenen mentek el.

De nemcsak anyaghiánnyal küzdöttek a gépállomáson az eltelt hónapok alatt, hanem munkahiánnyal is. Ezen a vállalat vezetője, *Zólyomi Zoltán,* párttitkára *Ács János* és ÜB-elnöke *Godó János* „segített". Végig „házalták" Borsodot munkáért. Így szereztek megrendelést a Nógrádi Szénbányászati Trösztől (több hétig ebből éltek), több pályafenntartási főnökségtől, fűtőháztól.

Az egykori Vasanyagjavító jól felszerelt üzem volt. Amikor átszervezték gépállomássá, a helyi vezetők minden tiltakozása ellenére *elvitték legjobb gépeiket,* egy modern E—63-as esztergapadot, egy harántgyalut, egy marógépet, egy hidraulikus fűrészt, egy excenterprést és egy rugós kalapácsot. Az igazgatóság II. osztálya annak idején támogatta ezt, most, kissé későn, már bánja. Tudniillik az utóbbi hetekben javult valamit a munkaellátásuk és most már hiányoznak a gépek.

Egy panasz sorsa

Az eltelt másfél év alatt az üzem vezetői panaszukkal szinte minden szervet felkeresték. Kezdték a II. osztályon, folytatták az igazgatóság vezetőjénél, a politikai osztályon, majd a vasúti főosztályon, végül a párt Központi Vezetőségénél. Segítséget nem kaptak. Miért? Mert például *a Központi Vezetőséghez intézett panaszt kivizsgálásra a vasúti főosztály kapta, az átadta a 6/E osztálynak, ott a vizsgálatot Mácsik Lajos főmérnökre bízták. Tudni kell, hogy annak idején Mácsik elvtárs intézte az átszervezést, vagyis végeredményben az vizsgált, akire panaszkodtak.*

Az igazgatóság vezetője, *Turnai* elvtárs nemrég javítani szeretett volna a gépállomás helyzetén. *Javasolta, hogy a Miskolc-Gömöri pályaudvaron levő VI. osztályhoz tartozó rakodási főnökség gépkarbantartó-műhelyét csatolják a gépállomáshoz.* A gépkarbantartó 16+4 fővel dolgozik, teljesen korszerűtlen körülmények között. *Az átszervezés lehetővé tenné az adminisztratív személyzet csökkentését* és a munkában sem lenne fennakadás, mert a gépállomás jelenleg is végzi — magasabb műszaki színvonalon — ugyanazokat a javításokat, melyeken a gépkarbantartó dolgozik.

A vasúti főosztály 5. és 6. szakosztályának véleményére a vezérigazgatóhelyettes elvtárs elutasította a javaslatot. A 6. szakosztály szerint *„a jelenlegi létszám le van terhelve... megfelelő munkával"* és a második ötéves tervben a gépegység tovább szaporodik úgyannyira, hogy *„a jelenlegi létszám, felszerelés, terület... kevésnek fog bizonyulni"* a gépállomáson. Az 5. szakosztály véleménye: *„A javítási munkák minden esetben késedelmet szenvednek, ha azokat más szolgálati ágakhoz tartozó műhelyekkel végeztetjük el..."* És figyelembe kell venni a rakodás-gépesítés várható fejlődését is.

Turnai elvtárs ezzel nem ért egyet. *Ha tovább kell fejleszteni a gépállomást* — mondja —, *akkor az annál inkább alkalmas lesz a gépkarbantartó munkáinak elvégzésére is.* A gépkarbantartót pedig a jelenlegi helyén egyébként sem lehet fejleszteni. A jövő még indokoltabbá teszi az átszervezést.

Úgy gondoljuk, hogy ismételten felül kellene vizsgálni *Turnai* elvtárs javaslatát, mégpedig *egy olyan bizottsággal, amelyik képes elfogulatlanul dönteni.* Ezen túlmenően biztosítani kell a gépállomás tervszerű munkáját és ennek megfelelő anyagellátását, hogy az üzem elvégezhesse azokat a feladatokat, melyeknek érdekében létrehozták.

Jól dolgozik a szolnoki futójavítási részleg

A *Szolnoki Járműjavító* kocsiosztályának futórészlege jelentős munkát végez. Ezen a részlegen *a legkisebb* a kocsiátfutási idő. *Zsemlye József* részlegvezető gondos műszaki intézkedésekkel teremti meg ennek alapjait. A második negyedév eddigi időszakában május 24-ig a részleg 128 futójavításos kocsit és négy fővizsgás teherkocsit adott ki. Jól halad a Franciaországból visszatért kocsik javítása is. A villanyhegesztők között különösen jól dolgozik Koczka Ferenc és brigádja. *(Cseh Zoltán leveléből.)*

A megtakarított szén fedezné költségeit

Nem tudom, hogy Rákos állomás felvételi épületének megépítése, de még inkább az állomás Kőbánya-felső felőli oldalának biztosító berendezéssel történő berendezése szerepel-e második ötéves tervünk irányelveiben. Véleményem szerint a biztosító berendezés felszerelése feltétlenül szükséges.

Az állomáson történt adatgyűjtések során arra a megállapításra jutottam, hogy *a korszerű biztosító berendezés hiánya miatt az állomás bejárati jelzőjénél történő vonatfeltartóztatások száma 24 óra alatt körülbelül 25—30.* A mozdonyok körülbelül egy mázsa szénnel többet fogyasztanak, mintha nem tartóztatnák fel őket és ez azt jelenti, hogy egy nap alatt körülbelül 25 mázsa szén megy veszendőbe. A vonatfeltartóztatások nemcsak Rákos állomás helyzetét súlyosbítják, de kihatással vannak a szomszéd állomásokra is.

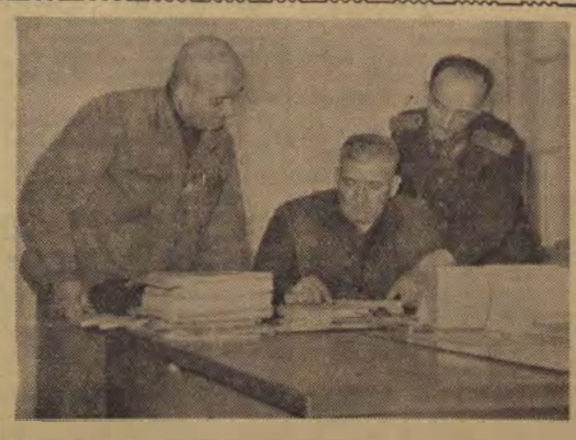
Mindezeket figyelembe véve számításom szerint *az elpazarolt szén ára néhány év alatt fedezné a biztosító berendezés létesítéséhez szükséges összeget.* Öt év alatt naponként 30 mázsát számolva 5475 tonna szén megy veszendőbe, amely pénzösszegben mázsánkint 24 forinttal számítva 1 314 000 forintot tesz ki. Nem tudom, mennyibe kerül egy biztosító berendezés, de ez az összeg jelentős hozzájárulás lenne megépítéséhez.

Gyergyói Imre
intéző,
Kőbánya-felső pályaudvar

A társadalmi bíróságok létrehozásáról és működéséről

A Magyar Közlöny május 30-i száma közli a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának és a Szakszervezetek Országos Tanácsának 1041/1956 (V. 30) számú határozatát a társadalmi bíróságok létrehozásáról és működéséről.

Ez az intézkedés, mint azt a határozat I. bekezdésének 1. pontja is leszögezi, a MÁV-ra nem vonatkozik, tehát a vasúton nem kell társadalmi bíróságokat létrehozni.



Hogyan lehetne gyorsabban, gazdaságosabban? Megbeszélés a salgótarjáni fűtőházban. Balról jobbra: Tóth József műszaki előadó 1917. Gyöngyösi Ferenc mozdonyfelvigyázó 1926 óta dolgozik a vasútnál. Jobbszélen Szűcs István fűtőházfőnök.
(Kovács Géza felv.)



A MÁV Sztálin út 88—90. szám alatti bérpalotájának falát nagy nemzeti festőnk, Székely Bertalan sgrafittói, gazdag ornamentikájú színes rajzai díszítik. A különleges technikájú művészi alkotás fél évszázadon át állta az idő és a háború ostromát. mostanában azonban itt-ott már málladozik, különösen a Köröndi felőli részen. A vagyonállag megvédése és a műemlékvédelem egyaránt azt diktálja, hogy elejét vegyük nagyobbarányú pusztulásának. Ma még nyilván kis költséggel restaurálni lehetne a szép falakat,

★

A ferencvárosi vontatási laktanyában közel három hónapig nem cserélték ki a lepedőt. Most végre sor került a lepedő kicserélésére. De a párnahuzatok sajnos piszkosan maradtak.

✣

Ahol jó az együttműködés a forgalom és a pályafenntartás között, ott az eredmény — többek között — olyan szép, tiszta, nyaralóhoz hasonló szolgálati hely, mint *Hódmezővásárhelyi Népkert állomás.*

✣

„Jó ötlet" volt a szegedi igazgatóságtól, hogy éppen a laktanya melletti rakodóhelyet adta bérbe Orosháza állomáson az Útfenntartó Vállalatnak. Ennél jobb ötlettel biztosíthatná ezekután a vonatkísérők és vontatási dolgozók pihenését is, akik a szállítótraktorok szüntelen dübörgése miatt le sem tudják hunyni a szemüket.

Hogyan használják fel a felemelt szakszervezeti ebédhozzájárulást Ajkán

Április 1-én *a szakszervezet ebédenkint 30 fillérrel felemelte hozzájárulását a dolgozók étkeztetéséhez.* Ezután tehát az eddigi 50 filléres hozzájárulás helyett *80 fillért* fedez minden ebéd és vacsora árából a szakszervezet, ami most már a költség közel egynegyedét teszi ki. Ujabb jelentős gondoskodás ez a dolgozókról, előrehaladás az életszínvonal emelésében.

Az ebédenkinti 30 filléres többlet látszatra nem sok ugyan, de ahol legalább 100—200 személyre főznek, a 30—60 forint többletből lényegesen javítani lehet az ételek minőségét. Lássuk, hogyan.

Több zsírt lát a krumpli

Az ajkai vasutas üzemi konyhán 150—200 ebédet főznek naponta, 45—60 forintot tesz ki tehát a többlet. Az ajkaiak különben eddig is jobban éltek, mint sokan mások, mert az ételadagok mennyiségének növelése érdekében önként vállalták, hogy 3 forint helyett 3.50-et fizetnek az ebédért, vacsoráért. A mostani 30 filléres többlettel, ezzel együtt összesen 80 filléres szakszervezeti hozzájárulással 4,30 forintból főznek tehát az ajkai üzemi kosztosoknak, akiknek többsége jóétvágyú pályamunkás, ezért nagyon is igénylik a tartalmas, bőséges ebédet.

— Ezt az igényt az ebédenkénti 30 filléres többlet segítségével most már méginkább ki tudjuk elégíteni — mondja *Enzsöl Béla* konyhavezető. — Elsősorban úgy, hogy *még jobban megzsírozzuk az ételeket, mint eddig.* Ha olyan étel kerül az asztalra, amely kívánja a zsírt, most már akár *két kilóval* is többet tudunk hozzáadni, mert fedezi a 60 forintos többlet. A burgonyakörítés például most már jóval több zsírt lát, mint azelőtt és jobban is csúszik. Ugyanígy vagyunk a tejfellel. Egy-másfél literrel több tejfel egész más ízt ad a tejfeles ételeknek. A csuszának sem árt meg a 2—2,5 kilóval több túró.

— De nem ám — toldja meg *Horváth Lajos* elvtárs, az I. számú hidászszakasz dolgozója, aki hallja a beszélgetést. — Január óta ebédelek itt, s mondhatom, még egyszer sem volt panasz a kosztra, sem mennyiségileg, sem minőségileg. *Elismerésül csak annyi, hét kilót híztam ez idő alatt.*

Barát János idős nyugdíjasnak is annyira ízlik a vasutas üzemi konyha főztje, hogy inkább ide jár, mint a Veszprém megyei Építési Vállalathoz, ahol nemrég még aktív dolgozó volt, s ahol ma is 3,30 forintért, tehát olcsóbban kapna ebédet. *„Megéri a ráfizetést"* — mondja.

A melegen- és hidegentartás meg az előkészítés problémája

Persze azért nem minden „fenékig tejfel". Bár súlyos panaszról szó sincs. Inkább csak morognak néha a dolgozók azokon a távoli munkahelyeken, ahova legkésőbb jut ki az étel. Ugyanis Ajkától egész Veszprém-külsőig minden munkahelyre innen szállítják az ételt a pályafenntartásiaknak teherautón, kettősfalú hőtároló edényekben. De mire fél kettő-két óra tájban Veszprém-külső alá érkeznek vele, sokszor bizony már nem a legmelegebb. Kövessenek el mindent a konyha dolgozói, hogy minél gyorsabban jusson el a meleg étel a távoli munkahelyekre is.

Jól végzi tehát munkáját az ajkai konyha és általában mindenki elégedett vele, csak *az ellenőrző orvosnak van kifogása.* Az orvosi szemléken állandóan jegyzőkönyvbe kerül, hogy *a konyha helyisége szűk, s nem lehet benne a kívánt tisztaságot tartani.* Főleg az a baj, hogy *nincs hozzá előkészítő helyiség,* ahol a tisztátalan munkát, a burgonyahámozást, a zöldségtisztítást és az egész előmunkálatokat el lehetne végezni. A nyár beállta előtt *sürgős szükség lenne egy nagyobbacska, jó jégszekrényre is,* amelyben húst és egyéb kényes anyagokat tárolhatnának, mert a jelenlegi kicsiny és rossz jégszekrény arra sem alkalmas, hogy pár szolgálatból későn jövőnek felretegyék benne az ebédjét.

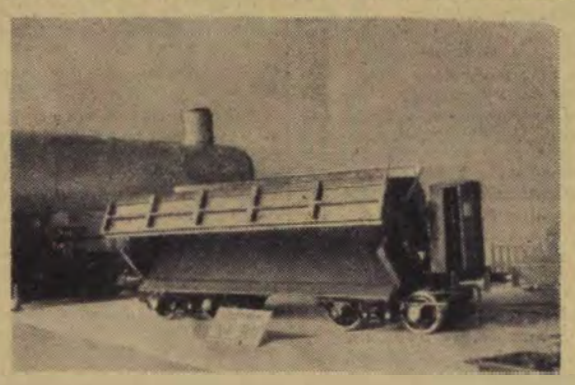
Dicséret és jutalmazás

Győr András váltóőr 800 Ft és *Kamenyicky József* váltóőr 600 Ft jutalomban részesültek, mert Felsőzsolca állomáson gyors és éber szolgálatteljesítésükkel balesetet hárítottak el.

Ferenc II. János mozdonyvezető (Budapest, Hámán Kató fth.) Kőbánya-Kispest és Kispest állomások között súlyossá válható balesetet hárított el, ezért dícsérő elismerésben és 2000 Ft jutalomban részesült.

Gózon István mozdonyvezető (Budapest, Hámán Kató fth.) Dorog állomás bejárati jelzőjénél súlyossá válható balesetet hárított el, ezért dícsérő elismerésben és 1500 Ft jutalomban részesült.

Kovács IV. Ferenc mozdonyvezető (Szombathely fth.) Hegyfalu állomáson súlyossá válható balesetet hárított el, ezért dicsérő elismerésben és 1000 forint jutalomban részesült.



A MÁV ipari tanulóinak Szombathelyen rendezett országos kiállításának egy részlete.

(Szombathelyi Jj. ÜV. fotokörének felv.)

Harminc százalékkal csökkent a balesetek száma a Debreceni Járóműjavítóban

A májusi munkavédelmi hónap sikere érdekében a Debreceni Járóműjavító Vállalat versenyre hívta az ország többi járóműjavító vállalatát. Hogy vállalásaikat siker koronázza, már a munkavédelmi hónapot megelőző hetekben faliújságokon, falitáblákon és plakátokon felhívták az üzem dolgozóit a munkavédelmi hónap jelentőségére.

A dolgozók a jelszavakat azóta tettekké változtatták. *A munkavágányok mentén is rend és tisztaság uralkodik, mely a figyelmes munka mellett elsőszámú követelménye a balesetelhárításnak.* Az eredmény nem maradt el. A május havi kimutatás szerint, összehasonlítva az ezt megelőző hónapok statisztikájával, *30 százalékkal csökkent a balesetek száma.*

Ehhez nagy segítséget nyújtottak a munkavédelmi bizottságok tagjai, akik dolgozótársaik figyelmét felhívják a szabályos munka végzésére, felügyelnek a rendre és a tisztaságra. Külön dicséret illeti *Dzsobek Ferenc, Szabados Mátyás, Nagy II. László* és *Kozma József* munkavédelmi felügyelőket. Jó munkát végzett *Hegedüs Ernő* biztonsági megbízott és *Nagy Ferenc,* az üzemi bizottság munkavédelmi felügyelője is.

A munkavédelmi hónap még hátralevő időszakában és az azt követő időben is azon igyekeznek a Debreceni Járóműjavító munkavédelmi megbízottai, hogy a jelenleg fennálló kedvező állapotokat továbbra is megtartsák.

SZÍVVEL VAGY GŐGGEL?

Két levél fekszik előttünk. Mindkettő szakszervezeti aktíváról szól. Az első egy bizalmiról, a másik pedig egy albizottság vezetőjéről, akinek a nevét azért nem írjuk ki, mert bizonyos, hogy így, névtelenül is magára ismer és igyekszik úgy dolgozni, úgy foglalkozni a dolgozók ügyeivel, problémáival, hogy róla is olyan szeretettel, megbecsüléssel írjanak majd, mint az első levél bizalmijáról.

Szeretik, becsülik a dolgozók...

Először a SZOT országos bizalmi-tanácskozásán találkoztam özvegy *Cserép Györgynével,* amikor kiváló bizalmimunkája elismeréseképpen Munka Érdeméremmel tüntették ki. Aztán felkerestem munkahelyén, *Pécs állomáson,* ahol rakszerszámadó.

Cserép Györgynét nem méltatlanul érte a kormánykitüntetés. A dolgozók, szakszervezeti csoportjának tagjai szeretik, becsülik, mert ő is szereti, megbecsüli őket, úgy tekinti problémáikat, mintha azok az ő személyes ügyei lennének. A felettes szerveknél nem mindig megy simán egyik vagy másik ügy, sérelem elintézése. Cserépné azonban nem torpan meg akkor sem, ha valahol a bürokrácia, a meg nem értés akadályokat gördít az útjába.

Mindennap munkaidő előtt vagy után, az ebédszünetekben ott látni, amint csoportjának tagjaival beszélget és azon frissiben megbeszéli a problémákat az üzemi bizottsággal is. Ugyanígy állandóan figyelemmel kíséri a munkaverseny alakulását.

— Régóta ismerem a vasutat, a vasutasokat — mondta beszélgetés közben. — Édesapám 33 évig dolgozott a vasútnál, férjem is vasutas volt. 1952 óta dolgozom a vasútnál, most a kereskedelmi vizsga letételére készülök.

Megtanulta szeretni az embereket, társadalmi rendszerünket. Amikor néhány évvel ezelőtt gyors egymásutánban három súlyos csapás érte — férjét és két gyermekét temette el — sokan nyújtották feléje segítő kezüket. Felvették a vasúthoz, leányának a *Kaposvári Nevelőintézet* adott új otthont, tanulási lehetőséget — a kislány most végezte a nyolcadik osztályt s a szegedi Vasútforgalmi Technikumba kérte felvételét — kisfiát a napközi otthonban helyezhette el. Cserépné a segítséget nemcsak jó szakvonali munkával hálálja meg — az idén rendkívüli előléptetést és kiváló dolgozó-oklevelet érdemelt ki —, hanem azzal is, hogy éppen úgy igyekszik segítségére lenni dolgozótársainak, ahogyan őt felkarolták élete legnehezebb időszakában. És ezért szeretik, bíznak benne szakszervezeti csoportjának tagjai. *(Cserháti József levele alapján.)*

Emberibb hangot...

Azt a címet adtam hozzád szóló levelemnek, hogy *„Nyílt levél egy szakszervezeti funkcionáriushoz"* —, mert úgy érzem, nemcsak kettőnk ügye az, ami egyik termelési értekezletünkön történt. Emlékezz csak vissza, szóról szóra ezt mondtad hozzászólásodban: „Ugy látszik, a telefonközpont nyomorékok tanyája lesz." Lehet, csak így olvasva ébredsz rá, milyen gőgös, kegyetlen és — remélem — meggondolatlan volt ez a kijelentésed, milyen fájó sebeket érintettél. Hiszen ott ült a hallgatóság között *Gergely István* elvtárs, aki csak néhány hónapja, a téli forgalomban végzett önfeláldozó kötelességteljesítése közben vesztette el egyik lábát, s akit a főnök elvtárs — az ott szolgálatot teljesítő első csoportos elvtársnő áthelyezésével — a telefonközpontba helyezett.

Hajlandók lennénk azt hinni, hogy kegyetlen kijelentésedet pillanatnyi meggondolatlanság szülte — de sajnos nekem is, másoknak is vannak olyan tapasztalataink, hogy önkényeskedő vagy, nem sokat törődsz a dolgozók érzéseivel, véleményével. Emlékezz vissza, sokszor milyen nyersen beszéltél a dolgozókkal, hogy hogyan szeretzél érvényt akaratodnak, amikor a kultúrvezetőségi választásoknál kihagyattál olyan régi elvtársakat, akik — mint azóta beigazolódott — a XX. pártkongresszus szellemében kívántak vezetni.

És még egyre emlékezz, hogy össze tudd hasonlítani tettedet mások emberi magatartásával. Emlékezz arra, hogyan segítette a párttitkár elvtárs Gergely elvtárs családját, amíg a családfenntartó kórházban volt. Ugye emlékszel, a kegyetlen hideg télben ő gondoskodott, saját pénzéből, a család tüzelőjéről. Vagy emlékezz vissza a főnök elvtárs szavaira, amelyekkel a „nyomorékok" védelmére kelt.

Csak ennyit akartam elmondani és azért nyílt levélben, mert bízom benne, hogy így talán könnyebben megtalálod az emberi, elvtársi hangot s talán mások is értenek belőle, akik fontos szakszervezeti funkciójukban még mindig nem úgy végzik feladatukat, ahogyan pártunk, az emberről való gondoskodás elve megköveteli. *(Kricsfalussy György, Mátészalka.)*

AKIKRŐL KEVÉS SZÓ ESIK...

Ritkán szokott szó esni az üzemi bizottságok mellett működő *számvizsgáló bizottságok* munkájáról. Igy azután a dolgozók nemigen tudják, hogy ezek a szerényen, de eredményesen működő bizottságok milyen közvetett segítséget nyújtanak a dolgozóknak is azzal, hogy támogatják és ellenőrzik az üzemi bizottságok gazdasági munkáját, figyelemmel kísérik, mire fordítják a dolgozók pénzét.

A miskolci igazgatóságon a szakszervezeti választások során új tagok kerültek a számvizsgáló bizottságba. Az azóta eltelt idő azt mutatja, hogy a szakszervezeti tagság jól választott, *Dobrosi Ferenc,* a bizottság ismét megválasztott elnöke, valamint a bizottság új tagjai, *Temesvári Ferenc* és *Kiss I. László* lelkiismeretes, jó munkát végeznek.

A bizottság negyedéves munkaterv alapján dolgozik. Munkatervében rendszeresen szerepel az üzemi bizottság pénztárának ellenőrzése. A bizottság megválasztása óta minden hónap végén, de sokszor hónap közben is ellenőrzi a gazdasági felelőst. Márciusban például hanglemezeket és vizespoharakat vásároltunk. A vásárlásokat a bizottság a hónapvégi ellenőrzéskor beállította az üzemi bizottság számadásába. Ugyanakkor „tételhelyesbítő" lapot küldött a számfejtési és könyvelési főnökségnek. Ezzel is biztosította a számvizsgáló bizottság, hogy a tagok pénzén vásárolt eszközök el ne kallódjanak. Arra is gondja van a számvizsgáló bizottságnak, hogy felszólítást küld azoknak, akik a könyvtárból kivett könyveket hosszú ideig nem viszik vissza.

A bizottság tagjai állandóan foglalkoznak a gazdasági felelős oktatásával is, hogy a pénztárkezelés minél pontosabb legyen. Az üzemi bizottság nevében arra kérjük még a számvizsgáló bizottság tagjait, hogy az ÜB szervező munkájához is nyújtsanak segítséget. Foglalkozzanak a szakszervezeti bizalmiakkal, hogy emelni tudjuk a bizalmi csoportok munkájának színvonalát. A tagdíjfizetést a bizalmi csoportoknál is ellenőrizzék, hogy a bizalmiak is fokozottabban érezzék segítségüket.

Gyöngyösi Pál
ÜB-elnök,
miskolci igazgatóság

— A Bizományi Áruház Vállalat Budapesten és az igazgatósági székhelyeken működő fiókjaiban, június 14-től 30-ig megkezdi a használt vasutas egyenruhák árusítását. Ez idő alatt kizárólag vasutas dolgozók vásárolhatnak egyenruhát, arcképes igazolvány felmutatása mellett. Július 1-től a BÁV bárkinek korlátozás nélkül ad el ruhadarabokat.

— Helyesbítés. Lapunk május 28-i számában *„Gazdagító javaslatok"* című cikkünkben elírás történt. *„A tervezett 11 ezer darab személykocsi"* helyett *„A tervezett 11 ezer darab teherkocsi"* értendő.

GEORGE STEPHENSON

(1781 jún. 8—1848 aug. 12)

Stephenson, az első használhatónak bizonyult vasúti gőzmozdony szerkesztője, 175 esztendővel ezelőtt született Wylam-ben, Anglia egy kicsiny bányászfalujában, ahol apja fűtőként dolgozott az egyik bányatelep gőzszivattyúja mellett. A gyermeknek már nyolc éves korában pásztorkodnia kellett, 14 éves korában pedig apja mellé került segédfűtőként. Már ekkor felébred a gépek iránti érdeklődése, s amikor gépkezelővé lép elő, fárasztó napi munkája után írni-olvasni tanul, majd vasszorgalommal képezi magát az esti iskolában.

Tehetségének első felvillanása emeli ki nyomorúságos helyzetéből. A bányavállalat képzett mérnökeit megszégyenítő szakértelemmel javítja ki egy szivattyúgép hibáit, s képességei elismeréséül őt nevezik ki a bányatelep összes gépeinek felügyelőjévé. Most már több időt szentelhet tanulásra, s neveltetheti kisfiát, Róbertet — a későbbi világhírű vasúti technikust is.

Ekkor már lelkes buzgalommal tanulmányozza azokat a kísérleteket, amelyek a gőznek vontatási célokra való felhasználására irányultak. A francia Cugnot, valamint az angol Robinson, Murdoch és Trevithik hibáin és tévedésein okulva 1813—14-ben szerkesztette meg első gőzmozdonyát, amely 1814. július 25-i próbaútján a killingsworthi sinpályán 8 kocsit 20 tonna terheléssel óránként 4 angol mérföldnyi sebességgel vontatott. Az eredmény biztató volt ugyan, de nem elégítette ki Stephensont, aki azonnal hozzákezdett művének tökéletesítéséhez.

A kísérletezés kétségtelenül időszerű volt. Angliában, ahol a bányák területén a csillék vontatása már emberemlékezet óta sinpályákon történt, elkoriban kezdték építeni az első vaspályákat a szénbányák és városok, valamint a kikötők között a szénszállítás megkönnyítésére. Természetesen lóerővel vontatott teherkocsikra gondoltak és egyelőre nem is álmodtak személyszállításról.

1821-ben Stephenson kapott megbízást a durhami szénbányákat az Eszaki-tenger kikötőivel összekötő stockton—darlingtoni vasútvonal építésére. Rajta kívül ekkor még senki sem tudta, hogy ezen a pályán a gőz pótolja majd a lovakat. Egy Peace nevű tőkés segítségével 1823-ban építette meg Newcastleban kis lokomotívgyárát. Itt készült az a mozdony, amely 1825. szeptember 27-én, a stockton—darlingtoni vasút megnyitásának napján forradalmasította a közlekedést. Stephenson mozdonya 90 tonna rakományt óránként 15 angol mérföldnyi sebességgel repített tova, s 450 személyt szállított végig sértetlenül a pályán. Ez a sebesség már felülmúlta a postakocsikét, de a személyszállítást egy ideig mégis lovak segítségével bonyolították le, bár a szénszállításra ezután már Stephenson mozdonyait használták.

A végső diadalt a manchester—liverpooli vasút építése hozta meg. E pálya igazgatósága pályadíjat tűzött ki olyan mozdony szerkesztésére, amely a saját súlyának háromszorosát óránként 10 angol mérföld sebességgel képes szállítani, s előállítása nem kerül többe 550 fontsterlingnél. A pályadíjat Stephenson „Rocket" nevű lokomotívja nyerte el, amely saját súlyának ötszörösét óránként 20 angol mérföld (30 km) sebességgel vontatta, sőt óránként 52 km-es sebesség kifejtésére is képesnek mutatkozott.

Az új vasútvonal megnyitása nemzeti ünnep számba ment Angliában. Hatszáz utas óránként 20—25 angol mérföldes sebességgel óriási tömeg jelenlétében robogott végig a pályán, s megnyílt az út a vasutak szédületes iramú fejlődése előtt.

Stephenson élete további éveit a gőzmozdony és a vasutak tökéletesítésének szentelte. Newcastlei lokomotívgyára szállította Európa vezető államai és Amerika részére az évről évre tökéletesedő vasúti gőzmozdonyokat. S mialatt találmányával forradalmasította a világ közlekedését, egymáshoz közelebb hozta az államokat, megerősítette a nemzetközi kapcsolatokat és jelentősen elősegítette a kapitalista gazdasági rend kibontakozását. Jövedelme tekintélyes részét fordította emberbaráti célokra, s munkásai jólétéről szociális intézmények egész sorával gondoskodott, kiérdemelve a késő utókor hálás tiszteletét.

Zsadányi Ede

AMI AKKOR JÓ, HA NEM LÁTSZIK

A vasút úgynevezett veszélyes, sőt tűzveszélyes üzem. Nemcsak az a feladata, hogy a szállításokat lebonyolítsa, hanem az is, hogy ezt a legbiztonságosabban tegye. Elsőrendű teendője például a tűzesetek megelőzése, illetőleg gyors elfojtása, a tűzkárok minél kisebb mértékűre csökkentése.

A tűzrendészeti dolgozók — hivatásosok és nem hivatásosok — szervezete kiterjed valamennyi szolgálati helyre. A vezérelv az, hogy a legtűzveszélyesebb üzemeinket, szolgálati helyeinket önvédelemre rendezzük be, a többi munkahelyet pedig arra, hogy a tűz tovább terjedését megakadályozza. E tennivalók megszervezésére a 7/E. osztály hivatott.

Felkerestük *Becker* Antal osztályvezető elvtársat, akitől a tűzkárok elleni küzdelem eredményeiről érdeklődtünk.

— 1952-ben 3 700 000, 1953-ban 1 300 000, 1954-ben 521 000, 1955-ben 527 000 forint volt a tűzkár. 1955. első negyedévében 142 600 forint összegű volt a kár, 1956. első negyedében már csak 76 246 forint — mondotta.

— *Hogyan születtek meg ezek a javuló eredmények?*

— Alapos és folyton javuló munkával. A legfontosabb a tűzesetek megelőzése, a megelőző tűzrendészet fejlesztése. Ha nincs tűz, nincs tűzkár sem. Ehhez viszont a szervezet szakszerű kiépítése, kádereink megfelelő fejlődése, a műszaki fejlesztés szükséges. A vasútnál ma már korszerűbb, tűzbiztosabb épületeket építenek s a régi épületek tűzbiztosabbá tételénél is mutatkoznak eredmények. Javult a helyzet az oltóvízellátásban is. Nagyon hasznos volt a vonalparancsnoki hálózat létrehozása s ezen keresztül az ellenőrzés hathatósabb biztosítása. De a legörvendetesebb a megelőző tűzrendészet javulása üzemeinknél, ahol alig fordul elő ma már tűzeset!

— *Milyen egyéb tényezők biztosítják a károk elkerülését?*

— A megelőző tűzrendészethez hasonlóan fontos a mentőtűzrendészet. Ha a tűz már kitört, sokszor másodperceken múlik, hogy milliós, vagy forintos kár keletkezik-e? A beavatkozás gyorsaságán, szakszerűségén nagyon sok múlik. Üzemeink beavatkozási készségének fejlődése, a segédtűzoltók jobb kiképzése, új oltási módszerek meghonosítása, (mozdonyról történő oltás, tűzoltóvonatok létrehozása), mind-mind a kárcsökkentés láncszeme. A tűz okának alapos vizsgálata után le kell vonni a tanulságokat és nem szabad visszariadni a szükséges felelősségrevonástól sem.

Bár a tűzkárok lényeges csökkenését sikerült elérnünk, még vannak megoldandó problémáink. Még nem sikerült dolgozóink egészét bevonnunk a megelőzési munkába. Szívós, felvilágosító munkával kell harcolnunk az itt-ott még mutatkozó hanyagság, felelőtlenség ellen, mert többnyire ezek okozzák a legérzékenyebb károkat. *Rum* állomáson például egy motormelléképkocsit alaposan befűtöttek, majd őrizetlenül hagytak. Az átizzott vascsövektől a burkolat meggyulladt és a kocsi elégett. A kár 80 000 forint volt. Az ügy „mellékhajtása" az volt, hogy kivizsgálása után minden szereplő „tisztára mosakodott" s így a nyolcvanezer forint összegű kárért senki sem felelős...

— *Mennyire jutottak előre a tűzrendészeti oktatásban?*

— A meglévő lehetőségeinket még nem tudatosítottuk kellően. *Kelenföld és Budaörs* között például kigyulladt egy kenderrel rakott kocsi. A kelenföldi állomás szolgálatvezetője riasztotta a hatósági tűzoltóságot, de nem értesítette Ferencváros mozgóvonatát, sőt gőzmozdonyt sem küldött az égő kocsi oltásához. A hatóság a tűz színhelyét alig tudta megközelíteni és a vize is kevés volt. A kár 30 000 forint, amely a mozgó tűzoltóvonat, vagy mozdony azonnali odaküldése esetén minimálisra csökkent volna.

— Nem sikerült még a tűzrendészeti oktatást a vasúti szakmai oktatás szerves részévé tenni, megmagyarázni, hogy nemcsak dolgozói, hanem gazdái is vagyunk vasútunknak!

Sokkal szigorúbban kell ellenőrizni a tűztávlatok betartását. Különös figyelemmel nyáron.

— *Milyen hiányosságok vannak az osztály munkájában?*

— Még nem kielégítő az ellenőrzés. Túlságosan az íróasztalhoz vagyunk ragadva. A propagandamunkában alig haladunk előre. A tűzrendészeti versenyt is csak tervbevettük, de nem szerveztük még meg, pedig ez feltétlen segítség volna a tűzkárok csökkentésében. Nagy segítséget jelentene, a Tűzrendészeti Utasítás kiadása is.

— *Hogyan akarjak megszüntetni a hiányosságokat?*

— A hiányosságokból adódnak a feladatok is. A tűzrendészetet, a tűzkárok megelőzését a legszélesebb társadalmi alapra kell helyezni! Az őrsök, a segédtűzoltóság kiképzését tovább javítjuk. Megvalósítjuk a legkorszerűbb oltási módot, a vízporlasztóoltást, amellyel a tüzek oltásánál keletkező vízkárokat a legkisebbre szorítjuk. Hatékonyabbá tesszük a tűzrendészet propagandáját. Tanulmányozzuk a fejlett szovjet tűzrendészetet és más országok módszereit.

*

Szép és felelősségteljes hivatás a tűzrendészet. Az *Élet- és Tűzvédelmi Osztály* akkor dolgozik a legjobban, ha szinte észrevétlen marad.

Népgazdaságunk érhálózata a vasút. Minden kocsija, a legkisebb csavarja is mindnyájunk jelenét, jövőjét szolgálja: úgy vigyázzunk rá, mint sajátunkra.

P. D.

A kollektív szerződés a szolgálati hely alkotmánya

A vasúton 1955-ben 29 szolgálati helyen kötöttek kollektív szerződést. Ezeken a helyeken lemérhetően emelkedtek a termelési eredmények, javult a dolgozók szociális és kulturális ellátottsága, a munkafeltételek biztosítása, emelkedett a vezetés színvonala.

A Munka Törvénykönyve 7. §-a a következőképpen jelöli meg a kollektív szerződés célját: *„A Magyar Népköztársaság a kollektív szerződések rendszerével lehetőséget nyújt a dolgozóknak arra, hogy közvetlenül is résztvehessenek munkafeltételeik, munkakörülményeik megállapításában. A kollektív szerződés biztosítja a dolgozóknak azt a jogát, hogy a szocialista üzem működése felett társadalmi ellenőrzést gyakorolhassanak."*

A Központi Vezetőség határozatának szellemében

A tapasztalatok azt mutatják, hogy ahol a dolgozók, az üzemi bizottság, a szolgálati vezetők és a pártszervezet mindent elkövetnek a szerződésben foglaltak teljesítéséért, ott az üzem alkotmánya betölti a szerepét, mint például a járóműjavítók többségénél, a Budapesti Építési Főnökségnél stb.

Hogy a kollektív szerződés betartásánál még nagyobb eredményeket érhessünk el, behatóan kell tanulmányozni pártunk Központi Vezetőségének 1955. december 22-i határozatát, amely megszabja a politikai szervek, pártbizottságok feladatait a szerződések megkötésénél és végrehajtásánál. A jobb eredmény érdekében nem mulasztható el a SZOT idevonatkozó határozatainak tanulmányozása sem, amelyek széles perspektívát biztosítanak a kollektív szerződések alkalmazásánál.

Az idén a kollektív szerződést kötő szolgálati helyek száma 87-re emelkedett. A szerződések elkészítése és megkötése nem ment simán. Sok akadályt kellett leküzdeni eddig, amíg a nyers tervezetből április 1-től hatálybalépő törvényes szerződés lett. A gyakorlat hiánya, a nem kielégítő hozzáállás — sokszor még a vezetők részéről is — hátráltatta az előrehaladást. Kezdetben a pártszervezetek sem adtak olyan segítséget, mint ahogyan azt a Központi Vezetőség határozata előírja.

A Szabad Nép vezércikkeinek megállapítása a szerződések kötésénél és végrehajtásánál mutatkozó hiányosságokról érvényes a vasútra is. A miskolci Építési Főnökség kollektív szerződéséből például kimaradt egy teljes fejezet. Sem az ÜB-elnök, sem a szolgálati főnök nem vette ezt észre még az aláíráskor sem. A hibát súlyosbítja, hogy az ellenőrző szerveknél is ezzel a hiányossággal került jóváhagyásra. Eredmény: a kinyomtatott szöveghez egy betétet kellett mellékelni, ami a dolgozók szemében a szerződés komolyságát veszélyezteti.

Legfőbb az ellenőrzés

Az ÜB-elnökök sokszor megfeledkeztek arról, hogy a dolgozókat képviselik, ezért történhetett meg, hogy gyakran a szolgálati vezetővel együttesen keresték az indokokat olyan módosítás alátámasztására, amely nem volt reális, nem volt elfogadható. Nem szabad megtűrni a jövőben az üzemi bizottságok és a szolgálati vezetők részéről megmutatkozó liberalizmust, amelyek a szerződés egyes pontjainak nem teljesítése esetén történnek. Az ilyen esetekben felelősségre vonással nagyon ritkán találkoztunk.

Ma már valamennyi szolgálati főnökség birtokában van a kinyomtatott szerződés, sőt rövidesen befejeződik a szétosztása is a dolgozók között. A munka dandárja, a végrehajtás azonban tulajdonképpen még csak most kezdődik. A kétoldalú szerződésben egyaránt fontos, hogy mint a dolgozók, mint a szolgálati vezetők teljesítsék kötelezettségeiket, de érvényesítsék jogaikat is. Ezek biztosítása csak jól szervezett ellenőrzésen, elsősorban a dolgozók mindennapos ellenőrzésén keresztül valósulhat meg.

Igen célravezető, ha a szolgálati főnök és az ÜB-elnök időrendben feltűntetik a megvalósítandó pontok határidejét, a felelősök megjelölésével. Ezzel az ellenőrzés áttekinthetőbbé, tervszerűbbé válik. A szerződés egyes pontjainak teljesítését, vagy nem teljesítését a faliújság időszerűen tükrözze, ismertesse a lemaradás okait. Ahol üzemi újság van, ott a fentiek a lap hasábjain is szinte állandóan szerepeljenek.

A mozgalmi és szakvonali szervek ellenőrző tevékenysége alapját a kollektív szerződés kell, hogy képezze. Ezek az ellenőrzések terjedjenek ki a beruházások határidejének betartására, a tervteljesítésre, a dolgozók szakmai oktatására, a munkavédelem biztosítására, a dolgozók szociális és kulturális igényeinek kielégítésére. A termelési értekezleteken, a szakszervezeti taggyűléseken minden esetben ismertetni kell a kollektív szerződés esedékes pontjainak miként végrehajtását.

A kollektív szerződések tekintélyének és az abban foglaltak végrehajtásának biztosításához a pártszervezetek és üzemi bizottságok az eddiginél fokozottabb felvilágosító, ellenőrző munkájára van szükség. Ha a dolgozók figyelmét a kollektív szerződés betartására és ellenőrzésére irányítják, akkor a szerződésben foglaltak gyümölcsözően fognak megvalósulni.

Árvai József

Balatonfüreden, üdülő vasutasok között

— Persze, most már szép tud lenni az idő, amikor vége az üdülésünknek — hallottuk tízféle változatban a panaszos szavakat, de biztos, hogy 86 féle változatban is hallhattuk volna, ha valamennyi beutaltat beszélünk a balatonfüredi vasutas-üdülőben. Valóban gyönyörűen süt a nap, meleg párák remegnek a hatalmas víztükör felett, s ma lehetett először strandolni, 22 fokos volt a víz. De nagy a gyanúnk, hogy akkor sem búcsúztak volna kevésbé fájó szívvel a jelenlegi beutaltak a füredi partoktól, ha fény helyett eső öntözte volna a sétány hatalmas fáit. Mert azért nem kell begubózni az unalomba itt akkor sem, ha éppen nem lehet a mólón vagy a strandon sütkérezni.

Aki először üdült

— Röpült az idő — mondta *Szikszai András*, Nyíregyháza állomás forgalmi szolgálattevője, aki ezután a nem egészen eredeti megállapítás után sokkal érdekesebb dolgokat mond. Ugyanis valószínűleg ő az egyetlen üdültetési albizottság vezető, aki most üdül először életében, noha évek óta igyekszik meggyőzni dolgozótársait az üdülés szépségeiről. Kétségtelenül ezután könnyebben megy majd a dolog, hiszen Szikszai elvtársnak végre önmagát is sikerült meggyőznie, mégpedig olyan alaposan, hogy már a jövő évi üdülését tervezi.

Ami hiányzik

Nem egy meglepetés várta azokat is, akik „visszatérő vendégek". Az üdülő kívülbelül rendbehozott épülete barátságosabb lett, bővült az ebédlő és a társalgó is, s ami a legkellemesebb meglepetést keltette: *bevezették a kétféle menüt.* A szórakozási lehetőségek is bővültek.

Egy-két panaszt is hallottunk: az üdülőnek nincs fürdőszobája, de még zuhanyozója sem, némelyik szoba kicsi és zsúfolt (például a 37-es), az ágyak előtt nincs szőnyeg. Az utóbbi panasz már a legközelebbi napokban megszűnik, ágyelőket szereznek be, sőt minden üdülő számára lesz gyékénypapucs is és jövőre már két fürdőszobát és zuhanyozót is építenek. Jegyezzük fel végül az üdülő személyzetének a panaszát is: az üdülő befogadóképessége az előző években 104 személy volt, az étterem és a társalgó bővítése miatt a létszám 90-re csökkent, ez pedig azt jelenti, hogy csökkenteni kellett a személyzet létszámát és alacsonyabb lett a személyzet fizetése is, mert valamilyen rendelet 100 beutalton felüli és aluli kategóriát állapít meg. Nem is kell azonban különösebben bizonyítani, hogy az ilyen csekély létszámkülönbség a személyzet munkáján mit sem könnyít.

Meglátogattuk Balatonfüreden a vasutas dolgozók legszebb, legbarátságosabb üdülőjét, a vasutas gyógyüdülőt is. Az egyemeletes villa domboldalon épült, gyönyörű kilátással a Balatonra. Háromhárom hetet töltenek itt a beutalt szívbetegek, orvosi felügyelet alatt, szorgalmasan látogatva a szénsavas gyógyfürdőt, s az orvosi napló arról tanúskodik, hogy legtöbbjük lényeges javulással hagyja el Füredet.

— A gyógyuláshoz a nyugalmon, a gyógyfürdőn kívül nagyban hozzájárul az üdülő dolgozóinak figyelmessége és nem kevésbé a kitűnő minőségű szanatóriumi ellátás — mondotta *Hegyi Ernő* elvtárs, a Landler Jenő Járóműjavító géplakatosa. — Az árleszállítás óta méginkább javult az ellátás, több sajtot, vajat, juhtúrót, kapunk a reggelihez, az uzsonnát pedig aludttejjel teszik változatosabbá.

A világos, napos szobákban, az erkélyeken és a napozóteraszon gyógyulnak, pihennek a vasutas dolgozók. Csak egy panasszal találkoztunk, de ez sem a beutaltak egyéni panasza. Kicsi a gyógyüdülő, mindössze 24 személyes.



Filatorigát állomáson Nagy Istvánné kocsifelírónak, aki néhány napja került a kereskedelmi szolgálattól a forgalomhoz, Nagy Kornél oktatótiszt magyarázza a kocsifelíró teendőit.

(Kovács Géza felv.)

LEVELEZŐINK írják

Magam és vasutastársaim nevében köszönöm...

A „Szocialista Vasútért" egyik számában olvastam Kaiser Károly példamutató tettéről, amellyel megmentett egy gyermekéletet és a szülőket megkímélte egy életen át tartó mardosó önvádtól. Szeretnénk megszorítani ennek a mozdonyvezetőnek a kezét! Nem tudtuk meghatódottság nélkül olvasni e hírt! Kár, hogy a többi újságok nem foglalkoztak vele, hiszen szélesebb nyilvánosságot érdemelne, okulásul a vasutas, s nem vasutas szülőknek. A magam és vasutastársaim nevében is csak köszönetet tudok mondani hősies és mélyen emberi cselekedetéért vasutastársunknak, Kaiser Károlynak.

Simon András
pécsi igazgatóság.

Senki földje

A bicskei állomás előtt tér, az útátjárónak használt utca bazaltkővel borított. Mégis — mivel nem takarítják — eső esetén bokáig sárban járnak a dolgozók. Ki illetékes az útátjáró tisztántartására? Ezen vitatkozik a forgalom és a pályafenntartás. Szüntessék meg a senki földjét és legalább hetenként tisztítsák meg az utat a kocsik és autók által odahordott sártól, szennytől.

Kapitány Ferenc
MÁV Vasúttervező ÜV.

A gyümölcsidény küszöbén

Valósággal megrettentem, mikor május 23-án Szolnokon beszálltam a Záhony felől érkező gyorsvonat új, bőrüléses kocsijába. Az előtér tele volt szeméttel, kiömlött szeszszag áradt szerteszét. Vajon mi lesz a gyümölcsszezonban? Helyes lenne feltűnő plakátokat elhelyezni a kocsikban, amely a tisztaság fontosságára hívja fel a figyelmet. Talán egy időszakban sem annyira fontos ez, mint a meleg nyári hónapokban.

Horváth György
Szeged, politikai osztály.

Vasutas figyelmesség

A közelmúltban a Keleti pályaudvarról nyaralásra indultam a férjemmel. A vonatról azonban lemaradtam. Férjem abban a hiszemben, hogy mindketten fenn vagyunk a vonaton, elutazott. Ott maradtam az állomáson két hatalmas bőrönddel és három kisebb csomaggal. Szabadjegyem, pénzem a férjemnél volt. Nem tudtam, hogy mitévő legyek. A hangosbemondón egyszercsak a nevemet hallottam. A Keleti pályaudvaron a vasutasok közölték velem, hogy férjem már telefonált, hogy Hatvanban megvár. A jegyvizsgálónőt azonban nem értesítette a Keleti ügyelet és bizony kis kellemetlenségem volt emiatt. Végre megérkeztem Hatvanba, ahol ismét hallom a nevemet a hangosbemondón. Itt történt az, amit a vasutas elvtársaknak sohasem fogok elfelejteni. Férjem ugyanis tovább utazott, mert nem tudta, hogy megkaptam-e az üzenetet. Hatvanban a vasutas elvtársak a legnagyobb készséggel segítettek, még pénzt is ajánlottak fel. Végül egy helyi vonattal jutottam Pásztóra.

A vasutas dolgozók igazi, elvtársi, baráti segítsége feledhetetlen marad számomra.

Gáthy Sándorné
Budapest

BÍRÁLATAINK NYOMÁBAN

Örömmel közlöm, hogy levelem alapján kijavították és hosszú idő után üzembe helyezték az orosházi fűtőház szállítószalagját. A fűtőház dolgozóinak munkája ezzel sokkal könnyebbé vált. Ugyancsak egy régebbi levelem eredményeképpen önálló fűtőházi kirendeltséget állítottak fel Orosházán. *(Patakai József vezető főellenőr, Orosháza.)*

*

Behatóan foglalkoztunk *Leiti Ferenc* elvtárs levelével, amelyben a pécsi rendelőintézet reumatológiai szakrendelési időpontjának megváltoztatását kérte. Megállapítottuk, hogy a dolgozók közül senki sem kérte a rendelési idő módosítását, s ez nem is lenne célszerű, mert a Mohács, Dombóvár, Barcs, Siklós, Bátaszék felől érkező betegek megfelelő oda- és visszautazása biztosított, ezenkívül a helyi dolgozók is munkaidő-kiesés nélkül tudják felkeresni a szakrendelést. *(Dr. Horváth József vezető főorvos.)*

*

Lapunk április 2-i számában *„Ellenőrzés, vagy bürokrácia?"* címen szóvátettünk egy szülési segély folyósítása körüli huzavonát. A Debreceni Járóműjavító VSZT csoportja a „Lokomotív" május 12-i számában megjelent cikkében elmondja, hogy a katonakönyvet helytelenül nem fogadták el és ezt másnap korrigálták. Egy nappal később a szülési segélyt az érdekelt megkapta. Igérik, hogy hasonló esetek elkerülése végett a jövőben figyelmesebben fognak eljárni.

— **Megjelent** a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézet és az Országos Munkaegészségügyi Intézet folyóirata a „MUNKAVÉDELEM". Az új folyóirat tájékoztatást nyújt a két intézet elméleti és gyakorlati munkájáról, a bel- és külföldi biztonságtechnikai és munkaegészségügyi eredményekről, újításokról, szabványokról. Megjelenik kéthavonként. Előfizetési díj egy évre 36, példányonként 6 forint. Megrendelhető a „Népszava" 75.915. 001—8. sz. csekkszámláján.

Ifjúsági élet

Mi érdekli a Ferencvárosi Fűtőház fiataljait?

KÉT CIKKÜNK NYOMÁBAN

Már három hete járjuk a ferencvárosi fűtőházat és két cikkben számoltunk be a tapasztaltakról. Most arról írunk, hogy mennyire voltak eredményesek cikkeink, milyen visszhangot váltottak ki a fűtőházban. Be kell vallani, *a vélemények megoszlanak. Hallottunk olyan hangokat, hogy a cikkekben közöltek egy része nem felel meg a valóságnak,* hamis információn alapulnak. Ezt mondják például néhányan a vezetők közül, a segélykocsi-ügyben. A *fiatalok viszont, és meg kell mondani, az idősebb fizikai munkások többsége is egyetért a cikkel.* De az egyetértést más is tanúsítja: *Varga Sanyit* május 30-án beosztották a segélykocsira, *Juhász Jóskát* pedig 31-re osztották be. Az utóbbi nem tudta vállalni, mert szakmai továbbképzésre ment a műszaki akadémiára. Mindenesetre a két fiatal beosztása tanúsítja a jóindulatot.

Hasonló a helyzet a ruhaproblémával. *Kozák Miklós* ruha-ügyes először tiltakozott, majd megígérte, hogy utánanéz a panaszoknak. Ehhez a szerkesztőség is segítséget nyújtott és *jelenleg minden remény és minden igéret megvan arra, hogy két héten belül a jogos panaszokat orvosolják.* Volt néhány olyan panasz is, amiről nem írtunk az újságban, de azért utánajártunk. Elmondták az elvtársak, hogy kevés a kéziszerszám. Csak minden harmadik dolgozónak jut egynegyedestől colos méretig kulcs. Az *Anyagellátási Igazgatóság most vizsgálja a panaszt és amennyiben valóban ez a helyzet, igyekeznek enyhíteni a szerszámhiányon.* Hasonlóképpen szénkapákat is kap rövidesen a fűtőház.

Nem kétséges, hogy ezek a példák a cikkek hatását bizonyítják. De be kell vallani azt is, hogy ahol a legnagyobb változást szerettük volna elérni, a fűtőházi fiatalok között, kevés sikerrel jártunk. *A diszesek aktivitásával továbbra is baj van és egyre világosabbá válik, hogy a fűtőházi objektiv és nem objektív körülményekből adódó hiányosságok nem annyira okok, mint inkább ürügyek,* amikor a fiatalok a passzivitásukat akarják magyarázni.

A múlt héten ismét DISZ-taggyűlés volt a fűtőházban, és ismét elmaradt — a részvételenség miatt. Kétségtelen, ez esetben a DISZ-vezetőség mozgósító munkája sem sikerült a legjobban. De annyira nem volt rossz, hogy indokolja a nagyfokú részvétlenséget. A taggyűlés témája is vonzó volt: *a DISZ munkaterve, amelyben klubnapok, kirándulások, sportesemények szerepeltek,* és lehetőség lett volna a fiatalok jogos panaszainak megvitatására is.

Meg kell ismételnünk azt, amit előző cikkünkben bár megírtunk, de nem hangsúlyoztunk kellően: *szeretnék a fiatalok, ha minden megvalósulna, ami szép és jó, amit ők elképzelnek, de úgy valósulna meg, hogy ne sokat kelljen ezért tenniök.*

A fiatalok érdekét csak erős, harcos DISZ-szervezet tudja képviselni. Nem DISZ-vezetőség, hanem DISZ-szervezet. DISZ-szervezet, *ahol élénk a szervezeti élet, ahol tanulnak, sportolnak, szórakoznak a fiatalok.* Ahol elmondják problémáikat, javaslataikat, és *támogatást is nyújtanak azok megvalósításához.* Ezt kell megérteniük a ferencvárosi fűtőház fiataljainak, ha azt akarják, hogy elképzeléseik, vágyaik megvalósuljanak.

Bánki Géza
Major József

A kulturális seregszemle budapesti döntőjéről

Az elmúlt héten tartották az Északi Járóműjavító művelődési otthonában a Landler Jenő kulturális seregszemle kétnapos budapesti igazgatósági döntőjét. A művészeti csoportok, tánc- és énekegyüttesek gondos felkészültségről, *nem egy esetben magas művészi színvonalról tettek tanúságot.* A szép műsorra azonban árnyékot vetett az első nap rendezése. Egyeseket 16, másokat 17 órai kezdésről értesítettek 19 óra helyett. *Budapest-Nyugati pályaudvar zenekara például azért nem vett részt a seregszemlén, mert meguntók a várakozást.* A szakszervezet területi bizottságával sem tisztázták a rendezést, így ők sem nyujtottak segítséget a döntő lebonyolításához. Fokozta a hiányosságot, hogy *késett a bíráló bizottság.* A műsor kezdetekor csak két tagja volt jelen és csak 20 óra után egészült ki teljes számúra a zsűri.

A szervezési hibák azonban nem homályosíthatják el a seregszemle sikerét. Az együttesek közül *kiemelkedett a székesfehérvári dalosok csoportja, a szolnoki fűtőház és a vasúti főosztály táncegyüttese.* A legnagyobb sikert a székesfehérvári dalárda *népdalösszeállítása* aratta, a táncok közül a szolnoki fűtőház együttesének *„Cigánytánca"* és a *„Leszerelők"*, valamint a vasúti főosztály együttesének *„Kútnál"* című és *„Háromugrós"* száma részesült nagy elismerésben.

Fejlődésről tett tanuságot a *kisterenyei*, a *székesfehérvári* és a *MÁV Magasépítő* táncscoportja, valamint a *ceglédi vegyes énekkar.* A vártnál gyengébben szerepeltek a budapesti igazgatóság táncosai, de a Vasútgépészeti Technikum énekkara sem nyújtotta azt, amit vártak tőle.



A szolnoki fűtőház tánccsoportja a Landler Jenő kulturálls seregszemle igazgatósági döntőjén.
(Kovács Géza felv.)

Értékes javaslatok a DISZ-taggyűlésen

Berente szénpályaudvaron legutóbb DISZ-taggyűlésen beszéltük meg a budapesti pártaktíva-értekezlet anyagát és a második ötéves terv irányelveit. A taggyűlésen számos javaslat hangzott el, sokan foglalkoztak a helyi DISZ-szervezet feladataival. *Miklós László* felvetette, hogy *kevés fiatal teszi le a szakvizsgákat.* A második ötéves tervhez hozzájárulás lenne, ha a DISZ *agitációt folytatna a fiatalok között a szakvizsgák letételére.*

Szó került a taggyűlésen arról is, hogy *alakítsuk meg a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség helyi szervezetét.* Több fiatal szívesen venne részt a MÖHOSZ munkájában. Meg kellene szervezni — mondották — *a röplabda- és asztalitenisz-csapatot és szorosabb kapcsolatot kellene teremteni a szomszédos állomások fiataljaival.*

Az értékes javaslatok megvalósítása bizonyára elősegíti ifjúsági szövetségünk további fejlődését.

Behán Rózsa
Berente szénpályaudvar

Szakoktatási ellenőrök ankétján

A technikai színvonal emelésében, a műszaki propaganda erősítésében, a dolgozók nevelésében fontos szerep jut a szakoktatási ellenőröknek.

Az elmúlt napokban a szakszervezet országos ankéton foglalkozott a szakoktatási ellenőrök munkájával. *Batta* elvtárs, a termelési osztály vezetője számolt be munkájukról, megjegyezve, hogy az eredmények ellenére még nem lehetünk elégedettek.

A szakszervezet és a szakszolgálat sem tett meg mindent a szakmai oktatás színvonalának emeléséért.

Még ma is nem egy szolgálati helyen előfordul, hogy elhanyagolják az oktatást, nem tartják meg a kötelező vizsgákat. *Edelényben* például elhanyagolják a tolatásban segédkező bányászok oktatását. Mindez arra mutat, hogy a szakoktatási ellenőrök munkáját tovább kell javítani, ellenőrizni kell, hogy az üzemi bizottság milyen segítséget nyújt a szakoktatáshoz.

A hibák nagy része abból ered, hogy a szolgálati vezetők kapcsolata nem kielégítő a mozgalmi szervekkel, nem követelik meg az utasítás szerinti munkát. Nem egy esetben megtörténik, hogy amíg az oktatóteremben a forgalom biztonsági szabályait tanítják — a gyakorlatban pontosan ezeket a szabályokat rúgják fel. A szolgálati vezetőnek ellenőriznie kell a tantermi munkát, az oktatási naplót, s hogy az előírt anyagot oktatják-e. A szakoktatási ellenőr kísérje figyelemmel, hogy hányan vettek részt az oktatáson. Mindezek mellett egész sor teendője van a szakoktatási ellenőröknek. Tudniuk kell, hogy szakvizsgákhoz kötött állásokban nem dolgoznak-e szakvizsga nélküliek? Törődni kell a vizsgahátralékosokkal, foglalkozni kell a dolgozókkal, ki kell kérni véleményüket a tankönyvekről, az oktatási anyagról, a gyakorlati munka problémáiról.

Hiányos az oktatási munka az egyes igazgatóságok területén.

Szabadság és betegség esetén nem gondoskodnak az anyag pótlásáról.

Sok esetben fáradt személyzetet vonnak be az oktatásba, aminek az a következménye, hogy a dolgozók elszundítanak. *Ózd* alsó állomáson az elmúlt esztendő októberében és decemberében semmiféle oktatást nem tartott az oktatótiszt. *Sárospatak*-átrakó fűtőháznál a termelési értekezletet tartják oktatásnak. A jegyvizsgálói beosztásban lévő dolgozó nők túlnyomó részének még ma sincs meg a vonatvezetői vizsgája.

Batta elvtárs hangsúlyozta, hogy sok kívánnivalót hagy maga után az oktatótermek állapota is. Sokszor egészségtelenek, tanításra alkalmatlanok, mint például Kecskeméten. Több gondot kell fordítani az oktatótermek berendezésére.

A beszámolóhoz számosan szóltak hozzá. *Bodrog* elvtárs Pécs állomásról elmondotta,

nem elég, ha az oktatás „jó", de a balesetek száma mégis emelkedik.

Az elméletet úgy kell alkalmazni a gyakorlatban, hogy ez által a balesetek csökkenjenek A dolgozók panaszkodnak — mondotta, hogy sok a rendelet, sok az utasítás. Ezen is segíteni kell, mert belevesznek az ügyiratok tengerébe. *Marton* elvtárs, Szombathelyről a munkavédelmi oktatásokról szólva, elmondotta, hogy ezeknek elmulasztása maga után kell, hogy vonja a büntetést is. *Csabai* elvtárs Miskolcról arról beszélt, hogy a technikai színvonal emelése megköveteli a váltóőrök műszaki oktatását. Mi az oka annak, hogy nem törődnek eléggé a mérnökök továbbképzésével, hogy éppen a technika támaszait hagyják ki az oktatásból? *Sántafi* elvtárs, a pécsi TBKE dolgozója arról beszélt, hogy nincsenek szakkönyveik, a távközlő és főként a blokkmesterek alig vannak ellátva valamiféle jegyzettel. Kifogásolta, hogy az állomásvezetők, az oktatótisztek nem készítik elő lelkiismeretesen a fiatalokat a távirda szakvizsgára. *Papp Gábor* elvtárs, a pécsi pályafenntartási főnökségtől az oktatótisztek továbbképzésének fontosságáról beszélt. *Gál Sándor* elvtárs, Rákosrendezőről nagy elismeréssel szólt *Glugacs* szovjet mérnök könyvéről, amely az új felvételekkel való foglalkozásról ír. *Daróczi* elvtárs, a debreceni igazgatóságtól hiányolta, hogy a pártszervezet és az üzemi bizottság nemigen törődnek az oktatással, pedig igen fontos segítő fegyver lenne a kezükben.

Lényegében valamennyi felszólaló olyan eredményekről és hiányosságokról számolt be, amelyek hasznos tapasztalatot nyújtottak valamennyi jelenlévőnek.

HIREK

Egy kis lakat nagy útja

Szerkesztési osztályunkon egy városi telefont szereltek fel, s túlságosan megnövekedett a magánbeszélgetések száma. Az önköltségcsökkentés és a munkaidő jobb kihasználása érdekében elhatároztuk: a készüléket lelakatoljuk, hogy azt csak hivatalos célra használhassák.

Megkerestük az anyag- és áruforgalmi osztályt és kértük, hogy vegyenek egy 3,60 forintos lakatot. Legnagyobb meglepetésünkre ott azt a felvilágosítást kaptuk, hogy a lakat bevásárlása a következőképpen történik:

Irjunk egy irodalapot az anyag- és áruforgalmi osztálynak, a nevezett osztály ezen irodalap alapján egy IK (igénylő kimutatás) lapon a KPM I/7. D. III. ügyosztálytól engedélyt kér a lakat beszerzésére. A 7. D. III. ügyosztály, ha engedélyezi, átteszi az ügyiratot az Anyagellátási Igazgatósághoz. Az Anyagellátási Igazgatóság megküldi az IK-lapot a miskolci igazgatóságnak. A miskolci igazgatóság a kérdéses iratokat átteszi a miskolci szertárhoz, hogy az kézibevásárlásként a lakatot beszerezze. A szertári beszerző csoport megkéri a bevásárlási összeget a miskolci igazgatóságtól. Ezután megtörténhet a lakat beszerzése. A beszerzés után a vállalat MEO szerve mennyiségileg és minőségileg átveszi az egyetlen kicsiny lakatot, majd a szertár a megfelelő tétel alá bevételezi és kiállítja az anyageladási jegyet. Ezután az anyagosztály értesíti a felhasználó osztályt, amely a lakatot kivételezi.

Ugye elég bonyodalmas út? Mi mégis végigcsináltuk. Május 5-én útnak indítottuk emlékezetes irodalapunkat. De szerény kérelmünk hiába járt meg annyi al- és főosztályt — valószínűleg önköltségcsökkentés érdekében —, a 3,60 forintos kis lakatunk megvételét nem engedélyezték!

Ezek után már nem is azt kérdezzük, hogy mi kerül többe: a lakat vagy a meg nem akadályozott magánbeszélgetés a telefonon, hanem azt, hogy mire jó ez a túlzott centralizáció, amely még azt sem teszi lehetővé, hogy a mi anyagosztályunk döntsön egy 3,60 forintos lakat ügyében.

Pusztafalvi Tivadar
Miskolci Járóműjavító ÜV

— A nemzetközi gyermeknapon kedves, jól sikerült ünnepélyt rendezett Budapest-Kelenföld állomás MNDSZ és Vöröskereszt szervezete. A változatos műsor után uzsonnán látták vendégül az állomás dolgozóinak gyermekeit.

— Külön kötetben, 432 oldal terjedelemben, színes fényképekkel illusztrálva jelenik meg a nyári autóbusz-menetrend.

— A vasutas nevelőintézetek, iskolák, technikumok tanulói meleg ünneplésben részesítették június 3-án, a pedagógusnapon tanítóikat, tanáraikat, nevelőiket.

— Shi Chijen vasútügyi miniszterhelyettes vezetésével — Csanádi György elvtárs vezérigazgató meghívására — öttagú kínai közlekedési küldöttség érkezett hazánkba.

— „Egyiptomi útijegyzetek" címen közölte a „Szabad Nép" Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter cikkét egyiptomi látogatásáról.

— 700 személyes öltözőt és mosdót építenek a Szombathelyi Járóműjavító Vállalatnál. Az építkezésre 1 800 000 forintot fordítanak.

— A népművelésügyi miniszter díszoklevéllel tüntette ki *Eperjesi Ferencet* a Budapesti MÁV Zenekari Főnökség vezetőjét és *Schimkovits Arturnét*, mert jó munkájukkal elősegítették az Állami Operaház eredményes művészi tevékenységét.

— Nagy sikerrel adták elő a „Csárdáskirályné"-t a tapolcai vasutas színjátszók. A bevételt az árvízkárosultaknak ajánlották fel.

— A nemzetközi személyforgalomban június 3-tól, a nyári menetrend életbelépésével egyidőben, a kétkocsiosztályos rendszert vezetik be. Az új kocsiosztály jelzés szerint az 1. kocsiosztály a régi 2., míg a 2. kocsiosztály a régi 3. kocsiosztálynak felel meg.

— Díjszabási korlátozást vezetek be június 3-tól ,a nyári menetrend életbelépésétől kezdve, a Budapest—Pécs és vissza viszonylatban közlekedő M. 1910., M. 1903-as számú gyors-motorvonaton, valamint a Budapest — Miskolc — Hidasnémeti és vissza viszonylatban közlekedő M. 410., M. 1501. számú gyorsvonatokon.

— A „Megállj"-állású bejárati jelző meghaladásáért Simon István mozdonyvezetőt és Szabó György kisegítő munkást (Szeged fth.) 6, illetve 3 hónapi időtartamra alacsonyabb munkakörbe való beosztással büntették.

LAKÁSCSERE

— **Egyszoba összkomfortos** szolgálati lakásomat elcseréln m hasonlóra. Jószágtartási lehetőséggel. Cím: XIV. kerület, Almos vezér utca 119. I. 7., a postajárműleleppel szemben, Varga István.

XII. KERESZTREJTVÉNY

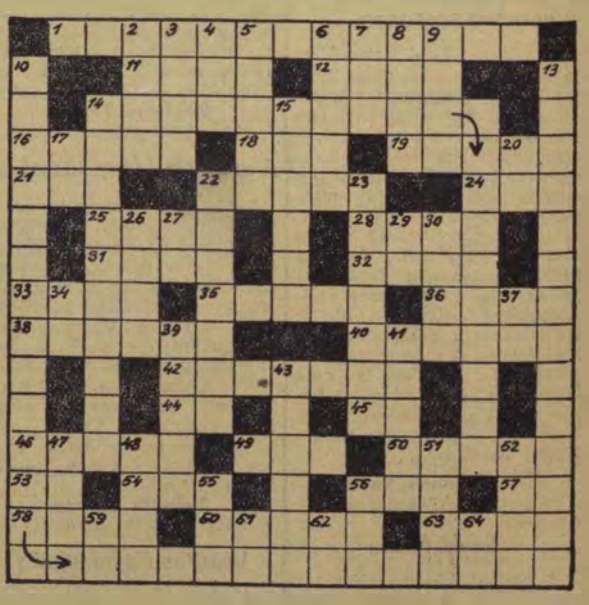
Vízszintes: 1. Június 3-án lépett életbe. (Első kockába kettősbetű). 11. Keleti méltóság. 12. Fa, németül. **14. A XX. kongresszus ennek biztosítására hívta fel a figyelmet.** 16. Francia város. 18. Mi, olaszul. 19. Balatoni fürdőhely. 21. Portugál gyarmat Indiában. 22. Férfinév. 24. Vízi növény. 25. Mint vízsz. 22. 28. Becézett női név. 31. Kilátásba helyez. 32. Vissza: nem kicsiny. 33. Utca, franciául. (Első fölös betű). 35. Cirkusz. 36. Szarv, németül. 38. Ősmagyar mondai alak. 40. Stephenson keresztneve magyarosan. 42. Elmerengve sétál. 44. Kicsinyítőképző. 45. Sporteszköz. 46. Halászszerszám. 49. Hegedű kellék. 50. Mint vissz. 16. 53. Viharban van! 54. Becézett fiúnév. 56. Verskellék. 57. Mutató névmás. 58. Lemásol. 60. A vízsz. 11. tulajdona. 63. Kötőszó.

Függőleges: 2. Iskolafajta. 3. Férfinév. 4. Kérdőszó tárgyesetben. 5. Jótulajdonság. 6. Vissza: kedves, németül. 7. Műveltetőképző. 8. Pi..., gyógyszeradag. 9. Felvesz. **10. Június 14—17 között tartják Budapesten.** 13. Állomás Debrecen és Nyíradony között. 14. Irodalmi per. 15. Világhírű francia képtár. 17. Én, olaszul. 20. Libahang. 22. Lilafüred környéki község. 23. Ilyen talaj is van. 26. Fafajta. 27. Kimondott betű. 29. Határrag. 30. Kabát (fölös ék.). 34. Sir. 37. Révai Gábor. 39. Vissza: portugál gyarmat Kelet-Ázsiában. 41. Fordítva rosszindulatú. 43. Egyiptomi város. 47. A seb. 48. Pityergő. 51. Becézett női név. 52. Eredj. 55. I. E. F. 56. Szarvasfajta. 59. Igevégződés. 61. Mese végei. 62. Helyhatározó rag. 64. Számárhang.

Beküldendő: vízszintes 1, 14 függőleges 10. Beküldési határidő: június 14. A helyes megfejtők között könyvcsomagot sorsolunk ki.

A XI. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Zöldáruszállítás. Műszaki propaganda. Üzemmérnökök.

Könyvet nyertek: Holló László, MÁV Anyagellátási Igazgatóság, Bp., VIII., Múzeum u. 11. Farkas Ferencné, főir. kez., Hatvan, Jánicsár út 19. Szegedi Mária, Győr, vasútállomás, információ.



SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden ...etfőn — Szerkesztő a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a ...ztálin út 83 Telefon 428-317. 428-332. 228-895. Üzemi telefon ...szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.
Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest. VI.,
16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest. VIII., Rökk

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM. 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. JÚNIUS 11.

A féléves tervek túlteljesítésével a nyári forgalom jó lebonyolításáért

Második ötéves tervünk első féléve befejezéshez közeledik. Az első öt hónapban — messze túlszárnyalva az előző évek legerősebb forgalmú időszakait — végrehajtottuk megnövekedett szállítási feladatainkat. A félév utolsó hónapja legyen ennek a jó munkának sikeres betetőzése. A második negyedévi, illetve féléves tervek teljesítését állítsuk a nyári forgalom tökéletes lebonyolításának szolgálatába és már most gondoljunk arra, hogy közeleg a vasutas dolgozók évente ismétlődő nagy ünnepe, a vasutasnap, amelynek tiszteletére ismét kiemelkedő teljesítményekkel kell kirukkolnunk. A második negyedév utolsó hónapja második és harmadik dekádjának lendületes munkaversenye készítse elő a vasutasnapi versenyszakasz sikerét.



Szepvölgyi Mihály budafok-háros kocsirakományos raktárnok, aki havi tervet átlag 120 százalékra teljesíti, Szőllősi Lajosné tervhivatalnoknak segít a munkában.

(Kovács Géza felv.)

Vállalások a vasutasnapra

A nagy teherforgalomhoz a nyári forgalom időszaka alatt megnövekedett személyforgalom is járul. *Pécs állomás*, ahová a nyáron rengeteg építési anyag érkezik, a személyforgalom természetszerű emelkedésével is számol. Ezért a dolgozók már megtették vállalásaikat a vasutasnapra, hogy azok idejekorán segíthessék a nyári forgalom jó lebonyolítását. A menetrendszerű indításra 102 százalékos vállalást tettek és megfogadták: azon lesznek, hogy mind az üdülők tömegeit, mind pedig a hétvégi fürdővonatok kirándulóit pontosan és gyorsan vigyék pihenőhelyükre.

Nagy lendülettel küzdenek a kocsiforduló meggyorsításáért is. Ennek érdekében a brigádoknál meghonosodott az a jó szokás, hogy a szolgálatukban befutott kocsimennyiséget a mozdonyforduló meggyorsításával szolgálatuk alatt el is küldik az állomásról. Erre a tervtényezőre 107 százalékos vállalást tettek. A terhelési terv teljesítését 109 százalékra vállalták. *(Leiti Ferenc leveléből.)*

Kimagasló gurítási teljesítmények

Nehéz napokat élnek *Budapest-Ferencváros állomás* dolgozói a nagy nyári forgalom elején: a Nyugati-gurító átépítése és a személypályaudvar kikapcsolása okozza nehézségeiket. A dolgozók azonban mindent elkövetnek, hogy a nagy nyári szállítások mégse szenvedjenek fennakadást. Az erre való törekvésben már több kiváló teljesítmény született. Június elsején a Keleti-gurítón a nappali szolgálatban *Mikulicz Lajos* gurításvezető és *Plahi István* sarus csapatvezető brigádjukkal a gurítási terv mennyiségi tényezőjét 132 százalékra teljesítették, vagyis a tervezett 1000 kocsival szemben 1320 kocsit gurítottak le baleset nélkül. Június 1-én, 2-án éjjel ugyancsak a Keleti-gurítón *Kóti Lajos* gurításvezető és *Tari II. János* sarus csapatvezető brigádja 1083 kocsi helyett 1473 kocsit gurított le kocsisérülés nélkül. Ez 136 százalékos teljesítménynek felel meg. A Nyugati-gurítón 3-án nappal *Mészáros Mihály* gurításvezető és *Vágó II. János* sarus csapatvezető brigádja 1130 kocsi helyett 1330 kocsi legurítását végezte el 118 százalékos teljesítménnyel.

Az élüzem szint nem elérhetetlen

A szegedi igazgatóság területén az I. negyedévben csak két élüzem volt. A II. negyedévben az igazgatóság a szakinstruktorok segítségével arra mozgósított, hogy minél több szolgálati hely érje el az élüzemszintet. Az instruktorok ennek érdekében minden lehető segítséget megadtak a dolgozóknak. Ilyen támogatás mellett a második negyedév eddigi időszakában a szolgálati helyek egész sora élüzemszinten teljesítette tervét.

Az élüzemszintet teljesítő szolgálati helyek közül kiemelkedik *Kecskemét állomás*, amely eddig még megközelíteni sem tudta ezt a szintet. Az állomáson a második negyedév kezdetén megtartott műszaki konferencián részletesen megtárgyalták és előkészítették a tennivalókat. Az igazgatóság közben több alkalommal beszámoltatta az állomást az eredményekről. Az első eredmények után a dolgozók látták, hogy az élüzemszint elérése nem lehetetlen, ezért a továbbiak folyamán mindinkább fokozták teljesítményüket.

Kecskemét állomás után hosszú idő elteltével *Hódmezővásárhely állomás* is újra jelentkezik az élüzemszintet teljesítő szolgálati helyek között. *(Török József leveléből.)*

Közel kétszáz új „Kiváló dolgozó" Rákosrendezőn

Rákosrendező állomás dolgozói májusban valamennyi tényezőnél teljesítették az élüzem-feltételeket. A fajlagos kocsimozgatást 102 százalékkal szemben 103 százalékra, a terhelést 102 százalékkal szemben 113-ra, a kocsitartózkodási 101 százalékos élüzemszintet 103 százalékra teljesítették. A baleseti károsszeget a megengedett 0.19 forintról 0,13 forintra csökkentették. A 101 százalékos leadási rakodási időnél 122, a 103 százalékos feladási rakodási időnél 105 százalékos eredményt értek el.

A jó munka eredményeként májusban az állomási dolgozók közül 155, a vonatkísérők közül 36 fő, összesen 191 dolgozó teljesítette a „Kiváló dolgozó"-feltételeket. (Péter Lajos leveléből.)

A határforgalom jó lebonyolításáért

Nyirábrány határállomás dolgozóinak munkája igen jelentős a magyar és a román határforgalom lebonyolítása szempontjából. Az állomás dolgozói a CFR-rel kötött komplexbrigád-szerződés túlteljesítésével igyekeznek minél eredményesebb munkát végezni. Ebben a törekvésükben nagymértékben segíti őket Debreceni Lajos forgalmi szolgálattevő és brigádja, amely májusban a kocsimozgatási egységidőt 109, a kocsitartózkodási tervet 106, a kocsikihasználási tervet 104, a terhelési tervet pedig 192 százalékra teljesítette.

Melyik lesz az első?

Nagykanizsa állomáson már hosszú ideje verseny folyik a brigádok között és huzamosabb idő óta a *Baj—Kincsesbrigád* az első, a Heltai-brigád pedig régóta az utolsó. Az állomásfőnök javaslatára a párt- és DISZ-szervezet elhatározta, hogy *a Heltai-brigádot DISZ-brigáddá szervezi át s a fiatalok lendületével elősegíti, hogy a Heltai-brigád jobb helyezést érjen el.*

Magam is elbeszélgettem azokkal a fiatalokkal, akiket a DISZ-brigádba akartunk szervezni. A fiatalok egy kivételével örültek a DISZ-brigádnak és az június 1-én meg is alakult. *A fiatalok fogadkoztak, hogy ők lesznek az elsők.* Jómagam annyira bízok bennük, hogy fogadást kötöttem az első brigád vezetőjével arra, hogy a DISZ-esek legyőzik őket.

A DISZ-brigád jól kezdett munkához, már az első nap volt egy hasznos javaslatuk: *a brigádértékelésben legyen versenytényező, hogyan adja át egyik brigád a másiknak az állomást.* A fiatalok eredményei is egyre jobban javulnak úgy, hogy minden bizalmam megvan arra: megnyerem a fogadást.

Izsák József
vezénylőtiszt, Nagykanizsa

Előregyártott főtartók beemelése a Béke úti híd építésénél

Lassan két éve, hogy a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozói megkezdték a munkát az ország legnagyobb aluljárójának, és egyben legnagyobb vasbeton hídjának építésénél.

Most újabb jelentős állomáshoz érkezett az építés. A vasúti vágányon álló hatalmas gőzdaru a MÁV-rakodóhíd előregyártott főtartóit — két 20 tonnás féldarabban emeli be. A behúzó kocsikra elhelyezett főtartókat csörlők segítségével húzzák a helyükre és ott a végleges helyükre eresztik. E nagy körültekintést és elővigyázatosságot igénylő munka befejeztével a főtartók fölé kerülő pályalemezt már e tartókra támaszkodva betonozzák. A munka ilyen szervezésével *nagy mennyiségű állványanyag* takarítható meg, és emellett — mivel a főtartók gyártását az építés előrehaladásától függetlenül már előbb meg lehetett kezdeni — *a rakodóhíd építési ideje mintegy három héttel megrövidíthető.*

A MÁV Hídépítési Főnökség dolgozói az eltelt két év alatt figyelemre méltó teljesítményt értek el: 50 000 köbméter földet mozgattak meg, 3 000 köbméter régi betontömböt és hídmaradványt robbantottak szét és bontottak le, 12 000 köbméter vasbetonszerkezetet s 1200 tonna vasbetétet szereltek be.

Fésűs Pál vasszerelő, *Bolla* István kőműves, *Kilián* Sándor ács és *Eliás* Ferenc segédmunkás brigádja, s a többi hídász lelkes és áldozatkész munkája nyomán lassan kibontakozik a híd végleges formája. A híd, amelyet a dolgozók „Béke-híd"-nak kereszteltek, így válik nemsokára szoros összekötő kapoccsá a két nagy gyárkerület, Angyalföld és Újpest között.

SZAKSZERVEZETÜNK IV. KONGRESSZUSA ELÉ

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének kongresszusa fontos állomása a vasutas dolgozók mozgalmi életének. Egy-egy kongresszus hosszú időre megjelöli a teladatokat és a végrehajtás legjobb és legcélravezetőbb módszereit azáltal, hogy a küldöttek bírálataikkal, javaslataikkal, választóik véleményének tolmácsolásával segítik a kongresszus munkáját.

Az 1952. júniusában megtartott III. kongresszus óta eltelt közel négy év alatt eredményeket értünk el a vasút fejlesztésében, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában. Nagyobb gonddal foglalkoztunk problémáik megoldásával, jogos igényeik kielégítésével, azonban — mint ahogy az SZKP XX. kongresszusa megállapította —: *„A szakszervezetek munkájának színvonala szembeszökően elmaradt az élet követelményeitől..."* Ez áll szakszervezetünk munkájára is.

A IV. kongresszus október 20—21-én ül össze. Szakszervezetünk Központi Vezetősége most összegezi és értékeli a két kongresszus közötti időben végzett munkáját. Az előkészítés olyan időszakban folyik, amikor az SZKP történelmi jelentőségű kongresszusa foglalkoztat valamennyiünket. A XX. kongresszus határozatainak helyeslése megmutatkozott a legutóbbi szakszervezeti taggyűléseken is, s a lelkesedést még csak fokozta az, hogy pártunk és kormányunk a kongresszus szellemében a dolgozók elé bocsátotta megvitatásra második ötéves tervünk irányelveit és a közelmúltban több olyan intézkedést foganatosított, amelyek kedvezően befolyásolják életszínvonalunk emelését. Ilyen volt például az árleszállítás, a Minisztertanács határozata egyes alacsonyfizetésű dolgozók bérének emeléséről, amely mintegy 5000—6000 vasutas dolgozót érint, stb.

A vasutas dolgozók lelkesedése kifejezésre jut a második ötéves terv teljesítéséért folyó lendületesebb munkaversenyben. Az igazgatóságok közötti versenyben például a debreceni igazgatóság dolgozói az utolsó helyről az első helyre, a budapesti igazgatóság, amely hosszú időn keresztül a 4., 5. helyen volt — a második helyre került.

A vasutas dolgozók növekvő aktivitását szakszervezetünk szervei, funkcionáriusai hivatottak segíteni, azonban az SZKP XX. kongresszusa rámutatott arra is, hogy a szakszervezetek munkájából hiányzik a harcosság, az alkotó hév, a kezdeményezőkészség a dolgozók jogos érdekeit érintő kérdések intézésénél — és megállapította: *„...a szakszervezetek már nem vitáznak a gazdasági vezetőkkel, csend és béke honol közöttük".* Ez a megállapítás vonatkozik a mi tevékenységünkre is. A dolgozók a különböző értekezleteken, gyűléseken tömegesen tárnak fel olyan eseteket, amelyek arról tanuskodnak, hogy tétlenek, sokszor megengedhetetlenül passzívak vagyunk, amikor az élet- és munkakörülmények életbevágóan fontos kérdéseit kell megoldani, ha a dolgozók jogos, törvényben biztosított érdekeit kell képviselni.

Nem válik dicsőségünkre, ha elnéző magatartást tanúsítunk az olyan szakvonali vezetőkkel szemben, akik félvállról veszik a dolgozók életfontosságú szükségleteit, ha nem lépünk fel erélyesen a közösségi, vagy „termelési érdek" leplével takart törvénysértések ellen, mint például a Debreceni Építési Főnökség I. Építésvezetőségénél, ahol a „termelési érdek" leple alatt díjazás nélkül túlóráztatják az adminisztratív dolgozókat. Ilyen esetek több üzemben, szolgálati helyen is tapasztalhatók.

A szocializmus építésében nemcsak a terv teljesítése fontos, hanem a dolgozók pihenése, művelődése is, ezt pedig sokszor megakadályozza a mértéktelen, sok esetben díjazás nélküli túlóráztatás. Ez kihat a dolgozók hangulatára, és azt mutatja, hogy a szavak és a tettek még sok esetben nem azonosak. Az ilyen és hasonló eset a vezető-szervek munkájának fogyatékosságából adódik. Ezért elengedhetetlenül szükséges, hogy elevenebbé tegyük szakszervezeti szerveink tevékenységét, fokozzuk szerepüket a vasút gazdasági- és kulturális építésében, a törvényesség betartásában, a dolgozók szükségleteinek és igényeinek kielégítésében, szocialista nevelésében.

Kongresszusunk előkészítésének időszakában egyik fontos kötelességünk, hogy a vasutas dolgozók és műszakiak növekvő termelési aktivitását és erőfeszítéseit a második ötéves terv első évének határidő előtti teljesítésére összpontosítsuk. Pártunk és kormányunk a második ötéves tervben az előirányzat szerint átlag 25 százalékkal emeli a munkások és alkalmazottak reálbérét, nagyobb összegeket fordít a szociális- és kulturális szükségletek kielégítésére.

Az előirányzatok megvalósításának elengedhetetlen feltétele a terv részleteiben való teljesítése, a vasút technikai színvonalának emelése és a termelékenység állandó növelése. Ennek legcélravezetőbb eszköze a szocialista munkaverseny. Ezért szükséges, hogy a IV. kongresszus munkájában döntő helyet foglaljon el a szocialista munkaverseny és hatékony intézkedéseket hozzon a még meglévő formalizmus, sablonosság megszüntetésére. Ennek elősegítéséhez már most — a kongresszus előkészítésének időszakában — mindannyiunk részéről nagyobb kezdeményezőkészség, alkotó hév és harcos szellem szükséges. Jobban figyelembe kell vennünk a dolgozók véleményét, javaslatait és mindazokat a formákat, amelyek keretében a dolgozók részt vesznek a termelés irányításában.

A kongresszusi küldöttek akkor tudják eredményesen segíteni a kongresszus munkáját, ha saját üzemükben, szolgálati helyükön már most mélyrehatóan és sokoldalúan vizsgálják a XX. kongresszus tükrében a szakszervezet tevékenységét és a szakszervezeti kongresszuson teljes határozottsággal és egyenességgel, személyekre való tekintet nélkül feltárják azokat a hiányosságokat, amelyek gátolják a második ötéves terv célkitűzéseinek végrehajtását.

A területi bizottsági választásokon sok küldött szólalt fel. Hozzászólásaikból kitűnt, hogy ismerik, helyeslik, magukévá teszik az SZKP XX. kongresszusának anyagát és annak alapján igényesebbek választott vezetőikkel szemben. Hozzászólásaikban foglalkoztak az elért eredményekkel, hiányosságokkal és követelték a vasutas dolgozók törvényben biztosított jogainak biztosítását. Felhívták a területi bizottságok figyelmét, hogy változtassák meg munkamódszereiket, szilárdítsák meg kapcsolatukat a dolgozókkal, a gyakorlatban segítsék megszervezni a határozatok végrehajtását és rendszeresen ellenőrizzék azok betartását. Ezzel felkelthették a területi bizottságok felelősségérzetét, amelyek azóta már nagyobb gonddal, figyelmességgel intézik a dolgozók mindennapi problémáit és következetesebben védelmezik törvényes jogaikat, mint például Pécs és Debrecen területén, ahol megélénkült a szakszervezeti szervek tevékenysége.

A szakszervezeti tagok bizalmat tanúsítanak a választott funkcionáriusok iránt, de elvárják, hogy szakszervezetünk központi vezetősége a IV. kongresszuson számot adjon arról, hogy a központi vezetőség tagjai és egyes szervei hogyan végezték megbízatásukat a két kongresszus közötti időszakban.

A vasutas dolgozók törvényben és rendeletekben biztosított jogai érvényesülését elsősorban szakszervezetünknek kell ellenőrizni. Ellenőrizünk kell a munkavédelmi és balesetelhárítási rendszabályok betartását, a dolgozók szociális ellátottságát. E téren élnünk kell az állam adta jogainkkal. Megtisztelő feladatok ezek, melyek teljesítéséért a szakszervezeti vezetők választóiknak felelősséggel tartoznak.

Szakszervezetünk IV. kongresszusa vizsga lesz szakszervezeti vezetőink számára. A kongresszus előkészítését és megtartását a vasutas dolgozók politikai és termelési aktivitásának fokozásával, önkritikával és nagy munkakorlati érzékkel kell végezni. Nem kétséges, hogy a dolgozók bírálata és javaslata segítségül lesz a munka megjavításában, a vezetés harcosságának fokozásában, a kezdeményezőkészség fejlesztésében. A IV. kongresszus akkor tölti be a szerepét, ha a vezetők és a küldöttek őszintén feltárják tevékenységünk eddigi fogyatékosságait és a kongresszus utmutatásai alapján még nagyobb lendülettel visszük harcba a vasutas dolgozókat. Így válik lehetővé, hogy szakszervezetünk munkája minden vonatkozásban a párt által kitűzött színvonalra emelkedjen.



Az Északi Járműjavító újítási és kísérleti műhelyében a vasutasnapi kiállításra készülnek.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

AZ ÚJ PÁRTOKTATÁSI ÉV ELŐKÉSZÍTÉSÉNEK FELADATAI

Írta: Kun Dezső, a vasút politikai főosztály propaganda alosztályának vezetője

A vasúton folyó pártoktatás ebben az évben sokat fejlődött. A párttagok 62 százaléka (a pártonkívüliekkel együtt több, mint 30 ezer ember) tanulmányozta a marxizmus—leninizmust. *A párt- és szakmai vezetők közül sokan vállaltak propagandamunkát* és különösen megnőtt a politikai gazdaságtant tanulmányozók száma.

Az SZKP XX. kongresszusa anyagának feldolgozása új lendületet adott az egész pártoktatásnak. A részvevők száma több ezer fővel szaporodott. A

legnagyobb eredmény azonban az, hogy a kongresszusi anyagokat vitató szemináriumok voltak a legtartalmasabbak.

A legtöbb helyen sikerült szabad, harcos, vitatkozó légkört teremteni a foglalkozásokon.

A fejlődés kétségtelen tényei sem fedhetik azonban el, hogy propagandánk az eredmények ellenére is egy sor hibával terhelt, s ezek megszüntetése nélkül nem válhat a vasúti termelés megjavításának fontos eszközévé.

Az SZKP történelmi jelentőségű XX. kongreszsusa meghatározta a kommunista propaganda, és pártoktatás fő követelményét: *eleven, szerves kapcsolatot az élettel, a gyakorlattal.* A kongresszus kíméletlenül ostorozta a dogmatizmust, a betűrágást, a pártpropaganda elvontságát. A kongresszus útmutatása és bírálata vonatkozik a mi propagandamunkánkra is.

Számoljunk fel a dogmatizmust

A Központi Vezetőség 1953. október 26-i pártoktatásról szóló határozatának végrehajtása során már megkezdtük a harcot a dogmatizmus felszámolásáért. Ennek ellenére *a központilag összeállított tematikák, a kiadott tananyagok is magukban hordozták a dogmatizmus csíráit.* A dogmatizmus elleni harc általános lhangoztatása nem segíthette elő az oktatás gyakorlatiassá tételét.

Az oktatásban részvevők számának emelkedése nem jelentett egyértelmű fejlődést. *Sok olyan hallgató került magasabb oktatási formára, akinek sem képessége, sem elegendő szorgalma nem volt a klasszikusok megfelelő tanulmányozásához.* Másrészt

a megnövekedett létszámhoz nem mindenütt tudtunk elegendő megfelelő képzettségű propagandistát biztosítani.

Még mindig alacsony az értelmiségi, különösen a műszaki értelmiségi propagandisták száma. (Alig több, mint 6 százalék.) Kevés gondot fordítottunk arra — kivéve talán a DISZ-oktatást —, hogy *a propagandisták kiválogatásánál figyelembe vegyük az általános műveltséget.* Aránytalanul kevés az egyetemet, főiskolát végzett propagandisták száma.

Ez a körülmény táplálta a dogmatizmust és elvontságot. A politikai gazdaságtan első évfolyamán például sok propagandista az alapfogalmak megmagyarázásával küszködött és így

nem maradt ideje és energiája arra, hogy az egyes időszakokban kifejeződő társadalmi törvényszerűségek, folyamatok, jelenségek vizsgálatára megfelelő figyelmet fordítson.

Sok helyen a megfelelő irodalmat sem tudták beszerezni a hallgatók. A szakszervezeti könyvtárak még mindig messze állnak attól, hogy ki tudják elégíteni a pártoktatásra járó hallgatók igényeit.

A pártbizottságok és pártvezetőségek oktatást irányító munkája a legtöbb helyen leszűkül a szervezeti kérdésekre. Nagyon *kevés propagandista mondhatja el a vasúton, hogy a pártszervezet vezetősége segítette oktató munkáját a termelés politikai tapasztalataira építeni.* A XX. kongresszust megelőző időkben a politikai osztályok sem törekedtek céltudatosan arra, hogy a pártoktatás minden anyaga az életre neveljen és a termelés gyakorlati tapasztalatait használja fel. A dogmatizmus káros következménye sok elvtársat elriasztott a tanulástól.

Meg kell változtatni a pártoktatás szellemét

Az ilyen természetű hibák felszámolásáért, az SZKP XX kongresszusának alapvető tanulságait felhasználva, az új oktatási évben továbbra is harcolni kell. A legfontosabb, hogy központi feladatnak tekintsük a személyi kultusz hatásaként elterjedt káros betűrágás, dogmatizmus elleni harcot. Meg kell változtatni az egész pártoktatás szellemét. A túlaott

idézgetések és kinyilatkoztatások helyett olyan légkört kell teremteni, ahol bátran vitatkoznak,

sokoldalúan érvelnek és a kérdéseket nyíltan felvetik.

Az új feladatok szükségessé teszik, hogy az oktatási rendszerben, az egyes tanfolyamok tematikájában, programjában és módszerében is változások következzenek be. *A pártbizottságoknak az eddiginél nagyobb önállóságot kell biztosítani a pártoktatás irányításában,* azért, hogy a propaganda munka jobban segítse a helyi feladatok megoldását, jobban kielégítse a helyi igényeket. *Csak annyi tanfolyamot indítsunk, ahány jó propagandista van,* mert ez a színvonalas oktatás legfontosabb feltétele. A propagandisták kiválogatásánál elsősorban vegyük figyelembe a politikailag és szakmailag egyaránt jólképzett párt-, gazdasági és tömegszervezeti vezetőket.

Az új év új oktatási formái

A kétéves politikai iskola megszűnik, helyette egyéves

„időszerű kérdések tanfolyama"

indul. Ezen a hallgatók a legfontosabb *párt- és kormányhatározatokat, az ezekkel kapcsolatos elvi, politikai kérdéseket, aktuális országos és vasúti feladatokat, a nemzetközi helyzet fontosabb, időszerű kérdéseit tanulmányozzák.* A leggyakorlottabb propagandistákat kell biztosítani erre az oktatási formára, mert az időszerű kérdések megmagyarázása, helyi problémák elemzése a propagandistáktól nagy önállóságot követel.

A „marxizmus—leninizmus alapjai" tanfolyam

ebben az oktatási évben két évfolyammal indul. A tanfolyam jellege *bizonyos mértékben megváltozik.* A hallgatókkal szemben támasztott követelményeket csökkenteni kell *és nagyobb lehetőségeket kell adni a mai problémák tárgyalására.*

Megváltozik a tanfolyam tematikája is. *A hallgatók a marxizmus—leninizmus néhány alapvető elméleti tételét, azok helyes gyakorlati alkalmazását, a társadalmi fejlődés néhány kérdését tanulmányozzák.* Ez nagymértékben elősegíti a hallgatók marxista világnézetének kialakítását. Előreláthatólag ez az oktatási forma lesz a legszélesebbkörű.

A szakosított tanfolyamok közül csak

az SZKP tanfolyam tematikája változik meg.

Miután az itt tanuló hallgatók kevésbé ismerik a nemzetközi munkásmozgalom kérdéseit, *Marx, Engels, Lenin* tevékenységét, részükre elsősorban egyéves *„nemzetközi munkásmozgalom története tanfolyam"* indul. Ez a tanfolyam nem ideiglenes jellegű, hanem a szakosított oktatás állandó tanfolyama lesz. Ennek a tanfolyamnak elvégzése után tanulmányozhatják az SZKP történetét, vagy más tananyagot. *Az SZKP története tanulmányozását a jövő oktatási évben az erre a tanfolyamra járó hallgatók tovább folytatják.*

A gazdasági építőmunkában előttünk álló feladatok megkövetelik, hogy kádereinket jobban felvértezzük konkrét gazdasági ismeretekkel. Ezért a Központi Vezetőség szükségesnek tartja a pártoktatás hálózatában

egyéves „gazdasági ismeretek" tanfolyam szervezését

a fontosabb ipari és mezőgazdasági gócokon. Gazdasági ismeretek tanfolyamot a vasúton csak szűkebb keretek között, *elsősorban a járműjavítókban fogunk indítani.* E tanfolyam tematikája iparfejlesztési, műszaki fejlesztési és egyéb gazdaságpolitikai kérdéseket tartalmaz. Erre a tanfolyamra elsősorban gazdasági, műszaki vezetőket és a pártfunkcionáriusokat kell bevonni.

A politikai gazdaságtan, az MDP története, a filozófia oktatási forma — részben módosított tematikával és útmutatókkal — változatlan maradt.

Kezdjük meg a propagandisták és a hallgatók kiválasztását

A pártoktatás sokrétűsége a hallgatók kiválogatásánál körültekintő és alapos munkát követel. A pártszervezeteknek

a felvilágosító, agitációs munkát már most el kell kezdeniök,

hogy a párttagok az önkéntesség elvének betartásával döntsék el, milyen oktatási formában akarják fejleszteni politikai tudásukat. A szervezett pártoktatáson kívül *nagyobb lehetőséget kell teremteniink a tanulásra az előadásos propaganda és az egyéni tanulás kiszélesítésével.* Ügyelni kell arra, hogy figyelembe vegyük az elvtársak életének, munkájának körülményeit is. Csak akkor lesz színvonalas és tartalmas a pártoktatás, ha a részvevők kedvvel tanulnak. Az idősebb, vagy beteges elvtársak, többgyermekes anyák számára igen nagy nehézséget jelentene a szemináriumon látogatása, s nyilvánvalóan nem vennének részt kedvvel a pártoktatásban. *A marxista—leninista képzés lazább formáinak látogatását elsősorban ezeknek az elvtársaknak tegyük lehetővé.* De feltétlenül törekedjünk arra, hogy

minden párt-, gazdasági és tömegszervezeti vezető és pártaktíva tanulását biztosítsuk.

A pártonkívüliek közül elsősorban azokat vonjuk be, akiket elő akarunk készíteni tagjelölt felvételre.

A hallgatókkal történő *első beszélgetést július 15-ig úgy kell befejezni, hogy a pártvezetőségek által elkészített oktatási tervet már a júliusi taggyűlések megvitathassák.*

Ezt megelőzően június 30-ig történik a propagandisták kiválogatása, akiket a politikai osztályok hagynak jóvá. A hallgatókkal történő második elbeszélgetés szeptember 20-án fejeződik be. *A pártoktatási év 1956. október 15-én kezdődik.*

E cikk keretében a pártoktatás előkészítésének csak néhány kérdését lehetett érinteni. Az elmúlt évhez hasonlóan a vasút politikai főosztály az alapszervezetek részére küldendő részletes „Tájékoztató"-val kívánja segíteni az alapszervezetek pártoktatást előkészítő felelősségteles munkáját.

Átadták az első tanuló „kisvasutat"

Szokatlan avatási ünnepséget tartottak *Tapolca állomás* oktatótermében. Az ünnepség azért volt szokatlan, mert egy állomás, sőt egy egész új „vonalrész" felavatására került sor, de ez az egész új alkotás elfért az oktatóteremben, az ünnepségre összegyülekezett minisztériumi, igazgatósági, járási és községi tanács küldöttekkel, az állomás dolgozóival együtt.

Már ebből is sejthető, hogy az új állomás és vonalrész nem egyéb, mint egy *vasúti modell,* amely az oktatás célját szolgálja. Az igen ügyesen, szellemesen, élethűen megszerkesztett és felépített modellt *Somogyi Elemér* oktatótiszt, *Szöllősi József* vonatvezető, *Tihanyi Lajos* jegyvizsgáló, *Fekete Károly* szemafor-mester, *Virág Ferenc* távirdamester *és Polczer Ferenc* vonatfékező hat hónapi munkával tervezték és készítették.

Modelljük falhoz erősített hosszú asztalon működik, körbefutó, elipszis alakú pályán, mint a gyermekek játékvasútja. De korántsem játék, mert minden berendezés megtalálható rajta, ami a „nagyvasúton" és ami az oktatáshoz szükséges. A modell kis villamosmozdonya maga állítja a mögöttes háromforgalmú fényjelzőket, előtte az útátjáró sorompót. A mozdony két személy-, vagy egy teherkocsival tud közlekedni. A kapcsolásokat egy távolabbi kapcsolóasztalról végzik. A *„Béke"* nevet viselő állomás háromvágányos, egy csonkavágánnyal, egyenes és kitérő áthaladásra is alkalmas. A távolabbi megállóhelyet a Tapolca közelében levő Csobáncról nevezték el. Két őrház is van a vonalon, ezeknek a kivilágítását a mozdony végzi érintkezők által. Van még két kisebb híd, de van egy nagyobb is, a fenékpusztai Zalahíd pontos másolata. Ez olyan tökéletes, hogy még a diletáció szerkezet sem hiányzik róla. Beépítették vasútjukba a modell alkotói a balatonakarattyai alagútat is növényekkel beültetve, 80 centiméter hosszúságban. A jelzési utasításban előforduló minden jelző ott van a modellen, a többi között kilenc darab három fogalmú fényjelző és 5 Klo ruppel-váltó. A hátteret falrafestett tájképek, a Balaton, hegyek-völgyek, gyártelepek alkotják. Mindez olyan szép, hogy szinte le sem lehet pontosan írni. A dolgozók szívesen is járnak a kisvasúttal végzett szemléltető oktatásra.

A minisztériumnak az avatási ünnepségen megjelent képviselője szerint *tervbe vették, hogy a tapolcai tanuló kisvasutat több példányban elkészítik nagyobb oktatótermek részére.* Szerintem helyes lenne a modell egy-egy mását a Közlekedési Múzeum és a tisztképző tanfolyam részére is elkészíteni.

Bognár Károly

Vasutas pedagógusok jutalmazása

A pedagógusnap alkalmával a MÁV nevelőintézetek és napközi otthonok pedagógusai közül többen részesültek soronkívüli előléptetésben, illetve jutalmazásban. A jutalmakat és a rendkívüli előléptetéseket **Csanádi György** elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója nyújtotta át. Az átadás alkalmával megemlékezett a vasutas pedagógusok fáradhatatlan munkájáról és a pedagógusnap alkalmával üdvözölte a MÁV valamennyi pedagógusát.

Előléptetésben, illetve kitüntetésben részesültek a következő nevelőintézeti tanárok és óvónők: **Szépiaki József**, Kőszeg, **Kiss Lajos**, Szeged, **dr. Czigány Balázs**, Répceszentgyörgy, **Háger Márta**, Kaposvár, **Sarnyai István**, Szeged, **Gráf László**, Kőszeg, **Kalló Ilona**, Hámán Kató napk. otthon, **Kriskó Mihályné**, Benczúr utcai napk. otthon., **Zoványi Etelka**, szolnoki napk. otthon, **Tátrai Lászlóné**, cinkotai napk. otthon, **Búzás Gabriella**, szombathelyi napk. otthon, **Garamvölgyi Károlyné**, Pécs.

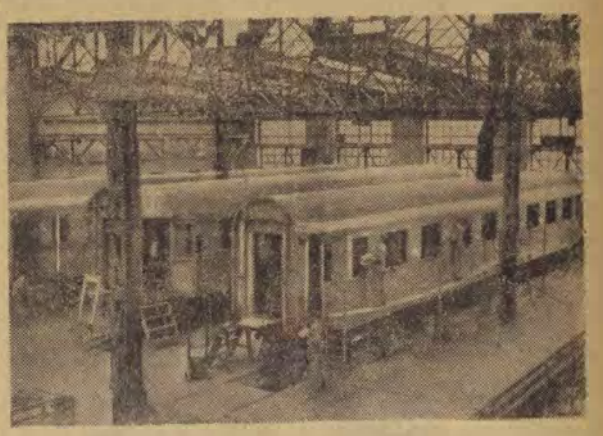
Nemzetközi ÉLET

Június 10: vasutasnap a Német Demokratikus Köztársaságban

Június 10-én ünnepelték a német vasutas dolgozók napját. Ebből az alkalomból szívélyes üdvözletünket küldjük német elvtársainknak, akik a német nép egységéért, az ország szocialista építéséért, a békéért vívott harcban, a német munkásosztály élenjáróinak soraiban menetelnek.

Az a szívélyes ünneplés, amellyel ezen a napon a német vasutas dolgozókat körülvették, azok a kitüntetések, amelyeket a legkiválóbbak a vasutasnapon kaptak, buzdítsa újabb munkasikerekre német elvtársainkat.

Mi, magyar vasutasok nagyra értékeljük azokat az eredményeket, melyeket a Német Demokratikus Köztársaság vasutasai a német nép egységéért és a béke fenntartásáért vívott küzdelemben elértek. A vasutasnapon kívánjuk, hogy harcuk mielőbb teljes sikerrel végződjön.



A wroclavi (Lengyelország) „Pafawag" vagongyárban folyik a külföldre készülő pullmankocsik szerelése.

Újfajta személykocsik a Szovjetunióban

A Közlekedés Gépipari Minisztérium kalininyi vagongyára kísérleti kocsikat gyártott nemrégiben. A teljesen fémből készült kocsiszekrényben két sorban helyezkednek el a kétüléses, párnázott székek, amelyek 180 fokos szögben elfordíthatók a tengelyük körül. Az utas szemben ülhet a menetiránnyal, vagy ha úgy teszik, a mögötte levő utassal. A széktámla 18 és 30 fokos szögben dönthető. Az utas félig fekvő helyzetben is pihenhet és olvashat. A kocsi ablakait keskeny válaszfal különíti el egymástól. A világítóberendezést az ablakok fölötti csomagtartóra szerelték.

A kísérleti kocsin kétféle szellőztetés van; természetes és mesterséges. Egy szerkezet megtisztítja a portól, a hideg időszakban pedig fel is melegíti a beáramló levegőt. Minden kocsit külön villanyfejlesztővel láttak el, amely a tengelyről kapja a meghajtást. Az állandó melegvíz szolgáltató készülék lehetővé teszi, hogy az utasok bármikor teázhassanak.

A kalininyi kísérleti kocsi a legújabb típusú rúgózással ellátott kéttengelyes alvázon nyugszik és golyóscsapágyon gördül. Nagy előnye, hogy óránkénti 130 kilométeres sebességnél is egyenletesen, rázásmentesen halad.

Hírek a világ minden részéből

4000 kilométer vasútvonalat építettek az elmúlt öt esztendőben a Kínai Népköztársaságban. 1955 végén a kínai vasúthálózat 20 százalékkal volt hosszabb, mint 1950-ben.

★

Lengyelországban két újtípusú diesel-elektromos mozdonyt építenek. Az egyik az L. S—1000 típusú, amelyet nagy terhelésű tehervonatok és személyvonatok vontatására használnak, majd 140 kilométer óránkénti sebességgel halad, míg a *másik* típusú diesel-elektromos nagy terhelésű tehervonati mozdony lesz, óránként 100 kilométeres sebességgel.

★

Megérkezett Jordániába az a 15 lengyel mérnök, akik a hedzsaszi vasút újjáépítésével kapcsolatos tervezési munkákat készítik.

★

A finn vasutasok tevékenyen támogatták az általános sztrájkot, amely a közelmúltban zajlott le Finnországban. Ez a sztrájk 40 éven belül csak a második nagy sztrájk az országban.

★

A június 3-án életbelépett menetrenddel Köln—Berlin—Varsó—Moszkva között megindult a közvetlen expresszvonat forgalom.

★

A Német Demokratikus Köztársaság vasútjain, a vonatkísérő személyzet munkájának megkönnyítésére villamos vonatzáró jelzőberendezést készítettek a gyors- és gyorstehervonatokra. A jelzőberendezést a lipcsei vásáron mutatták be és tokozatosan szerelik fel a nagyjavításba kerülő kocsikra.

★

Az amerikai *„American Federationist"* című lap közli, hogy jelenleg 20 millió amerikai él nyomortanyákon. A lap követeli, hogy az állam vegye kezébe a lakásépítés ügyét.

★

Az angol iskolák többszáz tanulót küldtek egyheti tanulmányútra a brit vasutak meghívására. A tanulmányúton bemutatják a diákoknak a vasúti üzemek működését. Céljuk a vasutaspálya népszerűsítése az ifjúság körében.

★

A Nyugatnémet Szövetségi Vasutak Homberg állomásán próbaképpen új jelzőtornyot állítottak fel, ahonnan rádió, fény- és hangjelzésekkel különféle parancsokat közölnek mozgásban levő vasúti járművekkel. A jelzéseket — rádióimpulzus útján — vevőtáblákon észlelik a mozdonyvezetők. Veszély esetében például vörös lámpa gyullad ki a mozdonysátorban. A fényjelzést követően rádiótelefon útján adják az utasításokat. A vonatok személyzete hasonló módon jelezheti helyzetét vagy adhat közleményt a rádiótorony őrszemélyzetének.

★

A közelmúltban fogadta el a jugoszláv nemzetgyűlés az általános fejlesztési tervét, amely 10 százalékos termelésemelést irányoz elő. Jelentős összeget fordítanak a jugoszláv vasutak fejlesztésére is.

★

Amint Bogotából jelentik, Kolumbiában ötéves tervet dolgoztak ki és 12 millió dollárt irányoztak elő a vasutak felújítására és korszerűsítésére.

★

A kínai vasútügyi minisztérium hazánkban tartózkodó küldöttsége csütörtökön meglátogatta a győri Wilhelm Pieck Vagon és Gépgyárat.

Csökkentsük a gőztartást

Öröm olvasni mostanában a vasúti főosztály 1. szakosztályának üzemviteli elemzéseit, amelyek naponta pontos képet adnak arról, hogyan dolgozik a vasút, miként tesz eleget szállítási kötelezettségeinek. A napi elemzések körülbelül egymásfél hónapja arról számolnak be, hogy *dolgozóink jól bonyolítják le az őszi méreteket öltött tavaszi forgalmat.* Erre mutat a legfőbb értékjelző, a kocsimegrakások száma, amely *az utóbbi hetekben mindig elérte a napi 14—15 ezret, de többször fölé is emelkedett.* A május 21-től 29-ig terjedő hét első három napjának átlagos berakása például 14 047 kocsi volt. (Ehhez hasonló legutóbb csak az elmúlt őszi forgalomban, október 10—12-én fordult elő.)

Elismerést érdemel ez a teljesítmény, mert egyaránt dicséri a vasutas dolgozók munkáját és a szállító feleknek a rakodások meggyorsítására irányuló törekvését. A legutóbbi napokban elmaradtunk ugyan bizonyos számú kocsi megrakásával. Ez az elmaradás azonban behozható.

Van még tennivaló

Jogos tehát az örömünk, hogy a hosszú tél mélypontja után ismét jó eredményről adhatunk hírt és elismeréssel írhatunk a vasutas dolgozók munkájáról. *Óvakodjunk azonban attól, hogy az öröm elvakítson, az elismerés önelégültté tegyen bennünket.* A végeredmény ugyanis még sok *részlethibát* takar és *nem nyugodhatunk addig, amíg megközelítő véglegességgel ezeket is fel nem számoljuk.*

Ilyen részhibaként bukkannak fel sokszor a tervek, tényezők, teljesítményi normák tömkelegéből *a gőztartási idők alakulásának rontó momentumai.* Nem arról van szó, hogy a gőztartási idők alakulása rossz. Általában erre sem lehet most súlyosabb panasz, hiszen az első negyedévi összes mozdonykilométerhez arányított 13 százalékos átlagos gőztartás áprilisban 11,9 százalékra javult és a javulás azóta is tart.

Hol van tehát mégis a baj? Mielőtt ennek taglalásához fognánk, mondjuk meg nyíltan: a forgalom és a vontatás közötti egyik kemény ütközőpont mindig a gőztartás volt és ennek a két szolgálati ágnak a dolgozói még ma is szívesen kenik egymásra a sok, hosszú, felesleges gőztartást. Kétségtelen, hogy mindkét félnek van némi igaza, hiszen számos esetben ácsorognak forgalmi hibából a gépek, viszont a sok hosszadalmas kezelés, szerelés stb. a forgalmat *„úsztatja el"* gyakori esetben és növeli a gőztartási időt, mert a hosszan kezelő gép kiesik menetrendjéből és órákig ácsorog gőz alatt az állomáson, amíg vonatának menesztésére kerülhet sor.

Az „ajándék" tolatás

Igy nem ok nélkül sérelmezik a várpalotai pendligépek dolgozói, hogy csökkent a keresetük, mert a gépek nincsenek kihasználva. Nyilván *Rózsa Szilveszter* szegedi segédkezelő sem kedvtelésből tette szóvá, hogy a múlt hónapban az egyik napon 15 órás szolgálatából csak 3 órát tolatott és öt kilométer vonali teljesítményt végzett, egy másik, 11 órás szolgálatában pedig 4 órát tolatott és négy kilométer vonali szolgálatot tett. Kirívó esetek ezek és szerencsére nem túlsúrún fordulnak elő, de kétségtelenül arra mutatnak: a forgalomnál itt-ott még mindig megvan a hajlandóság arra, hogy túlbiztosítsa magát tartalékokkal.

Másik formája a tartalékok kihasználatlanságának, amit a mezőhegyesi fűtőház dolgozói tettek szóvá, hogy *az állomások vonali gépekkel végeztetik el a tolatást és addig a tartalékot félreállítják.* Az ilyen *„ajándék"* tolatás rendszerint nem kerül beírásra a mozdonylapon, tehát javítja az állomás kocsimozgatási segédjét, viszont növeli a gőztartást, pazarolja a szenet, rontja a tartalék személyzetének keresetét. *Kecskeméten, Hódmezővásárhelyen, Szentesen* pedig sokszor megtörténik, hogy a forgalmi szolgálattevők kényelmi szempontból nem engedik fűtőházba a gépeket.

Hogy a másik oldalát is nézzük a dolognak, ismét szólnunk kell a már említett túlkezelésekről, amelyekből 5—10 perc, 50—100 perces ácsorgásokat, hosszadalmas gőztartást okozhat és okoz is lépten-nyomon. A menetidő túllépés is sok gőztartás előidézője lehet.

Együttes erővel

Ezek és a többi hasonló hiba ellen kell tehát küzdeni, de nem úgy, hogy forgalom és vontatás egymást okolja a gőztartási idők kedvezőtlen alakulásáért, hanem úgy, hogy *közösen keressék csökkentésének módját.* A forgalom állandóan figyelje a tartalékok kihasználatlanságát és ahol kihasználatlan a 24 órás tartalék, szállítsa le 12 órára a gép szolgálati idejét, a 12 órásat pedig közbeeső tartalékkal pótolja kihasználatlanság esetén. Ezzel segítse a vontatást az üzemanyag, a drága gőz- és gépmegtakarításban. A vontatás pedig a kezelési idők betartásával, pontos vonatrajárással, menetidőtartással vegye elejét a gazdaságtalan gőztartásnak, hogy ilyen módon végre felszámolhassuk az üzemvitelnek azt a részhibáját is, ami a hosszú gőztartásokból adódik.

VILÁG DOLGOZÓ ASSZONYAI, LEÁNYAI, KÖSZÖNTÜNK BENNETEKET!

Kiemelkedő nemzetközi esemény színhelye lesz a következő napokban a magyar főváros: június 14-én Budapesten ül össze a dolgozó nők világkonferenciája. A haladó nőmozgalomnak számos találkozója volt már, de első alkalommal történik, hogy a dolgozó nők milliói: munkásnők és tisztviselők, ápolónők és orvosok, parasztasszonyok és a kereskedelemben foglalkoztatott dolgozó nők küldik el képviselőiket, hogy a bérből és fizetésből élő nők problémáit, harcait megvitassák és közösen vigyék előbbre ügyüket.

A nemzetközi munkásmozgalomnak ezt az első nagy nőtalálkozóját a Szakszervezeti Világszövetség kezdeményezte, tanúságot téve arról, hogy nincs olyan a munkásosztály egészét vagy egy részét érintő kérdés, amellyel ne foglalkozna, amelyre ne hívná fel a nemzetközi szakszervezeti mozgalom figyelmét. Az ipari munkásság jelentős része, a kereskedelmi alkalmazottak és tisztviselők zöme — nő. Természetes tehát, hogy aki szívén viseli a munkásosztály ügyét, nem hagyhatja figyelmen kívül a dolgozó nők sajátos problémáit, érdekeit. Annál kevésbé, mivel a kapitalista és gyarmati országokban a dolgozó nők nem egyszerűen a munkásosztály egy része, hanem a dolgozók legkizsákmányoltabb, legelnyomottabb rétege.

Még az iparilag igen fejlett kapitalista országokban is — például Svájcban, ahol választójoguk sincs — a dolgozó nőknek kevesebb a bére az azonos munkát végző férfiakénál, munkakörülményeik általában rosszabbak, mert nem veszik figyelembe: amellett, hogy dolgozó nők, anyák és háziasszonyok is. Ez a dolog, amely a világ egész sor más országában még rosszabbul áll, létfontosságú az egész munkásosztálynak, mert a munkáltatók a nők alacsony bérét a többi dolgozó alacsony bérének leszorítására használják fel.

Ezért követeli a Szakszervezeti Világszövetség a világ dolgozó nőihez intézett felhívása a béremelést, az egyenlő munkáért egyenlő bért, mindennemű megkülönböztetés megszüntetését.

A nők általában nincsenek tisztában saját értékükkel és erejükkel, nem látják, milyen mértékben járulhatnak hozzá a szakszervezet harcaihoz, saját helyzetük megváltoztatásához, ezért sok helyen nem szervezkednek. Pedig számos példa van rá, hogy ahol sikerült a nőket bevonni a szakszervezeti mozgalomba, el tudták érni helyzetük megjavítását.

Ezek azok a fő tennivalók és követelések, amelyek a dolgozó nők világkonferenciájának összehívását szükségessé tették. Nálunk, a Magyar Népköztársaságban az alkotmány biztosítja a dolgozó nő jogait, védi az egyenlő munkáért egyenlő bér elvét. Nálunk a társadalom tiszteli a dolgozó nőt, és sok anyagi, erkölcsi segítséget nyújt neki. Óvodák, bölcsődék teszik könnyebbé a gyermeknevelést, fizetett szülési szabadság, a fizikailag nehéz munka megtiltása — mindez segíti és védi a dolgozó nőket. De azért akad még tennivaló bőven. Mert vajon bátran kiemeltük-e minden esetben az arra rátermett, a tömegek között élő, gondjaikat, bajaikat sajátjuknak tekintő, népszerű dolgozó nőket vezető funkcióba, nem tehetnénk-e még többet ennek érdekében.

Nálunk, a vasúton szintén akad még tennivaló a nők egyenjogúságának elismerése tekintetében. Még sok szolgálati vezető viseltetik előítélettel a női munkaerő iránt, sokan nemhogy segítenék, hanem gátolják az érvényesülésben a nőket. Az ilyen magatartást meg kell változtatni, minden előítéletet el kell oszlatni a nőkkel szemben, akik nagyon sokszor bebizonyították már a vasúti szolgálatra való rátermettségüket. /

A dolgozó nők világkonferenciáján a világ minden tájáról összegyűlt, mindenféle foglalkozású asszony, leány között képviselve lesznek a magyar vasutas nők is. Küldöttválasztásukkal annak adnak kifejezést, hogy minden erejükkel támogatják a konferencia célkitűzéseit és együtt harcolnak a kapitalista és gyarmati országok dolgozó asszonyai, leányai helyzetének megjavításáért, emberi sorsáért. Ott pedig, ahol ez már megtörtént, mint nálunk és a szocializmus útját járó többi országban, még szervezettebbé akarják tenni ezt a harcot, hogy így mozdítsák elő a nemzetközi szakszervezeti mozgalom sikerét, hazánk további felvirágoztatását, példát mutatva ezzel a még kapitalista elnyomás alatt levő dolgozóknak.

Kérdezz — Felelünk

Több dolgozó és több üzemi bizottság azzal a kérdéssel fordult hozzánk: mikor illeti meg prémium a dolgozókat, kik jogosultak különélési pótlékra és mikor tekinthető biztosítottnak az üzemi étkeztetésük?

A dolgozók akkor kaphatnak prémiumot, ha üzemük gazdasági és minőségi mutatóit teljesítették. Ugyanez vonatkozik a vállalat osztályaira és részlegeire is, amennyiben megállapítottak részükre prémiumtényezőket. A prémium tehát nem fizetéskiegészítés, hanem a több és minőségileg jobb munka jutalma. Különösen a járműjavító üzemi vállalatok műszaki, felügyeleti dolgozói között találkozunk olyan téves nézettel, hogy a prémiumot fizetéskiegészítésnek tekintik és olyan esetekben is jogot formálnak rá — bármilyen okra is hivatkozzanak — amikor nem teljesítették az előírt feltételeket.

A különélési pótlék fizetését csak közvetlenül valamely építkezésen foglalkoztatott és termelő munkát végző fizikai dolgozók részére lehet folyósítani. Rajtuk kívül csak közvetlenül az építkezéshez tartozó, szállító- és anyagellátó munkásállományú dolgozóknak jár, akiket állandóan az építkezéseken foglalkoztatnak és akik az építkezéseket közvetlenül kiszolgálják, mint kocsisok, kocsikísérők, szállító- és rakodómunkások, vagánygépkocsivezetők. Ha a dolgozó rendszeresen, naponkint hazatérhet a családjához és a nyolcórai pihenőidejét semmi sem veszélyezteti, még akkor sem jogosult különélési pótlékra, ha naponta nem tér haza, illetve — a pihenőnapok kivételével — munkásszálláson lakik. Az utóbbi tényt maga az építésfőnökség vezetője hivatott elbírálni. Minden olyan esetben, amikor fenáll az igényjogosultság, a községi tanács igazolása szükséges.

Az üzemi étkeztetés csak akkor tekinthető biztosítottnak, ha az építési főnökség naponta egyszer ebédet, illetve reggelit és vacsorát is ad. Amennyiben csak reggelit, vagy csak vacsorát biztosítanak, akkor nem hat forint, hanem 10 forint különélési pótlékot kell a dolgozók részére folyósítani.



Már hat hónapja tartja a kiváló munkás szintet Berki Miklós mozdonylakatos, a pécsi fűtőház dolgozója. (Kovács Géza felv.)



Filatorigát állomáson példamutató szolgálatot teljesít Juhász Julianna közúti és vasúti biztonsági őr. (Kovács Géza felv.)

Nyíregyházán bemutatták a lépcsőzetes vonatösszeállítást

A debreceni területi bizottság felkérte *Takács István* elvtársat, a forgalmi oktatási csoport vezetőjét, tartson előadást a forgalmi szolgálat szakszervezeti bizalmijainak az elegyrendezés haladó módszereiről. A május 21-én ankét keretében megtartott előadás és az azt követő vita nyomán *a szakszervezeti aktivák propagálni kezdték a lépcsőzetes vonatösszeállítást.*

Sikerült is felkelteni a dolgozók érdeklődését, *főleg Nyíregyháza állomáson,* ahol négy nappal a debreceni ankét után *Valent Miklós* és *Ottobál Géza* oktatótiszt már tanítani kezdte a dolgozókat erre a munkamódszerre. Az elméleti oktatás után gyakorlatilag is bemutatták a lépcsőzetes elegyrendezést.

A bemutatón a 9790. számú tolatós tehervonatot állítottuk össze. A vonatnak 39 kocsija volt és ez kilenc állomásra szólt. A kocsisort kétszeri felhúzás után 33 perc alatt rendeztük állomási sorrendbe. Az egyes állomásokat alapszámmal jelöltük meg, a kiinduló állomástól a végállomásig folytatólagosan. A felhúzás előtt a kocsisor a következő képet mutatta:

1, 1, 3, 3, 7, 4, 8, 8, 4, 4, 5, 4, 5, 3, 2, 6, 4, 4, 4, 3, 3, 4, 4, 7, 4, 4, 7, 3, 7, 9, 7, 3, 7, 7, 3, 7, 7, 3, 3.

A szétrendezésnél három vágányt használtunk fel, ezek közül csak egy volt a szabad, a másik kettő foglalt volt a vágány feléig. A fent jelzett kocsisort az alábbiak szerint állítottuk össze:

Az első vágányra, amely a vonat indulóvágánya volt, csurgattuk az 1, 2, 3-as sorszámmal ellátott kocsikat, a másodikra az 5, 8-as sorszámúakat, a harmadikra pedig a 4, 6, 7, 9-es sorszámúakat. Következő lépésként a legurítás után a harmadik vágányon levő kocsisort húztuk meg és a 4-es sorszámú kocsikat gurítottuk az elsőre, a 7-es számúakat a harmadikra, a 6, 9-es sorszámú kocsikat pedig a másodikra. Következőként a második számú vágányt húztuk meg, ennek megfelelően az 5, 6 sorszámmal ellátott kocsikat az egyesre, a 8, 9 sorszámmal ellátott kocsikat pedig a harmadik számú vágányra gurítottuk.

E művelet után a vonat két vágányon állt, a harmadik vágányról az első vágányra zártunk össze és a vonat már állomási sorrendben volt elrendezve.

Minden elismerés megilleti *Balogh Sándor* kocsimester, műhelybizottsági termelési felelőst, *Für József* ifjúmunkás tolatásvezetőt és ifjúsági brigádját, valamint *Szegedi Mihály* mozdonyvezetőt és fűtőjét, akik nagy lelkesedéssel mutatták be az új munkamódszert. A bemutatón megjelent mintegy 40 dolgozó nyomban megvitatta és magáévá tette a látottakat.

Balázs Pál, ÜB-elnök, Nyíregyháza állomás

Határidő: 1956. június 30.

Ragyogó napsütésben dolgoznak az aszód—hatvani szakasz pályafenntartási dolgozói. A sínpár felett szinte reszket a felmelegedett levegő. Egyetlen feketeképű felhő kúszik a nap felé, de a tüzes égitest nem zavartatja magát, ontja érlelő melegét a földre, a pályára.

A hatvani pályafenntartási főnökséghez tartozik itt a munka szervezése és irányítása. Az egész balvágányt 8—10 centiméterrel megemelik. Az emelésre azért van szükség, mert a Hatvan felől Budapestre tartó szerelvényekből lehulló szén, salak, homok az ágyazati anyagot teljesen elszennyezte és ez a folyamatban levő villamosításnak nagy ellensége. Különösen a biztosítóberendezések szigetelése követeli meg e munkálat elvégzését. A vágányemeléssel és az ezt követő gépi vágányaláveréssel elérik, hogy a vibrálás közben megtisztuljon az ágyazati anyag és a talpfák alatt tiszta zúzottkő marad.

Előkészület a villamosításhoz

Öröm nézni az újjászülető vonalat, amelyen rövidesen villanymozdony vontatta szerelvények zúgnak át. Ugyanitt 2000-nél több talpfa cseréjét és két kilométernyi kavicságy rostálását is el kellett végezni. Különösen az Aszód alatt levő nagy bevágásban sárosodott el az ágyazat. E munkálatokkal párhuzamosan valamennyi útátjárót szigetelték és a rendezőben, a fogadóvágányon hat csoport kitérőt cseréltek ki.

A hatvani rendezőpályaudvar villamosításával összefüggő munkálatokat, a pályaudvar felső fej-kitérőinek kicserélését, a nyíltvonali vágány bekötésének munkálatait a Magasépítési Főnökség építésvezetősége végzi.

A határidő közel van: június 30. Erre az időpontra négy vágányt teljesen, négy vágánynak pedig a Budapest felőli fejrészét kell előkészíteni a villamosításhoz. A pályaudvar villamosbekötésének — két vágánynak — augusztusra el kell készülni, s elkészül a Budapest felőli bejárati ívkorrekció is.

Új módszerekkel

A pályafenntartási főnökség egy percre sem téveszti szem elől, hogy forgalombiztos állapotba hozza az őszi forgalom idejére a hozzátartozó vonalakat. A hatvan—kálkápolnai vonalrészt szalagszerű fenntartással javítják. Az új módszert a dolgozók szeretik. A munkáltatás jó eredményeit a pályafenntartási főnökség műszaki személyzete segíti: bár talpfa, sín, sínkapcsolószer hiányában sok nehézséggel küzdenek. A főnökségen egyre jobban terjed a kisbrigádos fenntartási módszer is.

Magyar János főpályamester, az aszódi szakasz kezelője, *Simon József* főpályamester, *Czibolya Ferenc, Bugyi József, Molnár István* és *Tóth Antal* brigádjai nagy ügyszeretettel dolgoznak a vonal „nagykorúsításán". A villamosítással megkezdődik a vonal új élete, hatékonyabbá válik minden emberi igyekezet, szárnyakat kap a vasúti munka.

Üzemviteli évkönyv

Hasznos füzetet állított össze gazdag tartalommal a vasúti főosztály 1. szakosztályának üzemviteli csoportja a magyar vasutak 1953—54—55. évi üzemi teljesítményeiről és az üzemviteli mutatók alakulásáról. A hatalmas sokszorosított, kézirat gyanánt kiadott 64 oldalas füzet első ízben teszi lehetővé, hogy az egyes szakszolgálati ágak vezetői összefüggő éves adatok alapján tájékozódhassanak a vasút egész munkájáról, a fejlődés figyelemmel kísérésével fokozhassák a teljesítményeket.

Az „Üzemviteli évkönyv" két részből áll. Az első rész táblázatokat, a második ábrákat és grafikonokat tartalmaz a 3 év alatt elszállított árumennyiségről, a berakott áruról, a megrakott kocsimennyiségről, a kocsihiányokról, a dolgozó kocsipark állagáról, a kocsiforduló és az utazási sebesség alakulásáról, a mozdonyállaggal, a mozdonyfordulóval kapcsolatos eredményekről, hibákról, hálózati és igazgatósági viszonylatban, stb. A táblázatok minden részletre kiterjedő alaposságukkal, a grafikonok könnyen áttekinthető, szellemes ábrázolási módjukkal tűnnek ki. A könnyen kezelhetőség kedvéért tartalomjegyzék és betűrendes tárgymutató egészíti ki a füzetet.

Az „Üzemviteli évkönyv" rendkívül tanulságos adatainak ismertetésére visszatérünk.



Csak egy percig állt a vonatunk Rákos állomáson, de ez az egy perc is elegendő volt ahhoz, hogy meglássuk: a vágányok között sok a szemét, az elhajigált papírdarabokat össze-vissza kavarja a szél. Nem lehetne tisztább Rákos állomás?

□

Maglód állomás és a vonal többi kis állomásának mellékvágányait úgy ellepte a gyom, hogy sokhelyütt még a sínkorona sem látszik ki a sűrű giz-gaz közül.

✢

Sok panasz volt eddig, hogy megvan a ruhakiutalás — de nincs ruha. Szajolban a forditottját tapasztaltuk. A Szolnoki Szertár értesitette az állomást, hogy megérkeztek a ruhák, vételezzék ki. Most ruha van, de nincs ruhakiutalás. Nem lehetne úgy csinálni, hogy mind a kettő meglegyen?

♣

Még egy szóra is rossz megállni a Keleti-pályaudvar fedetlen, bűzt, bacilusokat és legyeket árasztó szemétgyűjtő kádjainál. De azért az illetékesek csak álljanak oda a kádhoz, lehetőleg forró, szeles nyári délutánon — akkor talán előbb gondoskodnak a szemétgyüjtők befedéséről.

♡

Sós Imrét, a MÁV Autófuvarozási Főnökség dolgozóját meg januárban arról értesitette a főnökség vezetője, hogy „Pobjeda M-20 lengőkar golyóscsapágyasra való átalakitása" elnevezésű újitásáért 200 forint újitási dijat kap. A felterjesztés azóta is valahol bujkál. Sós elvtárs pedig néhány bürokrata hibájából várhat a pénzére.

▲

Hatvan állomás újjáépítésével kapcsolatban 50 kocsira való építési törmeléket tárolnak az egyik telepen. A vasutasok önköltségi áron kérik az egyébként vasúti célra alkalmatlan anyag kiutalását. De kinek van bátorsága ilyesmit aláírni. Két igazgatóság tűnődik azon, hogy mit csináljon, szeretnék a kecskét jól lakatni, de úgy, hogy a káposzta is megmaradjon, felelni se kelljen semmiért.

Jó brigáderedmények — jó szakszervezeti munka

Amikor a *Budapesti Építési Főnökség III. számú, gépesített mozgó építésvezetőségénél* jártunk, a dolgozók éppen a Tárnok—Martonvásár között épült második vágány átadására készültek. A munka a befejezés előtti élénkebb ütemben zajlott, de a hangulat már bizonyos ünnepélyességgel telítődött, hiszen a dolgozók már látták: felajánlásukat teljesítették, a vonalat határidő előtt tudják átadni.

A Zója-brigád 107 százaléka

A határidő megrövidítéséről, a munkaversenyről, az önköltségcsökkentésről beszélgetve többször emlegették a dolgozók a szakszervezeti bizalmiakat. Nem túl gyakori alkalom az olyan, amikor a dolgozók kérdezés nélkül is a bizalmiakra terelik a beszélgetést s különösen olyan közvetlen formában, mint ezt a „Zója" női brigád tagjai tették:

— Anna nagyon ügyes lány. És soha sincs rosszkedve. Ha valami baj van, vagy panasz, figyelmesen meghallgatja a panaszkodót, de már ott bujkál a mosoly a szája sarkában; már úgy ismerjük a szavait, amelyeket nem puszta vigasztalásként mond, hanem meggyőződésből: „Nincs semmi baj, majd jórafordul minden." És abban, hogy többnyire jóra is fordul, nem kis szerepe van neki magának sem. Ezt mondta márciusban is, amikor az árvíz miatt jókora munkakieséssel ismét elkezdtünk dolgozni, s az idő kutyább volt, mint télen. Anna a brigádvezetővel együtt minden nap ottjárt a pártszervezetnél, az üzemi bizottságnál, az építésvezetőségnél, mert úgy gondolta, nehéz időkben nem elég a heti egyszeri megbeszélés. Ugyanis egyébként a bizalmiak minden kedden tartanak megbeszélést. Mindennap tudtuk, hogyan áll a „Rákosi", a „Zalka", vagy a többi brigád, össze tudtuk hasonlítani a mi eredményeinket az övékkel. Nem kimondottan párosverseny volt ez de azt elértük, hogy a legnehezebb időben is sikerült 107 százalék körül tartani az eredményeinket.

De nem *Lajos Anna* az egyetlen a szakszervezeti bizalmiak közül, aki így a szívén viseli brigádjának eredményeit. A bizalmiak jó munkája tükröződik abban is, hogy a szakszervezeti tagok száma 1955. vége óta megkétszereződött. A brigádok többségében már majdnem minden dolgozó szakszervezeti tag. Éppen ezért feltűnő, hogy az ifi-brigádnál még a dolgozók negyedrésze sem tagja a szakszervezetnek, tíz fiatal közül mindössze hárman. A brigád bizalmijának, *Szabó Lajosnak* ősz óta mindössze eggyel sikerült növelnie a taglétszámot. Pedig Szabó elvtárs is igyekszik lépést tartani bizalmitársaival, rendszeresen résztvesz a heti megbeszéléseken, a csoportértekezletekre meghívja a brigád valamennyi tagját, ismerteti előttük a szakszervezet munkáját — legutóbb is beszámolt róla, hogy a szakszervezet az év eleje óta több, mint nyolcezer forint segélyt fizetett ki az építésvezetőség dolgozóinak.

A jó, egységes szakszervezeti munka kibontakoztatásánál nagyon sokat számít a szakszervezeti bizalmiak aktivitása. De nemcsak rajtuk múlik, hogyan tekintenek a dolgozók a szakszervezetre. Függ ez — mégpedig nem is kismértékben — a szakvonali vezetők magatartásától. Az építésvezetőségnél mindenesetre nem emelte a szakszervezet tekintélyét az, hogy a legutóbbi szakszervezeti taggyűlésen, amelyen a dolgozók csaknem kivétel nélkül részt vettek, az építésvezetőség képviseletében senki sem jelent meg. A szakvezetők példamutatása, jó kapcsolata a szakszervezettel egyik fontos rugója az egységes, élénk szakszervezeti élet kialakulásának — s ez különösen vonatkozik az olyan munkahelyekre, amelyeknél, mint a III. számú építésvezetőségnél is, figyelemmel kell lenni a munkaerő-hullámzásra is.

A könyv vasutas barátai

Az ünnepi könyvhét színes forgatagában ott látjuk a vasutas dolgozókat is. Minden nagyobb állomáson, szolgálati helyen, üzemben könyvsátrak, feldíszített árusító asztalok várták a könyv barátait. A könyvhéten sok ezer vasutasnál talált gazdára egy-egy könyv; szórakoztatója, pihentetője, tanítója és lelkesítője a dolgozó embernek.

★

Az új hatvani felvételi épület oszlopcsarnokában *Tőzsér* Andrásné árusít. A jövendőbeli kultúrváróterem könyvtárosa nagy igyekezettel és szorgalommal buzgólkodik a könyv népszerűsítésén.

— *A vasutas dolgozók sokat böngésznek* — mondja —, *de leginkább az Olcsó Könyvtár köteteit viszik.*

Egy nagybátonyi bányász fiatalember. *Pádár* Miklós is „vásárol". Kezében egy új vasúti és autóbusz-menetrend tarkállik. Összekötötte a kellemest a hasznossal.

Csapó Erzsébet a miskolci személypályaudvar peronján büszkén mondja, hogy egy nap alatt 80 könyvet adott el, főként vasutasoknak.

★

A miskolci járóműjavítóban hatalmas asztalon háromDISZ-tag, *Bartha* Mária, *Magashazi* Erzsébet és *Kléri* Rozália ajánlja a szebbnél szebb és jobbnál jobb könyveket. *Szücs* Bertalan, a VII. osztály villanyhegesztője éppen könyvet vásárol: egy nyelvtudományi értekezést, az „Ősi szó nyomában" című művet fizeti ki mosolyogva. *(Ki lát az ember bensőjébe? Kit milyen vágyak hevítenek, minek a megismerése csábit?)*

P. *Horváth* Lajos, a miskolci járóműjavító könyvbizományosa elégedett az első napok eredményeivel.

— *Az idei könyvhét tapasztalata csak megerősíti az előző évekét* — mondja. — *Fizikai dolgozóink kevesebb könyvet vásárolnak, mint az adminisztratív és felügyeleti dolgozók. Azt mondják, hogy szívesen vennének, de egyelőre másra kell a kereset. Majd ha jobban megy... Mások közülük úgy vélekednek, hogy inkább az Erkel Ferenc Kultúrotthon könyvtárából vesznek ki könyveket. Bizony erős és egészséges „konkurrenciát" jelent a szomszédos, sok ezer kötetes vasutas-könyvtár. Mégis már az első napon 61 dolgozónk tett hitet a könyv szeretetéről. Hogy milyen könyveket vásárolnak? Nagy sikere volt az Operakalauznak, de sokan kérték a Beethoven, Mozart életéről szóló műveket. Nálunk is nagy sikere van az olcsó könyvtárnak. Hiányolják dolgozóink, hogy aránylag kevés Mikszáth-, Jókai-, Maupassant-, Gárdonyi- és Verne-könyvvel találkoznak. A lányok horgolókönyvet kérnek, csupán a számviteli osztályon tizet igényeltek belőle, de számosan keresik Vilma néni szakácskönyvét, a Toldi trilógiát, Fontane: Effi Briest című regényét.*

★

Az ünnepi könyvhéten a vasutas dolgozók könyvespolcai újabb kötetekkel gazdagodtak, bizonyítékául, hogy egyre jobban vágyódnak a szellemi táplálék után is.

Vasutas énekkarok nagy sikere a szakszervezetek zenei fesztiválján

A szakszervezetek május 25—június 4 között megrendezett zenei fesztiválja a magyar énekkari kultúra nagy fejlődéséről, a munkás dalegyüttesek művészi színvonalának emelkedéséről, a dolgozók zenei műveltségének gyarapodásáról tanúskodott. Sok jó énekkar és zenekar, szólóénekes mutatta be tudását, a dal, a zene iránti rajongó szeretetét a naponkénti hangversenyeken.



A vasutas központi énekkar a zenei fesztivál operaházi záróhangversenyén.

(Kovács Géza felv.)

Két vasutas énekkart ért az a megtiszteltetés, hogy részt vehetett a legkiválóbb szakszervezeti énekegyüttesek demonstratív ünnepi felvonulásán és tanúságot tehetett a vasutas énekkari kultúra fejlettségéről: *a Vasutas Szakszervezet Központi Énekkarát* és a *Landler Jenő Járóműjavító Énekkarát*. Mindkettő méltóképpen képviselte a régi, jó hagyományokra támaszkodó vasutas dalos kultúrát.

A szakszervezet énekkara a fesztivál egyik legszebb estjén, a *Bartók-esten* hat népdalfeldolgozást adott elő. A *Tóth Lajos* vezette együttesnek már ismert kiváló erényei, a fegyelmezett, ízléses, kulturált előadásmód, a tömör hangzás ezúttal is kiválóan érvényesültek. A központi énekkar a június 4-i operaházi záró díszhangversenyen is szerepelt. Ezúttal is népdalokat adott elő, ezenkívül annak a kitüntető megbízatásnak tett eleget a legkielégítőbb módon, hogy bemutatta a SZOT pályázatán díjazott legjobb kórusművet, Horváth-Kissnek Juhász Ferenc versére írott *„Hazám — te drága táj"* című kompozícióját. Az együttest mindkét alkalommal szünni nem akaró tapssal jutalmazta a hallgatóság.

Hasonló sikerben volt része a Landler Jenő Járóműjavító énekkarának is a *„Forr a világ"* cím alatt megrendezett műsorban, amelyben *Péter József* vezényletével két forradalmi dalt és az Amuri partizánok dalát adta elő, érvényesítve a feldolgozás minden szépségét.

A többi együttes is nagy hatással szerepelt a gazdag és változatos programban, amelynek magas eszmei és művészeti színvonaláról csak a legnagyobb elismeréssel lehet megemlékezni.

Kevesebb elismeréssel szólhatunk a fesztivál rendezőségének közönségszervező munkájáról. Ugy látszik, a rendezőség elmulasztotta a szép program megfelelő ismertetését, propagálását a dolgozók között, s pár hangversenyen nem volt megérdemelt látogatottság.

Vallomás Galyatetőről

Állomásunk dolgozói közül sokan beszéltek az üdülés szépségeiről és előnyeiről s szakszervezeti bizalmim, meg az üdültetési felelős sokszor unszolt, hogy próbáljam meg, menjek el üdülni. Eddig valahogy húzódoztam az üdüléstől, hittem is, nem is, hogy az ember szinte újjá tud születni rövid két hét alatt.

Bevallom, még akkor is jó adag kétkedés volt bennem, amikor mégis engedtem a „propagandának" és az „agitációnak" és elindultam *Galyatetőre.*

De bevallom azt is, nem sok idő kellett hozzá, hogy kételyeim megszűnjenek. Attól féltem, hogy unatkozni fogok? Nos, az üdülő kulturosa, meg a vidám társaság, a sok érdekes kirándulás csakhamar eloszlatta ezt a hiedelmemet. Nem volt ott öreg és fiatal, munkás vagy vezető — mindnyájan egy nagy családhoz tartozónak éreztük magunkat.

Vagy azt hittem, hogy a „szállodai" koszt egyhangú és kevéssé kiadós lesz? Legnagyobb problémánk volt, hogy az étlap háromféle menüje között válasszunk, mert az egyik jobbnak ígérkezett, mint a másik.

Most, hogy már végéhez közeledik a két hét, mégegyszer végigrézek a gyönyörű tájon és úgy érzem, egy vallomást kell tennem: nagyon sajnálom, hogy csak most vettem igénybe először a szakszervezeti üdülést.

Rekény Sámuel
szolgálatvezető váltóőr,
Békéscsaba

— A Mozdonyvezetők Országos Segélybiztosító Egyesülete június 17-én délelőtt 11 órakor tartja 75. évi rendes közgyűlését, Budapest, XIV. kerület, Uzsoki utca 40. szám alatti helyiségében.

Egy életen át...

Írta: Balázs Anna

Az Északi Járóműjavítóban, a szerszámlakatosoknál dolgozik Vasadi Elek. A lobogó láng fényénél most is csattog a kalapács. Ő tartja a fogóval a munkadarabot. Csiszolószabályozó készüléket kovácsolnak, társa dolgozik a kalapáccsal és mikor kell, Vasadi bácsi fürgén megfordulva visszahelyezi az alkatrészt a tűzbe.

Megtörli izzadó homlokát, most van néhány perce beszélgetni, míg a láng újból felizzítja az acélt.

— Negyvenkét éve dolgozom itt — mutat körül. — Egy egész életen át...

Szikár ember, haja alig deresedik még, tartása egyenes, szeme fiatalos fürgeséggel villan, inas, keskeny kezében élő erő van még. Pedig hatvanhat éves.

— A tizennégyes háborúban egy évet és két hónapot töltöttem a fronton. A lábszáramban és két helyen a kezemben őrzöm a golyók nyomát. A fejemen srapnelszilánktól sebesültem meg. Akkor felmentettek, hogy dolgozhassam. Hát azóta egyfolytában itt dolgozom... — Kissé elgondolkozik, aztán alig észrevehetően megemelkedik a melle. Elnyomott sóhaj közben mondja ki a szavakat. — A fiam... itt tanult, itt dolgozott, esztergályos volt szegény... huszonhárom éves korában elesett a második világháborúban... azt sem tudjuk, hol a sírja...

★

Üllőn lakik Vasadi Elek. A halványsárgára festett kétszobás ház kertjében sok a virág. Gyümölcsfák szegik a kertet. De ha beljebb lépünk, mesterséges sziklakertecskét találunk. Hosszú virágágyban nagyfejű, vörös muskátlik nyílnak.

— A feleségem akarta...: képletes sirja ez a fiamnak, legalább így legyen itt köztünk...

Fürge tekintete végigjár az ápolt háztájon.

— Szabad időmben kertészkedem. A feleségem és a lányom meg az állatokkal bajlódik. Ősszel, az új után, az idén is veszek disznót.

Ezerkétszáz forintot keres. A lánya nyolcszázötvenet az Ikarus-gyárban. Beosztással élnek belőle hárman, de a lakáson, kerten látszik, hogy ismerik a fillér értékét, tudják, mire költsék.

A munkáról beszélgetünk. Vasadi elvtárs felélénkül, látom, hogy ez levegője, éltető eleme.

— Mióta új pártvezetőség választás volt, jobban megy minden. Mert nálunk is volt személyi kultusz, az előző párttitkár körül alakult ki. De most kollektivabb a vezetés, jobban össze is fogja az embereket. Persze, azért még jobb is lesz... mélyebb gyökereket kell ereszteni a dolgozók között... Legnagyobb hatása a XX. kongresszusnak van. Azóta sokkal bátrabb a bírálat. Magamról is elmondhatom, pedig én sose voltam gyáva ember, megmondtam, amit akartam... A májusi termelési értekezleten arról is szó került, hogy a szerszámkészítőknek csak kétévenként adnak ruhát. Kiadóknak minősítettek bennünket, pedig hát minden munkát elvégzünk, láthatta, kovácsolunk, ha kell, meg egyebet is... hát nem tudjuk kímélni a ruhát... Megmondtam akkor is: emberek hozták azt a rendeletet, emberek meg is tudják változtatni. Az igazgató elvtárs megígérte, hogy továbbítja a kérésünket... mé- nem jött rá válasz.

— És mások — kérdem —, mások is élnek a bírálattal?

— Különösen a nagybudapesti pártaktiva értekezlet óta. Amióta a politikai bizottság beszámolója elhangzott, megerősödött itt a törvényesség és kiterjedt a kritika. Nagy dolog ez. Nyiltabban beszélünk, megbátorodtunk. És megértettük azt is, hogy a kollektiv vezetés rajtunk is múlik. Alulról kell úgy segiteni, hogy felül legyen kikre támaszkodni. Ha jól dolgozik a kollektiva, tanácsokkal, a hibák kijavításával segít, akkor vezetőink is tisztábban láthatnak, márpedig a tiszta kép helyes intézkedéseket eredményez. Igy értjük mi a kollektiv vezetés ránk eső részét. És a gyakorlat bizonyította máris, hogy így igaz. A termelési értekezleteinkön beszéltünk arról, hogy a negyedévi tervünk teljesítése csak 99.56 százalék volt. Lemaradtunk. Megnéztük, mi a lemaradás oka. Megállapitottuk, hogy az anyagellátás gyengesége. Ma is vannak ilyen bajok. A vonali és a belső munkák elkészítéséhez nagyon hiányzik a hengerelt anyag. Ezért sok a félkész munka. Ezen változtatni kell. Ne kezeljék a vasúti üzemeket hetedrangú üzemekként, hiszen nem azok. Anyag kell és megfelelő szerszám és akkor biztosan teljesítjük a tervet!

Megsimogatja tömött bajuszát és elmosolyodik:

— Hát igy van ez, elvtársnő. Ez most a mi gondunk. Hogy összefogjunk és ahogy a párt akarja, az ország minden dolgozója elinduljon a XX. kongresszus útján. A politikai bizottság beszámolója azt bizonyitotta, hogy a párt már elindult rajta. Akkor pedig rajtunk a sor. Mostanában sokat vitázunk, de az jó dolog. Minden tévedőnek türelmes szóval meg kell magyarázni, miben téved, és mi az igazság. Igy tudunk az emberek között mélyebb gyökeret verni. A fiatalok ideje következett el, de jó, ha mi fogjuk a kezüket, hogy le ne térjenek a helyes útról. Én is segitem, akit csak tudok... szeretem a fiatalokat, a fiamat látom bennük.

— Biztosan ők is szeretik magát, Vasadi elvtárs.

Csillog a szeme, a hangja megtelik büszkeséggel.

— Az az én életem legnagyobb öröme — mondja, mig szeme fiatalasszony lányát követi, aki vederben hordja a vizet a kicsiny mesterséges tóba nem messze tőlünk —, az, hogy tisztelnek, szeretnek. Négyszáz ember dolgozik az osztályon, megbecsül mind. Én meg úgy fizetek, ahogy tudok. Nézze, most ezt tanulmányozom — tesz elém egy könyvet. — A lányom kapta, mert jól tanult a szemináriumon. Nem magamnak tanulom vén fejjel, hanem nekik, annak a négyszáznak, meg a többinek. Ebből jön most az én erőm.

Azt hiszem, valami szép regény, de mikor felütöm, látom, hogy a XX. kongresszus anyagát tartalmazza.

— Nagy dolog van ebben — teszi hozzá és szinte gyengéden fogja meg a könyvet. — Nagyot léptünk vele előre az egész világon. Mi, régi szervezett emberek jól átértjük ezt és meritünk belőle. Ezért is indult meg nálunk szabadabban a bírálat, ezért keressük a munkánk körül meg a hibákat, mi magunk. Most jobban a mi ügyünkké vált minden... visszatér a bizalom és az csak jót hozhat.

★

A kicsiny ház fölött lassan leszáll az alkony. A szelid este fényében a fára futó szőlőindák levelei áttetszővé válnak. Rózsásarany fény ömlik el a falon és megvilágitja a vörös muskátlikat a jelképes siron, ahol ennek az erőslelkű embernek fiának az emlékét őrzi a kegyelet.

— Tőlünk a legdrágábbat rabolta el a háború — mondja Vasadi Elek és a szeme elfelhősödik. — De akik most felnőnek, soha többé ne tudják meg, mi az igy elvesziteni a vérünkből való gyermeket. És most ahhoz kell hozzásegiteni minden erőnkkel, hogy úgy legyen...

— Ugy lesz Vasadi elvtárs — mondom, mig megszoritom búcsúzóul a kezét. — Ugy lesz, ha ilyen emberek segitik a nép akaratát.

Viszontagságos látogatás a GV úrkúti üzemfőnökségén

A DÉLI-BAKONY nyugati szélén őrködő *Ajkától* csak nyolc kilométer *Úrkút* község. De valójában sokkal messzebbre esik, ha azt számítjuk, hogy a két helység közötti személyforgalmat lebonyolító autóbuszjáratok igen ritkák. Ezért az Ajkára érkező látogató jobban teszi, ha nem vár az Úrkútra induló buszra, hanem gyalogosan vág neki a *Csingervölgyet* elzáró dombnak és arról ereszkedik le a *Csárdahegy* lábjában meghúzódó bányászfaluba. Magunk is így tettünk.

Mindezt azért mondjuk el riportunk bevezetőjeként, hogy előre jelezzük: nem a legkedvezőbb körülmények között végzik munkájukat azok a vasutasok, akik vállalták, hogy a MÁV által tavaly októberben átvett bányavasutat a Gazdasági Vasutak kebelében üzemeltetik. Az úrkúti üzemfőnökségnek van valamiféle *„istenhátamögötti"* jellege.

ELŐLJÁRÓBAN még annyit: Úrkúton mangánércet bányásznak. A mangán a vaskohászat egyik legfontosabb anyaga. A vasnak mangánnal való ötvözése révén keményebb, szívósabb, kopásállóbb az acél. Rendkívül fontos üzem tehát az úrkúti mangánbánya. Fontos munka ezért a bányát kiszolgáló vasúti dolgozóké is. *Fontos és — hősies.*

Ennek érzékeltetésére folytassuk riportunkat azzal az epizóddal, amivel látogatásunk kezdődött.

A felsőcsingeri rakodóvágányon éppen befejeződött a döntés. A csillékből a nagy vasúti kocsikba került a darabos karbonátos mangán, az aprószemcsés érc és az érc mosásából származó iszap, a ciklon, amely még mindig tartalmaz mangánt, tehát szintén használható anyag.

Felkapaszkodunk a visszainduló üres szerelvény C 50-es Csepel nyersolajmotorára, amelyet *Ujj Gábor* motorvezető nagy figyelemmel irányít a kanyargós, folyton emelkedő egyvágányú pályán. Óvatosan kell haladni, mert a vonalon pályamunkások dolgoznak: *tisztogatják a vágányt a csillékből ráloccsant iszaptól.*

— *Sosincs ennek vége!* — kiáltja Ujj elvtárs, hogy túlharsogja az erőlködve felfelé kapaszkodó motor zúgását.

NEM KELL BŐVEBB MAGYARÁZAT, mire céloz. A napi 18—20 vonatból lecsurgó iszap úgy betemeti a talajjal egyszinten lévő vágányzatot, hogy szinte ki sem látszik belőle. Ezért kell folytonosan tisztogatni. A sínek mentén felhalmozott barnásfekete, ragadós ciklonhegyek néhol a méteres magasságot is elérik.

Alig haladunk két kilométert, *leintik a vonatot.* A 30 méternyire lévő ívben az előttünk haladó szerelvény gőzmozdonya *kiesett,* nem lehet továbbmenni, amíg helyére nem emelik. A póruljárt 394—054-es körül nagy a sürgés-forgás. Az emelő nehezen végzi munkáját a süppedős talajon. Éppen itt van *Várhelyi* elvtárs is a vonalfőnökségtől. Miközben szurkol, hogy sikerüljön a visszaemelés, magyarázza:

— Az a baj, hogy *laza az alapépítmény, mert nincs alatta zúzottkő.* Az egész vágányzatot ki kellene emelni 25—30 centiméternyire és szabályos padkát kellene kiképezni. Szabályos pálya hiányában napirenden vannak a kiesések s ilyenkor egy-másfél órára megakad a forgalom. Az éjszaka négy kisiklás volt.

Nemrég *Kadocsa* elvtárs, a GV igazgatóhelyettese vizsgálta meg a dolgot, ennek eredményeként az eddigi 4—5 személyes pályafenntartási részleget Ercsiből idehozott 10 dolgozóval erősítették meg. A rövidesen megindúló talpfacsere és szabályozás javít majd a helyzeten, de végleges megoldás csak a teljes átépítés lenne.

Mire gyalogosan beérkezünk az üzemfőnökségre, híre jön, hogy a Csepel-motor meghúzatta az elakadt szerelvényt és így sikerült helyére tenni a gépet. A hírre ismét megindult a rakodás. A másfél kilométerre levő lejtősaknából apró csillék hozzák a pályaudvarra a mangánércet, innen siklón viszik fel a mosó- és törőüzembe. Onnan osztályozva, darabos, szemcsés és iszapos állapotban kerül a magasrakodókra s döntik a másféltonnás csillékbe.

KEZDETLEGES ESZKÖZÖKKEL végzett, nehéz munka ez. A dolgozók bokáig gázolnak az iszapban a tengelyig süppedt csillék körül. Ha közbe nem jön az árvíz, már átalakították volna a rakodás rendszerét. Igy majd csak ősszel kerül rá sor, hogy megszüntetik a külső rakodást és a bunkerben csöveken át rakják meg a csilléket.

Szelle Ferenc elvtárs, üzemfőnökhelyettes azonban nem is annyira a pályaudvari rossz munkakörülményeket, mint inkább azt nehezményezi, hogy a felsőcsingeri szűk rakodón egyetlen egy vágány fogadja az elmenő és a bejövő árut. Amikor beérkezik egy anyagvonat bányafával vagy üzemi szénnel, amíg ki nem rakják, szünetel a döntés. A bánya kiszolgálása grafikon szerint történik, 6, 12 és 24 órakor cserélnek kocsit az ércszállításhoz, de sűrűn el kell térni a menetrendtől a leadási kocsik kirakása miatt, mert ezeket a kocsikat ugyanazok a dolgozók rakják ki, akik döntenek. Igy aztán az üzemfőnökség *állandóan lemarad rakodási tervének teljesítésében.* A téli lemaradást május 1-re az utolsó tonnáig pótolták ugyan — legnagyobb dícséretükre legyen mondva —, májusban azonban folytatódott a lemaradás.

NEM LEHET elég elismerő kifejezést találni arra a minden nehézség ellenére sem csüggedt magatartásra, buzgó igyekezetre, amellyel a dolgozók el akarják tüntetni a szállítási hiányt. *Horváth Kálmán* üzemfőnök és az októberi kezdéstől kitartó helyettese, Szelle elvtárs a felvételi épületnek kinevezett düledező házban, kölcsönkért íróasztalok mellől, kitartóan irányítják a munkát. *Voloncs Pál* és *Binder Gusztáv* forgalmi szolgálattevők, akik a váltókat is kezelik s a mindent elborító mangánba nyúlnak a fogantyúért, szintén derekasan helytállnak. Ugyanígy a Szobról ide rendelt fékezők, a Mezőhegyesről ide került *Szegedi Károly* fűtőházfőnök, aki már új, nagyteljesítményű vízvételező helyet építtetett, *Liebhaber* műhelyfőnök, aki az egyelőre kezdetlegesen felszerelt műhelyben is gondoskodik a javítások elvégzéséről, *Somosi Miklós* mozdonyvezető, *Kovács R. János* fűtő és a vontatási személyzet többi tagja lassan, de biztosan kiemelik elmaradt állapotából az elhanyagolt bányavasutat. De ehhez a munkájukhoz az eddiginél *több gondoskodást és gyorsabb segítséget várnak — joggal.* A más vonalfőnökségektől ide hozott dolgozók laktanyáiban az ágyon kívül alig van berendezés, a tisztálkodási lehetőség elégtelen. S több hasonló megoldásra váró probléma akad csőstől. De főleg a pályaudvar, a pálya átépítése a legfőbb óhajuk, hogy kedvezőbb körülmények között végezhessék munkájukat, ne legyen már állomásuk sokáig „istenhátamögötti" hely és megkapja fontosságának megfelelő jelentőségét.

Szász Ferenc

Miért lép ki késve Szobon a nemzetközi gyors

Szob határállomáson lép ki naponta a 202/R5 számú nemzetközi gyorsvonat. Tartózkodása 60 perc. A *Budapest—Nyugati pályaudvaron* feladott expresszárut és útipoggyászt a pénztárosok kötelesek a rendeltetési állomásig elszámolni. Ez hosszú időn keresztül meg is történt. Az év első negyedében azonban már szórványosan előfordult, hogy csak Szobig számolták el, az utóbbi időben pedig már sorozatosan érkezik áru Szobra, amelyet csak idáig számolnak el. Májusban például kilenc ilyen eset fordult elő.

A szobi 60 perces tartózkodás nem az áruelszámolásra, hanem a műszaki és a hatósági vizsgálatra szolgál. De nem volna nagyobb hiba, ha a gyorsátmenesztő azonnal el tudná végeztetni az elszámolást a pénztárral. Sajnos azonban ez nem lehetséges. Ugyanis, amikor az útlevélhatóság összeszedi az útleveleket, azután az utas már csak külön engedéllyel szállhat le a vonatról, az útlevél kiosztása előtt pedig egyáltalán nem engedélyezik a leszállást. Igy tehát vonatindulás előtt 8—10 perccel kell az utast leszállítani a kocsiból és elszámoltatni vele a csomagját, ha egyáltalán van pénze, legalább is annyi, amennyit fizetnie kell.

Előfordult már, hogy a *gyorsátmenesztő saját pénzéből kölcsönzött az utasnak,* csakhogy le ne maradjon a vonatról, és az expresszt minél előbb menesztení lehessen. Kérdés aztán, hogy a gyorsátmenesztő megkapja-e a pénzét, ha az utas visszatér. Ugyanekkor a vám elé is kell az árut állítani, mert a Szobig feladott poggyászt a Nyugati vámhivatala nem vizsgálja meg. Újabb időveszteség tehát, amely a gyorsvonat menetrendszerinti indítását akadályozza. Elég, ha megemlítem, hogy *május 15-én 29 perccel később ment el a gyors poggyászelszámolás miatt, mert az utasnak nem volt pénze.* Az utas elmondotta, hogy ha a Nyugati végig elszámolta volna csomagját, nem lett volna hiba, mert az őt kikísérő rokonoktól kapott volna pénzt. Igy áll tehát a helyzet, amikor a MÁV-nak presztizskérdés, hogy a vonalain futó nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerint közlekedjenek.

Az egész huzavonát Budapest—Nyugati pályaudvar expressz- és poggyászpénztárosainak hanyagsága okozza. Ezek az elvtársak úgy gondolják, *minek kínlódjanak ők a valutaátszámítással.* Csak Szobig számolják el a poggyászt, számítva rá, hogy a szobi személypénztáros majd elvégzi az elszámolást, hiszen a vonat úgy sem mehet el anélkül. Nem veszik azonban figyelembe, hogy *a szobi személypénztárosnak ugyanebben az időpontban személyvonata van Budapest felé és jegyet ad ki elég szép számmal.*

Én, mint Szob állomás párttitkára már érintkezésbe léptem Budapest—Nyugati pályaudvar kereskedelmi főnökhelyettesével. Ő meg is ígérte, hogy végetvet ennek a lehetetlen állapotnak, sajnos azonban *eddig még semmi változás nem történt.* Kérem a szerkesztőséget, hozza nyilvánosságra ezt a tarthatatlan állapotot, hogy restelljék el magukat, akik ilyen hanyagul dolgoznak. Javítsanak munkájukon, hogy a nemzetközi gyorsvonat menetrendszerűségét semmi se veszélyeztesse.

Garaba István párttitkár, Szob állomás

A népvagyon védelmében

A Belügyminisztérium VII. főosztályának feladata, hogy az államvasutak területén elkövetett bűncselekményeket felderítse és megelőzésükre minden lehetőt megtegyen.

A vasutas dolgozók eleinte bizonyos ellenszenvvel viseltettek a B. M. beosztottjaival szemben, helytelenül azt gondolták, hogy „nyakukra ültették a rendőrséget", megszégyenítik a vasutasokat a kinti üzemek dolgozói előtt. Később azonban rájöttek, hogy mindez a dolgozó nép érdekében, pontosabban a becsületes vasutas dolgozók védelmében történik, hiszen ezek az elvtársak vasutasokra bízott tulajdont, közvetve tehát vasutasérdekeket védenek.

Sajnos, ma még a vasúton elég nagy az eltulajdonításból és más bűncselekményből adódó károk száma. A MÁV-nak minden esetben térítést kell fizetni. Népgazdaságunkat is komolyan érinti az ilyen károsodás.

Ezért szükségesnek látszott, hogy a vasutasok munkáját ne csak a BVKH, hanem más, ellenőrző tevékenységet folytató szerv is támogassa. Az üzemi nyomozócsoport jó munkát végez, de még mindig nem teljes értékűt, mert nem ismerik fel kellő időben a bűncselekmények gócait, hogy értékes adatokkal segítenék a belügyminisztériumi szerveket.

A B. M. VII. főosztálya és a MÁV ellenőrző szervei együttműködése jó, s további fejlődés előtt áll. Együttműködésük hatásos. Nem egy példát tudnánk felhozni arra, hogy a két szerv jó együttműködése milyen gyümölcsöző eredményhez vezetett. Legutóbb is — két hordó eltulajdonítása során — éppen a vasutasok és a B. M. dolgozóinak együttműködése révén leplezték le a tolvajt és az orgazdát. A kár megtérült, a terheltek ellen eljárást indítottak. Sok ilyen eset van, amikoris a nyomozás során a MÁV BVKH nyomozói fontos adatokkal segítik a VII. főosztály munkáját és viszont.

A két szerv a népvagyon védelmében végzi rendkívül fontos munkáját. Elengedhetetlen, hogy minden becsületes, hazáját és vasútját szerető dolgozó a maga területén a lehető legnagyobb segítséget adja meg a bűncselekmények megelőzéséhez és az elkövetett esetek feltárásához.

ifj. Dániel István

Furcsa „varázslat" a kelenföldi laktanya körül

Jó 300 méteren keresztül térdigérő füvön gázolunk át s egyszerre csak előttünk áll a *kelenföldi pályafenntartási laktanya.* Már a környéke sem olyan, mint amilyent megszoktunk: szép kis kert veszi körül az épületet, jobbra új sporttelep. De az épületnek sem kell szégyenkeznie. A folyosóról jobbra-balra nyílnak a helyiségek, balkéz felé a fürdőszoba, konyha, ebédlő, jobbfelé a tágas, nagyablakos, kényelmes laktanyaszobák, amelyekben 80 fehér ágy várja fárasztó munka után hazatérő pályamunkásokat...

*

Bocsánat, nem a fantáziánk ragadott el bennünket, amikor a kelenföldi pályaudvar közelében levő rét közepére délibábként odavarázsoltuk az új pályafenntartási laktanyát. Nem, pontosan ilyennek tervezték a laktanyát, jó másfél évvel ezelőtt. És milyen boldogok voltak a pályamunkások, amikor esténkint elsétáltak az építkezés színhelyére s látták, hogy gyorsan emelkednek a falak. Úgy tértek vissza a régi, zsúfolt, az egykori Déli vasút favázas fűtőházából átalakított laktanyába, mint nagyonis ideiglenes szálláshelyre. S ma viszont úgy lépnek be a régi, tisztiorvosilag is kifogásolt szálláshelyre, hogy az ki tudja még meddig nyújt „otthont" számukra.

*

Gonosz varázslat történt talán Kelenföldön, hogy a másfél évvel ezelőtt már-már elkészült laktanyába máig sem költözhettek be a pályamunkások? Aligha, hiszen a varázslat éppen azért varázslat, mert senki sem tudja megmagyarázni — viszont azt nagyon sokan magyarázzák, miért maradt abba a laktanya építése, miért áll a közel 200 ezer forint értéket képviselő épülettorzó tető nélkül, vakolatlan, puszta falaival több-kevesebb sikerrel dacolva esővel, hóval, széllel.

*

Lássunk a magyarázatok közül kettőt. *Moharos István* elvtárs, a XV. szakasz szakaszkezelő pályamestere elmondja, hogy annakidején, jó másfél éve, úgy ment az építkezés, mint a karikacsapás. Egészen a tetőszerkezeti magasságig. Akkor egyszerre leállt a munka, mert elfogyott a pénz, illetve az előirányzott keretet a 6. szakosztály máshol használta fel. Azóta nem volt olyan termelési értekezlet, amelyen a dolgozók ne tették volna szóvá a laktanya ügyét, s ne kaptak volna olyan választ a 6. szakosztálytól, hogy *„amint lesz pénz, folytatjuk és befejezzük a munkát".*

Lényegében mi is ezt a felvilágosítást kaptuk érdeklődésünkre a 6. szakosztálytól. „Korszerű, kényelmes laktanyát akarunk építeni Kelenföldön — mondták — ez pedig jelentős összegbe kerül, amennyit az eredeti előirányzat nem fedezett. A féléves tervfelülvizsgálatnál minden bizonnyal felszabadul olyan összeg, amellyel a munkát be lehet fejezni".

Kétségtelen, hogy a 6. szakosztály keresi a megoldás módját, nyitott kérdés viszont, miért nem lehetett mindjárt az elején úgy kalkulálni, hogy ne kelljen félmunkát végezni. Az ilyen „számítási hibákra" nemcsak 80 kelenföldi pályafenntartási dolgozó fizet rá, hanem népgazdaságunk is.

Újfelvételes dolgozókkal Ferencvárosban

Sok helyen olvashatjuk a kifüggesztett hirdetményt: *„Férfiakat vonatfékezőnek felveszünk!"* Van is jelentkező. Most is mintegy tizenhat újfelvételes tanulja az F. 1-es és F. 3-as utasítást a ferencvárosi vonatkísérők vezényleti épületében. Van azonban egy érdekes jelenség ezzel kapcsolatban, amire fel kell figyelnünk:

a felvett dolgozók egy része rövid időn belül elhagyja munkahelyét.

Az állomásfőnök elvtárstól hallottuk, hogy április hónapban 23 dolgozót vettek fel Ferencváros állomáson, ezzel szemben ugyancsak 23-an léptek ki. Pedig lelkesedésben nincs hiány — állapítottam meg, amikor elbeszélgettem az új vasutasokkal. Tizennyolc éves fiatalembertől 45 éves, érett férfiig minden életkorú megtalálható közöttük.

Miért jöttek el előző munkahelyükről? Nem kérdeztem meg. Inkább az érdekelt, hogy miért jöttek ide. Miért választották a vasutat?

Szó volt fizetésről, ruháról, más egyéb juttatásról, de amit vártam — s mint vasutas, természetes feleletnek tartottam volna —, nem hallottam. Azt szerettem volna hallani, hogy azért jöttek ide, mert szeretik a vasutat, a fiataloktól, hogy élethivatásul választották a vasutat. De nem, erről nem volt szó!

Aztán eszembe jutott, hogy ők még nem ismerik a vasutat, tehát nem is szerethetik még.

Beszélgetés közben érkezett meg elő próbaútjáról *Hegyi Péter.*

— Milyen volt az út? — kérdezték többen is a magas, szőke fiútól.

— Ilyennek képzeltem! — válaszolta egyszerűen, mosolyogva és e pillanatban fogadni mertem volna, hogy *Hegyi Péterből* jó vasutas lesz.

Gyurics Gábor tegnap vizsgázott. Ma felszerelt és ugyancsak indul első próbaútjára. Valaki elmondta, hogy amikor idejött és „régi" vasutasokkal beszélt, ilyeneket hallott:

— *A vasúthoz akar jönni? Elment az esze? Bárhova menjen állásba, csak ide ne jöjjön* — tanácsolták egyesek. Ekkor *Hirman* elvtárs — szintén újfelvételes — szólt közbe: — Ne higgyenek az ilyeneknek, hanem kérdezzék meg, hogy akkor ők miért nem hagyják itt munkahelyüket. Meglátják, hogy nem tudnak rá válaszolni.

Lovász Sándor vonatvezető, aki eddig csak hallgatott, ezeket mondta:

— *Én, ha itt kellene hagynom a vasutat, kijárnám a miniszternél, hogy engedje meg fizetés nélkül, csak úgy „szórakozásképpen", hogy szolgálatba járhassak szabad időmben, mert én a vasút nélkül élni sem tudnék, úgy megszerettem.*

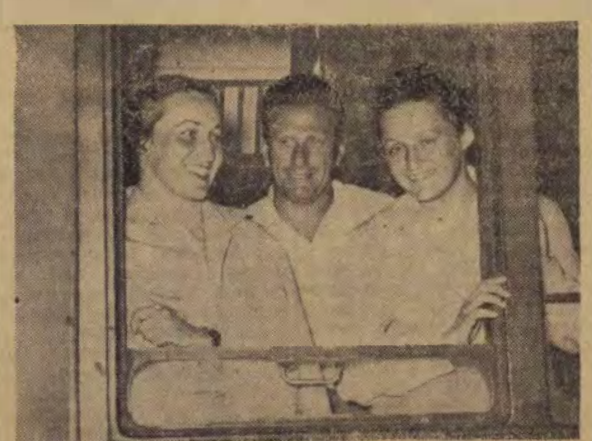
Ezen mindnyájan jót nevettek, de közbeszólt Horváth főintéző hangja.

— *Nézzenek csak ki az ablakon. Itt sétál az épület előtt az az ember* — mutatott ki egy idősebb férfira. — *Tóth Gábor a neve. Súlyos szolgálati mulasztásért két hónappal ezelőtt bocsátották el. Azóta mindennap idejön könyörögni, hogy még egyszer vegyék vissza.*

Azt hiszem, ezeken a szavakon mindenki elgondolkozott egy pillanatig. Láttam, hogy többen — talán önkéntelen mozdulattal — kinyitották az utasítást és olvasni kezdtek. Szerettem volna én is elmondani még egyet s mást, de hallgattam. Ellenben most felhasználom az alkalmat, hogy idősebb vasutas társaimhoz szóljak néhány szót.

Kérem az elvtársakat, hogy segítsék, bátorítsák az újfelvételes dolgozókat. Foglalkozzanak velük szeretettel. Mutassanak nekik jó példát fegyelmezett munkájukkal és magatartásukkal. Ennek eredményeként remélhetjük csak, hogy jó segítőtársaink lesznek a második ötéves terv irányelveinek végrehajtásában, a szép és nagy feladatok megoldásában. Gondoljunk arra, hogy nagymértékben tőlünk függ, hogy az újfelvételesek megszeretik-e a vasutat, vagy rövid időn belül itthagyják azt. Tőlünk függ, hogy igazi, jó vasutasokká válnak-e.

Kovács József, vonatvezető Budapest—Ferencváros



A múlt héten indult el nyugat-európai portyájára a magyar úszók egy csoportja. Képünkön Littomericzky Mária és Gyenge Valéria, a Törekvés sportolói az indulás pillanatában. Mögöttük Sárosi Imre edző.

(Kovács Géza felv.)

— **A Bizományi Áruház Vállalat** Budapesten és az igazgatósági székhelyeken működő fiókjaiban június 14-től 30-ig megkezdi a használt vasutas egyenruhák árusítását. Ez idő alatt kizárólag vasutas dolgozók vásárolhatnak egyenruhát arcképes igazolvány felmutatása mellett. Július 1-től a BÁV bárkinek korlátozás nélkül ad el ruhadarabokat.

Ifjúsági élet

Mi érdekli a ferencvárosi fűtőház fiataljait ?

AZ ELSŐ LÉPÉS

Taggyűlés volt a fűtőházban! Felkiáltójellel kell írni ezt az egyszerű tényt, s ez nem is okoz meglepetést azoknak, akik olvasták előző cikkeinkben, hogy hányszor maradt már el a taggyűlés a ferencvárosi fűtőházban. Most végre sikerült megszervezni. Sok munkába került, de megérte. *Jó szellemű, bátorhangú, vitatkozó tanácskozás volt.* Kezdetben nehezen indult a vita, pedig ugyancsak biztatta a jelenlévőket az elnök, de később már azt kifogásolta, hogy egy-egy ifi többször is szót kér, sőt közbebeszél, megjegyzéseket tesz mások felszólalásához.

Mi nem ítéltük el a vitának ezt a módját, sőt helyeseltük. A felszólalók nem voltak gyakorlottak a nyilvánosság előtti beszédben, lámpalázzal küszködtek. Előfordult, hogy amikor a felszólaló leült, eszébe jutott, hogy még mást is akart mondani. Ült egy keveset, bátorságot gyüjtött és újra felszólalt. Jól tette.

A diszesek válaszoltak

Próbáljuk összefoglalni a taggyűlés tanulságait. A vezetőség bírálta a tagságot, amiért nem járnak el a taggyűlésre. A tagság így válaszolt: *a DISZ-vezetőség elszakadt tőlünk, többségük irodában dolgozik, nem járnak le a műhelyekbe, nem ismernek bennünket, nem tudják problémáinkat.*

Vagyis kifejezésre juttatták, nincs biztosíték arra, hogy a taggyűlés az ő tényleges problémájukkal foglalkozzon. S ebben sok az igazság. A taggyűlés beszámolója például helyesen mutatott rá a feladatokra, de nem tudta mélyen feltárni azokat a tényleges problémákat, amelyek a műhelyekben vannak. Nem beszélt a fiatalok és idősebbek viszonyáról, a szerszámhiányról stb. *A taggyűlés most kötelezte a vezetőséget, hogy járjanak le a műhelybe, rendszeresen tartsanak közvéleménykutatást, ismerjék meg a fiatalok panaszait, s igyekezzenek segíteni azon.*

A taggyűlések szervezése sem volt eddig helyes. Igaz, kiírták táblára, bemondták hangos bemondón, de gyakran csak a taggyűlés napján. A személyes agitáció meg nem egyszer úgy nézett ki, mint ahogy *Rupnik Károly* mondotta: a taggyűlés napján odajön az egyik vezetőségi tag és azt mondja: *„gyere már el a taggyűlésre, ne hülyéskedj".* Hát bizony ez nem valami meggyőző érv. Most megállapodtak abban, hogy *minden hónapban azonos napon tartják a taggyűlést*, s így a fiataloknak módjukban áll készülni arra.

Egy fröccs — egy szerszám

A felszólalók felvetettek néhány olyan problémát, amelyről nem ártana még részletesen beszélni. Például a kevés kézi szerszámot (kisméretű kulcsokat) *eldugják egymás elől a diszesek.* Előfordult már, hogy a kölcsönadott szerszámját csak egy fröccsért tudta visszaszerezni az ifjúmunkás. Égető probléma ez, s fényt vet arra is, milyen káros szellem uralkodik egyik-másik fiatal gondolkodásában. *A műhelypadokat nem takarítják a diszesek. Nem egyszer a fiatalok után az idősebbek teszik rendbe a műhelyt, akiknek szeme nem bírja nézni a rendetlenséget.*

Igaza volt *Pálfistyák István* mozdonyvezetőnek, amikor azt mondta: *volna itt sok segítőkéz az öregek között, ha az ifik kellően becsülnék, tisztelnék őket.* Ezt bizonyította *Nógrádi* elvtárs felszólalása is. Az idős, őszhajú esztergályos nemcsak segítségét ajánlotta fel, hanem a fényképezőgépét is: *szívesen kölcsön adom a DISZ fotószakkörnek, hogy készítsenek vele felvételeket a kirándulásokon* — mondotta.

A taggyűlés gazdag munkatervet dolgozott ki. *Havonta egyszer fűtőházi klubnapot rendeznek,* negyedévenként közös klubnapot a társszolgálatok diszeseivel. Megindítják *a műhelyek közötti asztalitenisz-, röplabda-, sakk- és labdarúgó-bajnokságot.* Még ebben a hónapban *színházba mennek,* a hó végén pedig *közös kirándulást rendeznek a Balatonhoz. Ujjáalakítják a DISZ-csoportokat,* megszervezik a fiatalok ellátását jó olvasmányokkal.

Jó a munkaterv, de régi mondás, hogy csak annyit ér, amennyit megvalósítanak belőle. Ferencvárosban megvan a remény arra, hogy a munkaterv megvalósul. Biztosíték: *a fiatalok megvitatták, elfogadták a munkatervet és jelentkeztek is egy-egy pontja végrehajtására.* De biztosíték az is, hogy *Pál Sándor* elvtárs, a párt-végrehajtóbizottság jelenlévő tagja, önbírálatában *elemezte azokat a hibákat, melyeket a DISZ irányításában a pártszervezet elkövetett s megígérte a jövőbeni fokozott támogatást.*

A DISZ-szervezet tehát megtette az első komoly lépést. Néhány hónap múlva ismét meglátogatjuk a fűtőházat, hogy megtudjuk, milyen lépések követték ezt az elsőt.

Bánki Géza
Major József

A vasutas komszomolisták ajándékaiért folyó brigádverseny állása

Az állomási forgalmi DISZ-brigádok közül első Miskolc rendezőállomáson *Varga Sándor* DISZ-brigádja 114 százalékos átlagteljesítménnyel. Második *Szoltói István* és *Kovács Pál* DISZ-brigádja (Dombóvár állomás) 112 százalékos átlagteljesítménnyel, harmadik *Bódis Imre* DISZ-brigádja (Budapest Nyugati-pályaudvar) 111 százalékos átlagteljesítménnyel.

A fűtőházi utazó DISZ-brigádok között *Jancsik Károly* DISZ-brigádja (Hámán Kató-fth.) az első, második *Fekete László* DISZ-brigádja (Miskolc fth.), harmadik *Stivics János* DISZ-brigádja (Dombóvár fth.). A brigádok a széntervet 128, 121, illetve 115 százalékra teljesítették.

A járműjavító DISZ-brigádok közül *Pákai István* tűzikovács brigádja az első (Északi J. J.) 183 százalékos teljesítménnyel. 2. *Petró Lajos* teherkocsi-alvázlakatos brigádja (Miskolc J. J.).

A pályafenntartási DISZ-brigádok közül továbbra is a sátoraljaújhelyi pft. *Petőfi DISZ-brigádja* vezet 137 százalékos átlagteljesítménnyel. 2. A mecsekjánosi, 3. a *ferencvárosi* pft. DISZ-brigádja.

Lakáscsere

Elcserélném Budán kertes házban lévő egy szoba, konyha, mellékhelyiségekből álló, központi fűtéses főbérleti lakásomat egyszobásra a Nyugati környékén. Tel.: 325—791. Érdeklődni lehet 9—17 óráig.

Egyszobás + 5 mellékhelyiségből álló, ipari árammal ellátott, kertes házban lévő főbérleti lakásomat elcserélném hasonlóra, vagy garzonlakásra Budán, vagy a Nyugati közelében. Lehet szolgálati lakás is. Érdeklődni lehet szombaton 14—17 óra között, II. kerület, Áldás utca 3. szám alatt.

A ceglédiek tanultak a múlt hibáiból

„Minden rosszban van valami jó" — tartja egy régi közmondás, s igazságát a ceglédi labdarúgókkal történtek is igazolják.

Olvasóink előtt ismeretes az alföldi város labdarúgó vezetőinek, játékosainak elmúlt évi megbotlása. A súlyosan elítélendő vesztegetési ügy megérdemelt büntetést vont maga után. A legfajóbb talán az volt, hogy a csapat — az elvont büntetőpontok miatt — kiesett az NB II mezőnyéből.

Az 1955. évi idény befejezése után kezdetben az elkeseredés lett urrá a város sportközvéleményén.

„Mindennek vége" — hangoztatták. A megállapítás valóban helyes volt, csak éppen nem abban az értelemben, ahogyan gondolták. Mindennek vége kellett, hogy legyen, ami odáig juttatta a ceglédi vasutasok csapatát, hogy sportszerűtlen eszközökhöz nyúljanak. A helytelen talajba ültetett mag korhadt hajtását le kellett nyesni, hogy helyében egészséges, zöldelő hajtás sarjadhasson. És dicséretes, hogy a rövid kétségbeesés után a vezetőknek volt erejük ahhoz, hogy figyelmeztetőként szem előtt tartva a múltat, hozzákezdjenek a jövő építéséhez.

Az új úton való elindulást az a vezetőségválasztó közgyűlés jelentette. Gál József birkózó-világbajnok lett az SK elnöke. Köztiszteletben álló személye biztosítéknak látszott arra, hogy olyan sportemberek vállaljanak a vezetésben feladatot, akik vissza tudják szerezni a város vasutas sportolóinak könnyelműen elvesztett becsületét. Gál József mellé a sportszerűséget mindig szem előtt tartó új vezetőségi tagok kerültek. Átszervezték a baráti kört is, amelyben Czeittler István, Botos Pál és Csendes István kapott vezető szerepet. Új edző került a csapathoz, Lőrincz Emil, aki évek hosszú sora óta a vasútnál dolgozik, s vezetői szerint kitűnően megállja a helyét.

Az új edző az idény kezdetén vette át a csapat irányítását. Tisztában volt azzal, hogy az elmúlt évi sportszerűtlen eset hosszabb-rövidebb ideig rányomja bélyegét a ceglédi csapat játékára. Célja elsősorban az volt, hogy újszellemű csapatot szervezzen. Nem tiltakozott az ellen, hogy olyan játékosok, akik távozni kívántak Ceglédről, elhagyják a várost. Halász, Kertész, Kerekes és Gyetvai új sportkört választott. Lőrincz Emil ezek után az ifjúsági játékosokra igyekezett felépíteni csapatát. Emellett természetesen számított a jószellemű, idősebb játékosokra is.

Kemény munkára fogta játékosait és noha ebben az évben a csapat a megyei első osztályban küzd, továbbra is heti háromszori edzést írt elő. A gárda lassan összekovácsolódott — kisebb zökkenők után — hamarosan a bajnokság élére került és most a tavaszi idény befejezésekor négypontos előnnyel vezet a táblázaton.

Lőrincz Emil edző szerint a gyors siker titka abban rejlik, hogy a játékosok belátták elmúlt évi hibájukat, s igyekeznek jó munkájukkal elfelejtetni azt. Az idősebbek Darányi, Marton és Madaras jó példát mutatnak a tehetséges fiataloknak, akik közül Pintér, Császár, Kökény és Gykó szorgalmas munkával az egyetemes magyar labdarúgás értékeivé is válhat.

De nemcsak a sportkörön belül változott meg a csapatról a vélemény, hanem a városban is. A városi tanács teljes erejéből támogatja az újszellemű szakosztályt. Megoldódott az évek óta vajúdó kérdés is: az eddig városi kezelésben lévő sporttelepet átadták a Ceglédi Törekvésnek.

A szurkolók lelkesedése is segíti a csapatot. Nem egyszer fordult elő, hogy egy-egy vidéki bajnoki mérkőzésre több száz ceglédi szurkoló kísérte el a csapatot.

Az elmúlt években arra is sokat panaszkodtak a ceglédi sportolók, hogy a vasutas vezetők sem támogatják a sportot. Ebben az évben ilyen irányú panasz nincs. Törődnek a sporttal az állomás, a fűtőház, s a pályafenntartás vezetői is. Különösen Ecsedi László pályamester sportszeretete jelent támogatást.

A ceglédi vasutassportolók bebizonyították, hogy abban a sportkörben, ahol köztiszteletben álló és hozzáértő vezetők irányítják a munkát, helyre lehet hozni egy olyan súlyos botlást is, amely a kishitűek szerint egy-egy sportkör életének befejezését jelenti. Cegléden hibát követtek el a múltban, de okultak belőle, s ez biztosíték arra, hogy a jövőben elkerülik azokat az utakat, amelyek nemrégen helytelen irányba vitték a ceglédi vasutasok sportéletét.

Mécs László

Ütköző

VESZÉLYES SPORT

Nem mindennapi mutatványt végzett Borki Ferenc mozdonyvezető, amikor a Környe állomáson áthaladó 7982-es vonatról átugrott a 324—1527-es mozdonyra,



hogy leváltsa Offela Imrét, aki abban a másodpercben leugrott a gépről és átugrott a vonatra. Sajnos a mozdonyvezetők váltása nem egyszer így megy ezen a „zsarnok' gépen, melynek füttyére ugrani kell a masinisztáknak.

HEJ, AZ A BÜROKRÁCIA!

A miskolci könyvelőség ellenőrzést tartott Hidasnémetin. Megállapításait ügyiratban áttette a III. és a VI. osztálynak. Az ügyirat háromszor fordult meg,



míg végül elkerült a Vasúti Főosztály főkönyvelőségéhez, onnan pedig a 8. szakosztályhoz, majd vissza a miskolci III. osztályhoz. Fél éves turné. Mindenütt marasztalták, olyan sikere volt, hogy az Állami Népi Együttes megirigyelhetné.

KÉT PIKOLÓ VILÁGOS

Amikor Kecskemétre beérkezett a 7186-os vonat, a mozdonyszemélyzet magára hagyta a gépet. A mozdonyvezető a forgal-



miba ment, a fűtők pedig a söntésbe sörözni. Nem figyeltek fel arra, hogy a restiben ellenőrök vannak. Legalább az egyik észrevehette volna: — a figyelő fűtő!

HIREK

A LECKE

Több mint harminc esztendővel ezelőtt emelte fel először a krampácsot — a pályamunkások nehéz szerszámát — Nagy Péter. Tizenhat küzdelmes év vezetett a váltókezelő szolgálatig.

Azóta nagyot fordult a világ. Nagy Péter Hercegszántó váltókezelője, községi tanácstag lett. Szeretik a községben, megbecsülték a szolgálatban. Igaz, kicsiny az állomás — de ismert ott minden szöget, semmi sem kerülte el figyelmét. (Erről egyébként bárki meggyőződhet, aki megnézi üres büntetési kivonatát). És mégis 1955 június 14-én 30 évi becsületes munka után a szegedi igazgatóság felmondta szolgálatát. Indok: Nem felelt meg az időszakos váltókezelői vizsgán.

Ki merné azt állítani, hogy nem fontos a szabályok ismerete? De ki merné azt mondani, hogy az utasítás betűinek puszta ismerete elég?! A szegedi igazgatóságnál Klapil Lajosné személyügyi előadó és Bus Ferenc a szakvizsgabiztos. Csak azt nézték, hogyan tudja felmondani a „leckét" Nagy Péter. Az ember — 30 évi becsületes, kifogástalan szolgálattal — nem volt fontos számukra.

Nagy Péter sérelmével a Központi Vezetőséghez fordult és most, 1956 májusában a vezérigazgatóság utasítására visszavették a vasúthoz, lehetőséget adva arra, hogy a kétségtelenül fontos szakvizsgákat eredményesen letegye. Klapil Lajosnét és Bus Ferencet lélektelen munkájukért a szegedi igazgatóság vezetője szigorú dorgálásban részesítette.

— **Hárommillió virágpalántát** és 150 ezer facsemetét ültettek el az állomásokon a tavaszi csinosítások során.

— **Az idén ünnepli 60 éves** fennállását a Szombathelyi Járóműjavító férfikara. A jubileumi ünnepségre előreláthatólag augusztus 26-án kerül sor.

— **Határidő előtt két nappal** megindult a forgalom a Tárnok—Martonvásár között épült második vágányon.

— **Május hónapban befejeződött** Hirden a gazdasági vasúti javítóműhely és fűtőház építése, amely a Hird—Komló közötti vasútvonal fejlesztését, illetve nagyobb arányú szállítások biztosítását szolgálja.

— **Kétmillió forint beruházással** négytengelyes vasúti kocsiba szerelt laboratóriumot létesít a MÁV egészségügyi szolgálata.

— **A könyvhét alkalmából** a Szolnok állomáson felállított könyvsátorban három nap alatt ezer forint értékű könyv talált gazdára.

— **67 400 hektoliter** sört tárol az Utasellátó Vállalat a nyári forgalomra.

— **Ünnepélyes keretek között** adták át a forgalomnak a Táska község részére épített keskenynyomközű vasútvonalat június 10-én.

— **Vidám sportünnepélyt rendezett** június 8-án a Mexikói úti sporttelepen a vasúti főosztály szakszervezeti bizottsága, DISZ-bizottsága és sportköre.

— **Új keskenynyomközű** vasútvonal épült a Dunától Bogyiszlóig a község helyreállításához szükséges, mintegy százezer tonna anyag szállítására. A vonalon öt motorosvontatót és 100 szállító járművet állítottak munkába.

Miskolc fűtőház vezet a DISZ KV zászlajáért folyó versenyben

A legutóbbi értékelés alapján a DISZ KV vörös zászlajáért folyó versenyben *Miskolc fűtőház került az első helyre.* 2. A *Budapesti Vasanyagjavító*, 3. A *Debreceni J. J.*, 4. *Nagykanizsa állomás*, 5. *Várpalota állomás*, 6. *Szeged fűtőház.*

A verseny még nem dőlt el. A hátralevő időben még lehetőség van arra, hogy bármelyik DISZ-szervezet az élre kerüljön. *Az élüzem cím elnyerésével sokat javíthatnak a fiatalok helyezésükön.*

A termelési eredmények mellett szükséges a kultúr- és sportmunka megjavítása, a fiatalok fokozott érdekvédelme és a mezőgazdaság további segítése is ahhoz, hogy a DISZ-szervezet elnyerje a DISZ KV zászlaját.

LEVELEZŐINK írják

Helyes ez ?

A hatvan—salgótarjáni vonalat két hónappal ezelőtt a miskolci igazgatóság átadta a budapesti igazgatóságnak. A május 25-i Hivatalos Lap arról intézkedik, hogy a vonalat vissza kell adni a miskolci igazgatóságnak. Nem akarok arról írni, hogy az ilyen meggondolatlan, kapkodó intézkedések mennyi pénzbe, munkakiesésbe kerülnek, de azt feltétlenül meg kell jegyeznem, hogy „fejnélküli" vonalon rendes munkát végezni nem lehet. A vonal ugyanis most a miskolci igazgatóságé, de Hatvan a budapesti igazgatóságnál maradt. Nem hiszem, hogy akad valaki, aki ezt alapos meggondolás után helyesnek tartja.

Uglyai Sándor
miskolci igazgatóság

Sarokba állítottak

Május 11-én a Keleti-pályaudvarról 20 órakor az 1306. III. szám alatt elindultam gépmenetben a Délibe az 1920-as vonat továbbítására. Ferencvárosnál 17 percet, Kelenföldnél 7 percet álltam a bejárati jelzőnél. Kelenföldre 20,45-kor érkeztem, ahol félreállítottak, hiába mondtam, hogy gépem az 1920-ast továbbítja.

Várakozás után a késve érkezett 1811-esre jártam előfogatként. A gépkísérő az összekapcsolást utasítás szerint elvégezte. Amint ez megtörtént, a szolgálatvezető indítani akarta a vonatot. Én a forgalmi utasítás 585. pontja értelmében tiltakoztam, hiszen nem tartottak fékpróbát. A szolgálattevő erre utasítást adott a gép leakasztására, engem pedig „sarokba küldött". Próbáltam magyarázni — a forgalmi utasítás 588. pontja szerint —, hogy a vonatkísérőkkel is meg lehet tartani a rövidített fékpróbát. Minden hiába. Az 1811-es — a vita miatt tovább növelve késését — elment nélkülem és én csak 21.12-kor az 5011. II. számmal indulhattam el.

Azért kerültem a sarokba, mert be akartam tarttatni az utasítást és ezért volt az 1920-as vonatnak 11 perc indulási késése.

Ocsovai István
Budapest-Keleti fűtőház

A bürokrácia kincsestárából

Vác állomáson a poggyászkamra (egy forgalomból kivont G-kocsi) ablaka betört. A váci pályafenntartási főnökséghez fordultam, hogy pótolják a keskeny kis ablaküveget. Az anyag és az egy órai munka biztosítva volt, de mégsem lehetett egyszerűen elvégezni a munkát. Először: jegyzőkönyvet kellett felvenni, hogy hogyan tört be az ablak. Másodszor: a gazdasági hivatalhoz kellett fordulni, hogy kiállítsanak egy megrendelőlevelet. Harmadszor: a megrendelőlevelet el kellett küldeni a pályafenntartási főnökségnek az előkalkuláció elvégzésére és rávezetésére. Negyedszer: az előkalkulált megrendelőlevelet szentesítés végett fel kellett terjeszteni az igazgatósághoz. És talán ötödször: ha majd visszaérkezik aláírásokkal, bélyegzőkkel ellátva, meg kell küldenem a pályafenntartási főnökséghez, hogy elvégezhessék a megrendelés szerinti munkát — egy óra alatt! Vajon mi szükség van erre?

Szobonya László
Vác

Furcsa gépesítés

A „Szocialista Vasútért" május 28-i számában olvastuk, hogy 23 állomáson öttonnás darukat állítottak üzembe.

A múlt évben Békéscsaba állomásra is érkezett egy ilyen daru. Több mint egy évig hevert a vágányok mellett, várva az összeszerelésre. Egyik helyről a másikra került, míg végre ezévben nagy erővel megkezdték összeszerelését. Vártuk, hogy május 1-én átadják rendeltetésének, de hiába. Most már két ideiglenes sínszálon áll a daru, azonban hiányzik még a villamcs-szerelése.

Talán arra gondolnak az illetékesek, hogy az öttonnás darut kézierővel fogjuk működtetni? Furcsa gondolat. Jó volna, ha végre rádöbbennének, hogy az ilyesfajta gépesítés nem sokat ér.

Vajda János
Békéscsaba

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM. 25. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. JÚNIUS 18.

A félév utolsó napjai

Múltheti számunkban örömmel állapítottuk meg, hogy a vasút sikeresen bonyolítja le az őszi méreteket öltött tavaszi forgalmat. Ezúttal sietve egészítjük ki a minden vasútas dolgozónak kétségtelenül kijáró elismerést néhány bíráló megjegyzéssel. Június első tíz napjának teljesítményei adnak erre okot.

Május mennyiségi és minőségi tervfeladatainak túlteljesítése után *június első tíz napjának szállítási terveit nem teljesítettük.* Az elmaradás ugyan nem annyira a vasutas dolgozók, mint inkább a szállítható felek hibájából, *kocsiigényhiány* miatt következett be. De a vasutasok feladata is, hogy *a megfelelő mennyiségű kocsiigénylést minden eszközzel biztosítsák és így napról napra elérjék a berakási terv teljesítését.* Nem szabadna előfordulnia — a negyedév és a félév rendkívül fontos utolsó hónapjáról lévén szó —, hogy megismétlődjék a tavaly júniusi eset, amikor a hónap utolsó tíz napjának rakodása mintegy 1200 kocsival haladta meg az első tíznapi rakodást.

Ez ugyan kissé elkésett intelem, mert mire e sorok megjelennek, már a második dekádnak is végefelé járunk és ekkorára körülbelül eldől, hogy sikerült-e kiküszöbölnünk a gazdaságtalan, egyenetlen rakodást. Reméljük azonban, hogy legközelebb a rakodások kiegyenlítődéséről számolhatunk be.

Most abból a tényből kiindulva, hogy június első tíz napjában 7205 kocsival raktak kevesebbet a tervezettnél és ez pillanatnyilag veszélybe sodorta a félévi terv teljesítést, ismételten rá kell mutatnunk az egyenletes rakodás minden áron való szorgalmazására és arra a tanulságra, hogy a jövőben még jobban kell szorgalmazni a hétfői, szombati és vasárnapi rakodásokat.

Nagyon fontos a kirakások meggyorsítása is, hiszen a június eleji elmaradáshoz nagymértékben hozzájárult az első tíz napot terhelő több ezer kirakatlan kocsi. Június 11-én ugyan némileg javult már a helyzet, a kirakatlan maradvány kissé csökkent, de még mindig nem eléggé.

A jobb kirakási teljesítményt gátolta, hogy *néhány irányvonat továbbítása nem volt megfelelő,* így a leadási elegy későn érkezett meg egy-egy rendeltetési állomásra.

Például *Szeged-rendezőre* 14,10-kor megérkezett 34 kocsi söder a 750 C. számú vonat menetében irányvonatként. Az állomás szabályszerű előjelentést kapott. A vonatot mégis csak 18,50-kor továbbították a 4868. sz. vonat menetében azzal az indokolással, hogy a vonatot nem tervezték be és csak az esti tervezés után mehet tovább.

A 2390. sz. söder irányvonat 10,54-kor érkezett Nyíregyházára. Gépkezelés és egy kocsi kisorozása után 13,20-kor indították. Debrecenbe a vonat 4769-esként 18,47-kor érkezett és Debrecen-Vásártérre csak 22,59-kor továbbították. A kocsikat így csak éjfél után állították ki a nyílt vonalra kirakáshoz. Így a vonat 52 kocsija is a maradványba került. A vonat Nyíregyházától Debrecen-Vásártérig 10,54-től 22,59-ig 12 órahosszát futott. Az irányvonatok ilyenmódon való továbbítása a leghatározottabban elítélendő. A hivatott igazgatósági szervek a legtüzetesebben vizsgálják ki az ilyen és hasonló eseteket és vonják felelősségre a késedelmes továbbításért felelős személyeket.

Az utóbbi napokban ismét szaporodtak a vonatfeloszlatások és a géprevárások, de a vonatravárások száma se túlságosan csökkent. A géprevárások átlaga gépenként öt, a vonatravárásoké négy óra körül mozgott. *Mennyi lassú elegymozgást, mennyi késői befutást, késői beállítást, megkésett kirakást idéz ez elő!*

Az elegytovábbítást továbbra is gátolják az elhúzódó vágányzárak. Gelse és Ujudvar között például a minap az állandó vágányzár miatt hat vonatfeltartás volt, összesen 656 perc időtartammal, emiatt Nagykanizsa térségében meglassult az elegymozgás és az elegy legtöbbször csak a késő esti órákban érkezett meg a rendeltetési állomásra. A pályafenntartási szolgálat vegye figyelembe, hogy *a vasút féléves tervének teljesítését veszélyezteti, ha ilyen esetek fordulnak elő.* A vágányzárakat tehát a forgalom nagyobb károsodása nélkül kell intézni.

Ezek azok a hibák, amelyeknek elkerülésére a félév utolsó tíz napjában fokozottan vigyázzunk. A sok vonatfeloszlatás, géprevárás, vonatravárás, vágányzár, az emiatt bekövetkezett megkésett kirakás és egyéb károsodás következmény leronthatja a második negyedév első két hónapjában elért jó eredményeink értékét. Márpedig nyilván nem akad egyetlen vasutas dolgozó sem, aki a lelkére venné, ha nem sikerülne második ötéves tervünk első félévének teljesítése. Úgy dolgozzunk tehát az utolsó tíz napban, hogy újabb sikerrel gazdagíthassuk a vasutas becsületet, s nagy lépéssel kerüljünk közelebb azon fogadalmunk valóraváltásához, hogy határidő előtt fejezzük be éves tervünket.



Kiss András lakatos, a szakma kiváló dolgozója 170 százalékos átlagteljesítményével tűnik ki a MÁV Hídépítési Főnökségnél. (Kovács Géza felv.)

Határállomáson

Hosszú idő után, szolgálati úton ismét *Kelebián* jártam. A 958/II. számú gyorstehervonatot továbbítottuk. Kiskőrös állomáson a forgalmi szolgálattevő felhívta a mozdonyszemélyzetet: úgy végezzék a gépkezelést, hogy Kiskunhalason áthaladva a határállomásig visszük a vonatot.

Tíz óra 21 perckor érkeztünk Kelebiára. Vonatunk átadása után nem tértünk pihenőre, hanem körülnéztünk, figyeltük az állomás megélénkült forgalmát. Délről, a magyar—jugoszláv határ irányából meleg tavaszi szél fújt, ragyogóan sütött a nap. Rövid idő múlva, mintha csak a szél hátán érkezett volna, hosszú tehervonat gördült be az állomásra Subotica felől. A magyar és a jugoszláv vasutasok barátságosan üdvözölték egymást.

Benéztünk a váróterembe is. Az utasok közül többen Jugoszláviából érkeztek, mások viszont oda igyekeztek. Egy Szabadkáról érkezett idősebb asszony a magyar vámközegek udvarias viselkedését dícsérte, voltak, akik azt az elvtársi segítséget emlegették, amelyet a jugoszláv katonák tanúsítottak az árvízveszély idején.

Tizenkét óra 50 perckor a jugoszláv vasutasok már vitték is tovább azt a vonatot, amelyet mi hoztunk. A tartalék a határon túlról érkezett vonatot rendezte. Tizenöt óra 10 perckor a 955-ös számú gyorstehervonattal mi is visszaindultunk Budapest felé.

Az állomásból kihaladva még egy pillantást vetettünk a felpezsdült forgalomra. Arra gondoltunk, hogy a két békeszerető nép még közelebb került egymáshoz. S ennek a baráti közeledésnek az elősegítői vagyunk mi, vasutasok is.

Kovács József
Budapest-Ferencváros

Fejezzük be sikerrel a félévet

Már csak néhány nap választ el az első félév végétől. A feladatok minden nap növekednek, a nyári menetrend megsokszorozta a munkát. Számos szolgálati hely sikeresen küzd az élüzem cím elnyeréséért, de azok a szolgálati helyek is, amelyek az elmúlt hetekben egyes versenytényezőknél elmaradtak, ezekben a napokban pótolhatják lemaradásukat, még elnyerhetik a kitüntető élüzem címet.

A versenynek friss lendületet ad a közeledő vasutasnap és az alkotmány ünnepe. Több szolgálati helyen már megtörténtek a felajánlások és megkezdődött a vetélkedés a jó eredményekért, a vasutasnap és augusztus 20. tiszteletére.

Akikről eddig keveset beszéltünk

A Szeged-Tisza pályaudvaron létesült rakodógép karbantartó vállalat mindössze 12 dolgozót foglalkoztat. Mégis fontos munkát végez, az üzem javítja az igazgatóság összes rakodógépét. A műhely jó munkájától nagyban függ, hogy mennyi gépet tudnak a megnövekedett rakodásoknál felhasználni. A rakodógép karbantartó májusban 134,5 százalékra teljesítette tervét és az egy darabra eső átlagos javítási költséget 34 forinttal csökkentette. A dolgozók közül kitűnt *Szabó János*, aki rendszeresen 40 százalékkal túlteljesíti tervét. *Berta Lajos* és *Halmazsán István*, akiknek múlt havi tervteljesítése 136,3, illetve 134,4 százalék volt. *(Sziládi Sándor leveléből.)*

Műszaki dolgozók versenye

A Celldömölki Építési Főnökség 4-es és 8-as számú építésvezetőségének műszaki dolgozói felajánlást tettek a második negyedév befejezésének segítésére, és a vasutasnap tiszteletére. Vállalták, hogy a műszaki feltételek biztosításával elősegítik a júliusi és augusztusi terv 105 százalékos teljesítését. Ennek érdekében két százalékkal csökkentik az önköltséget, gondos ellenőrzéssel és segítéssel biztosítják az elvégzett munkák jó minőségét. A versenylendület fokozása érdekében versenyre hívják az 1-es, 2-es, 3-as, 11-es és 12-es építésvezetőségek műszaki dolgozóit.

Az építési főnökség műszaki dolgozói nagy kedvvel kezdtek hozzá vállalásuk teljesítéséhez, de hogy felajánlásukat siker koronázza, szükséges, hogy több segítséget kapjanak a szombathelyi igazgatóság II. és III. osztályától, valamint a vasúti főosztály illetékes szerveitől. *(Mező László leveléből.)*



A Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség létszámába tartozó Fenyvesi Vidor és Fehér József új motoros sínfűrészgéppel dolgozik. A kézi erővel végzett napi 18 sínvágás helyett a gép 50-et vágaz el. (Kovács Géza felv.)

Újítómozgalom a Gazdasági Vasutaknál

A Gazdasági Vasutaknál nagy lendületet vett az újítómozgalom. Különösen a mezőhegyesi vonalfőnökség újítói érdemelnek dicséretet. A mezőhegyesiek eddig az újítók közötti versenyben a hetedik helyen jártak, de áprilisban az első helyre kerültek 11 darab újításukkal. A budapesti vonalfőnökség újítói értek még el jó eredményt a többi vonalfőnökségnél az előzőekhez képest bizonyos visszaesés mutatkozik.

Az elfogadott újítások közül kiemelkedik Ferencz Rezső építési ellenőr újítása, aki a fegyvernek—tiszaböi vonal felújítási terveit módosította. A pálya egy szakaszán betontámfalat kellett volna építeni, az újító támfal helyett részü képzéssel, terméskő burkolással helyettesítette a támfalat. Az előzetes kalkuláció szerint az újító 24 820 forintot takarított meg a népgazdaságnak.

Indulás késéssel — érkezés rövid menetidővel

Június 1-én a 4161/D—4162/D számú darabárus könnyű kezelőtehervonatpár, amely Tapolca és Pusztaszabolcs között közlekedik, Tapolcáról 218 perc késéssel indult. *Polgári Lajos* vonatvezető és brigádja egész úton kitűnő munkát végzett és bár nagy volt a késés, mire visszaérkeztek Tapolcára, már 108 percet megtakarítottak a menetidőből. A kitűnő brigád 326 perccel rövidítette meg a vonat oda-vissza útját. *(Bognár Károly leveléből.)*

Egymást segítve

Zalaegerszeg és Nagykanizsa állomás dolgozói tapasztalatcserére jöttek össze nemrégiben Zalaegerszegen. A tapasztalatcsere végén szocialista szerződést kötöttek egymás munkájának segítésére, a megnövekedett nyersolaj és pakuraszállítás biztosítására.

A zalaegerszegiek vállalták, hogy minden esetben biztosítanak irányvonatokat, az esetleges késésekről tájékoztatják Nagykanizsa forgalmi szolgálattevőjét és igyekeznek a gépácsorgásokat megszüntetni. A nagykanizsaiak 30 százalékkal csökkentik a zalaegerszegi vonatkísérőszakaszok készenléti idejét, a vonatokba a tartály és egyéb kocsikat elkülönítve sorozzák be a munka meggyorsítása céljából. *(Pécsi Lajos leveléből.)*

Sikerrel teljesítik tervüket

A hatvani pályafenntartási főnökségnél a legjobb eredményt a VII. szakasz, Varga Pál előmunkás brigádja érte el. A vágányszabályozásnál 123 százalékos teljesítménnyel kerültek az élre. Még jobb a diósgyőri pft. főnökség II. szakaszának eredménye, ahol Bodnár István brigádja 126 százalékot ért el a vágányszabályozásnál. Jó eredmények születtek még a sátoraljaújhelyi, az ó- és új-miskolci pályafenntartási főnökségeknél is.

VASUTAS FIATALOK TALÁLKOZÓJA A NŐK VILÁGKONFERENCIÁJÁNAK KÜLFÖLDI KÜLDÖTTEIVEL

Mintha virágoskert virulna a szakszervezet központjának klubtermében: minden asztalon piros szegfűk, fehér rózsák üdezöld levelek keretében. S amikor megérkeznek a külföldi vendégek, őket is csokorral árasztják el a fiatalok. Fiatalok, fiatal lányok és asszonyok találkozója, virágok között — felejthetetlenül bájos kép, s nem csupán külsőség, mert már az első percekben meleggé barátivá, közvetlenné varázsolta a légkört.

A Vasúti Főosztály DISZ-szervezetének asszony- és leányaggiai hívták meg körükbe a dolgozó nők első világkonferenciájának két vasutas küldöttét, s most, túl a fogadtatás hivatalos részén, már peregnek a kérdések, olyan természetes gördülékenységgel, annyi mindenre kiterjedő érdeklődéssel, ahogyan csak nők tudnak egymással beszélgetni.

A román vasutasnők munkájáról

— Hány nő dolgozik a CFR-nél? — hangzik az egyik kérdés, s *Eleana Argyesanu*, a román vasutas nők küldötte már válaszol is.

— Körülbelül 40 000 nő dolgozik a CFR-nél, a legkisebbtől a legmagasabb beosztásig. A „Vörös Grivica" műhelyben, ahol hosszú éveken keresztül dolgoztam, igen sok művezetőnő és mesternő van. Az előző években szép számmal voltak mozdonyvezetőnők, fűtőnők, de a szakszervezet igyekezett könnyebb beosztásba helyeztetni a nőket. Ma már csak azok a nők vannak nehéz szolgálati helyeken akik annyira megszerették munkájukat, hogy nem akarják otthagyni.

— Hogyan készültek a világkonferenciára? — hangzik több felől is a kérdés.

— Mindenütt nőgyűlések voltak, melyeken megválasztották a küldötteket. A vasutas nők a konferencia tiszteletére két túlsúlyos békevonatot indítottak, amelyeken a vonatvezető és a vonatkísérők mind nők voltak. Az üzemekben dolgozó nők munkafelajánlásokkal köszöntötték a konferenciát.

— Milyen a vasutas nők helyzete?

—A nők helytállnak a vasúti munka minden területén. A szakszervezet, a szakmai kollégium állandóan foglalkozik a nők helyzetével, igyekeznek a legkedvezőbb munkakörülményeket megteremteni számukra. Legutóbb a kollégium határozatot hozott arra, hogy a női utazószemélyzet részére biztosítani kell a szombati szabadnapot. Egyébként a nők előtt nyitva áll az út a szakmai továbbképzéshez, igen sokan tanulnak a vasúti főiskolán, a távközlési és egyéb technikumokban. Sok nő részesült kormánykitüntetésben, március 8-án, a Nemzetközi Nőnapon 30 vasutas nő kapott magas kormánykitüntetést.

A francia küldött válaszol

Persze rengeteg kérdéssel ostromolják a Vasúti Főosztály fiataljai a francia vasutas nők jelenlevő küldöttjét, *Christiane Carrét* is, a francia vasutak központi számfejtési hivatalának géptávirókezelőjét. A szakmai kérdéseken kívül persze nem maradhatnak el a divatkérdések sem, hiszen fiatal nők a kérdezők, s párizsi asszony a kérdezett.

— Ne gondolják hogy a ruházkodás nem probléma a dolgozó francia nőknél. Választék van ugyan bőven, nylon anyagokból különösen de az árakat nem a dolgozó nők keresetéhez szabták. Az átlagos vasutas fizetések 20—25 000 frank körül vannak, de igen sok dolgozó nő, például a sorompóőrök csak 8000 frank körül keresnek, ami mintegy 240 forintnak felel meg.

— 350 000 francia vasutas közül 30 000 a nők száma — felelt a további kérdésekre. Elmondta, hogy magasabb beosztásban nincsenek nők, nem is képezhetik magukat, mert még a szaktanfolyamokon is csak férfiak vehetnek részt. A vasutas nők helyzete nehéz, mert egyáltalában nincs bölcsődéjük, így gyermekeiket nem tudják hol elhelyezni. A teljes egyenjogúságot még nem sikerült kivívniok, mert például a vasutas nők kevesebb szabadságot kapnak, mint a férfiak. A szakszervezetekbe tömörült francia nők békemozgalma egyre erősödik, napirenden vannak a tiltakozások a francia kormány algériai háborúja ellen, s a francia nép bízik abban, hogy a Francia Kommunista Párt által vezetett békeharc éppen úgy az igazságtalan algériai háború beszüntetéséhez vezet, mint ahogy a nép egységes tiltakozása az indokínai háború befejezésére kényszerítette a kormányt.

A vasutas DISZ fiatalok és a külföldi küldöttek találkozóját ezután *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója üdvözölte. Kifejtette, hogy a magyar vasúton is még többet kell tenni a dolgozó nők munkakörülményeinek javításáért, mert nem szabad elfeledtenünk hogy a dolgozó nők feleségek, anyák is, akikre az otthon gondja vár a szolgálat után.

Rövid felszólalása után jutalmakat osztott ki a főosztály DISZ szervezetének legeredményesebben dolgozó nőtagjai között, majd a részvevők még hosszú ideig együttmaradtak, s most már a külföldi vendégek sok-sok érdeklődő kérdésére kellett válaszolniuk a magyar fiatalok.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A pártbizalmiak újjáválasztása

Második ötéves tervünk végrehajtásában a vasútra is nagy feladatok hárulnak. Ahhoz azonban, hogy e feladatoknak minden tekintetben eleget tudjunk tenni, feltétlenül szükséges, hogy pártszervezeteink minden téren fokozzák aktivitásukat. *A pártélet lenini normáinak erősítésében, a pártfegyelem szilárdabbá tételében döntő befolyásuk van a párt legkisebb egységeinek, a pártcsoportoknak és a pártcsoportok választott vezetőinek, a pártbizalmiaknak.*

Miért szükséges az újjáválasztás?

A pártbizalmiak munkájában — különösen a pártvezetőségek újjáválasztása óta — javulás tapasztalható. Tevékenységük ma már legtöbb helyen nemcsak a tagdíj fizetésére, hanem a csoportokhoz tartozó párttagok nevelésére, a szállítási munka megjavítására is irányul. A megválasztott pártbizalmiak egy részét azonban az eltelt idő alatt elhelyezték, vagy a pártvezetőségekbe választották és a helyettük megbízott pártbizalmiak egy része nem végzi kielégítően munkáját. E tények figyelembevételével a Központi Vezetőség határozatot hozott a pártbizalmiak újjáválasztására, amelyet *1956. június 15-től, augusztus 30-ig kell végrehajtani.*

A választás előkészítése, végrehajtása az alapszervezetek vezetőségének feladata. A pártvezetőség tagjai külön-külön is felelősek a választás előkészítéséért, végrehajtásáért. Ennek érdekében számos pártvezetőségnél a vezetőség tagjai felosztották a pártcsoportokat. A *Szeredi Vasanyagjavítónál* például az öntödében levő két pártcsoportot *Takács József* és *Pamuk Sándor* elvtárs segíti és ellenőrzi. Ez azonban nem kisebbíti a szervezőtitkár felelősségét. A vezetőségnek a választásért a szervezőtitkár felelős.

A vezetőség munkája csak akkor lesz eredményes, ha az előkészítés során alapos és körültekintő munkát végez. Ehhez szükséges, hogy a párttagság egészének véleményére, javaslatára fokozottabban támaszkodjon. Több helyen *a pártbizalmiak újjáválasztásával kapcsolatos tennivalókat a pártszervezeteink taggyűlésen vitatták meg.* A vezetőség az itt elhangzottakat figyelembe véve készítette el a választási munkatervet, amely rögzíti a pártvezetőség és a pártbizalmiak tennivalóit.

A pártcsoportok megszervezése, a tagok, tagjelöltek pártcsoportba való beosztása az alapszervezet vezetőségének feladata. Az előkészítés során figyelembe kell venni, vajon az egy pártcsoporthoz tartozó párttagok egy termelési egységben dolgoznak-e. Amennyiben nem, úgy — a körülményeket figyelembevéve — *át kell szervezni a csoportokat, hogy lehetőleg az azonos munkaterületen dolgozó párttagok egy pártcsoportban* legyenek. (Pl. a forgalmi szolgálattevő a váltókezelőkkel, vagy az egy turban levők.) Ilyen pártcsoportnál a pártbizalmi ismeri a termelési eredményeket, az embereket, meg tudja beszélni a feladatokat és ha szükséges, segítséget tud adni. *Kiskunfélegyháza* állomás pártvezetősége mindezt figyelembe véve szervezi át a pátcsoportokat.

Javítsuk a pártcsoportok munkáját

A választás nem öncél, akkor lesz sikeres, ha segíti a soronlevő feladatok megvalósítását, például az új oktatási év előkészítését, a szállítási feladatok jobb végrehajtását. *Kecskemét pályafenntartási* és több más alapszervezet választási műszakot szervez pártcsoportonként. *Kecskemét G. V.* pártszervezete célul tűzte ki, hogy a választást összeköti a progresszív tagdíjfizetés megjavításával.

A választás során élővé, elevenné kell tenni a pártcsoportok munkáját. *Vészt* állomáson például tervbe vették, hogy a pártcsoportok megbeszélik eddigi munkájukat, megvitatják, hogy mennyiben tettek eleget a Szervezeti Szabályzatban foglaltaknak. Ezeken a megbeszéléseken a pártvezetőség egy-egy tagja is részt vesz.

Valamennyi pártbizalmit újra kell választani. Ez azonban nem azt jelenti, hogy valamennyi bizalmit le is kell váltani. Etekintetben mind a pártvezetőségre, mind a párttagságra nagy feladat hárul. *Bizalmiaknak olyan elvtársakat válasszanak, akik a pártvezetőségi tagok után a legképzettebbek és az eddigi munkájukkal kiérdemelték, hogy a pártcsoportok élén álljanak.* Mérlegelni kell, milyen támogatást nyújtottak eddig a pártszervezetnek, a vezetőségnek, hogyan segítették a munkát, a népnevelőket. Figyelembe kell venni azonban azt is, hogy *eddigi munkájukhoz milyen segítséget kaptak* a vezetőségtől és a csoport tagjaitól. Olyan bizalmiakat válasszanak a pártcsoportok, akik minden tekintetben megfelelnek e fontos pártmegbizatásnak.

A csoportértekezlet

A pártbizalmiakat a pártcsoportok csoportértekezleten, nyílt szavazással választják meg. *A választás időpontját előre határozzák meg és közöljék a csoport tagjaival,* egyrészt, hogy meg tudjanak az értekezleten jelenni, másrészt, hogy fel tudjanak arra készülni. A csoportértekezleten a bizalmi röviden értékelje az eddig végzett munkát, a csoport tagjai pedig mondják el véleményüket, javaslatukat. A választást az augusztusi taggyűlés hagyja jóvá. A pártvezetőség a választás tapasztalatait értékelje és munkájában e tapasztalatokat használja fel. A megválasztott pártbizalmiaknak pedig adjon segítséget, hogy munkájukat a követelményeknek megfelelően tudják végezni.

HRIVNYÁK GYULA
Szeged, politikai osztály.

DICSÉRET ÉS JUTALMAZÁS

Csizmadia Vilmos mozdonyvezető és Simon István fűtő (Szolnok fth.) Cegléd állomáson súlyossá válható balesetet háríttottak el, ezért dicséretben és 800, illetve 500 forint jutalomban részesültek.

Kovács I. Lajos sorompóőr (Pesterzsébet-felső BÉV. állomás) a Pesterzsébet-felső állomás „E" jelű „Megáll!" állású bejárati jelzőjét meghaladó 2669. sz. vonatot kézijelzéssel megállította. Éber szolgálatáért dicséretben és 1500 forint jutalomban részesült.

Majoros István, Miskolc gömöri pu. állomáson beosztott kocsirendező szolgálat közben egy árudézsmálást nemcsak megakadályozott, hanem hosszabb üldözés után az árudézsmálót el is fogta. A kötelességét meghaladó, lelkiismeretes munkájáért dicséretben és 300 forint pénzjutalomban részesült.

A közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes elvtárs 10/45/1956. sz. rendeletével Dobosy István főintéző, állomásfőnöknek, valamint Füzessy László áll. előlj., forgalmi szolgálattevőnek Veresegyház állomáson 1955. december 28-án történt bűncselekmények során a szolgálatban tanúsított bátor és félelemnélküli példamutató helytállásukért elismerését fejezte ki. Ezen felül Füzessy László forg. szolg. tevőt, aki sérülést is szenvedett, 1000 forint jutalomban részesítette.

Több a túlsúly a szegedi igazgatóságnál

Az elmúlt hónapokban a szegedi igazgatóság nem tudta teljesíteni túlsúlytovábbítási tervét. Májusban az igazgatóság határozatot hozott, mely szerint az illetékes előadók kiutazásaik során fokozott segítséget nyújtsanak a szolgálati helyeknek, segítsenek megoldani a túlsúlytovábbítás problémáit.

Az eredmény nem maradt el. Az igazgatóság a napi 1000 tonnás tervet 3110 tonnára teljesítette. Havi átlagban pedig 31 000 tonna helyett ennek háromszorosát, 96 431 tonna túlsúlyt továbbítottak a fűtőházak gépei. A legjobb teljesítményt a kiskunhalasi fűtőház érte el, amely 44 184 tonna túlsúlyt továbbított, második Békéscsaba, harmadik pedig Szeged fűtőháza a túlsúlytovábbításban. (Török József leveléből.)

Nemzetközi ÉLET

A LEGFONTOSABB VONALAK VILLAMOSÍTÁSA LENGYELORSZÁGBAN

A gazdasági élet nagyarányú fejlesztése szükségessé tette Lengyelországban a legfontosabb vasútvonalak gyorsütemű villamosítását. A háború előtt évente átlagosan 20 kilométert villamosítottak, a hatéves terv időszakában az évente villamosított vonalszakaszok átlagos hossza 50 kilométer volt.

Nagyarányú villamosítási munkák folytak a Varsó környéki gócpontban, valamint a tengerpartmenti három nagy város Gdansk, Gdynia és Sopot vidékén. A legnagyobb jelentőségű munka a Varsó és Stalinogród közti útvonal villamosítása még az idén befejeződik.

Az új ötéves terv időszakában nagyarányú villamosítást hajtanak végre a dél-lengyelországi fővonalakon.



Tito elvtárs Moszkvába érkezésekor beszédet mond a Kijevi pályaudvaron
(V. Szavosztjanov felv.)

ZSEBEXPRESSZ

Nemrégiben futotta első útját egy svéd vonat, amit „zsebexpresszek" neveznek. A vonat alacsony, könnyű kocsikból áll és nagy sebességgel halad. Innen nyerte nevét svéd nyelven az alacsony, könnyű, gyors szavak kezdőbetűiből: KKL-vonat. A kocsik oldalai befedik az alvázat és így csökken a levegő ellenállása. A kocsik padlója csupán 55 cm-re van a sínek fölött. A kocsik 4 keréken futnak oly módon, hogy egy-egy pár kerék szolgál két kocsi alátámasztására. Ezzel kocsinként két tengelyt takarítanak meg. A rúgózást gumival oldották meg. Az expressz rövid- és középtávolságokra épült, de használható nagy távolságokra is mintegy 20 kocsival. A vonat terhelése utasokkal együtt 149 tonna. Vontatására 35 tonna súlyú, 1400 lóerős Diesel-mozdonyt használnak. Az újfajta vonat előállítási költsége körülbelül 65 százalékát teszi ki az átlagos vonatépítési költségnek.

HÍREK A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

A román vasutak kocsiparkját 1960-ig 11 000 teher-, 500 négytengelyű személy-, 400 tartány- és 800 hűtőkocsival bővítik. Az ötéves tervben 500 mozdonyt kap a román vasút.

★

A Kínai Népköztársaságban üzembe állították az első hazai gyártmányú mozdonyt, amely óránként 55 kilométer feletti sebességgel nagyobb terhet vontat, mint a kínai vasutakon eddig használt külföldi mozdonyok.

★

A luxembourgi vasutak nemzetközi forgalomban is jelentős vanalait a következő öt évben villamosítják. Elsőnek az Arlon—Luxembourg—Thionville vonal villamosítását végzik el.

★

A Délafrikai Unió vasutait az elkövetkezendő években teljes egészében felújítják.

★

A Német Demokratikus Köztársaságban a téli közlekedés biztosítására váltó melegítőkészülékeket szerkesztettek. A több fűtőegységből álló szerkezetet a sinekre illesztik. A berendezést központilag kapcsolják ki és be.

Az olasz vasutak deficitjének csökkentésére a vasúti tarifa 8—14 százalékos emelését tervezi a vasutak igazgatósága.

★

A szudáni államvasutak igazgatósága egy vasútvonal építését vette tervbe El Qubba és Nyala között. Ugyanakkor pályázatot írt ki 150 teherkocsi és 36 000 tonna sín szállítására.

★

Watkinson angol közlekedésügyi miniszter bejelentette, hogy a brit vasutakon a közeljövőben emelni fogják a teher- és árudíjszabást.

★

A szverdlovszki trösztt (Szovjetunió) megkezdte Aziatszkaja és Kacskanar közötti vonal villamosítását.

★

Jugoszlávia és Olaszország felé ismét megindult a személyforgalom Murakeresztúron át. A Budapest—Délipályaudvarról induló reggeli sebesvonat a hét bizonyos napjain közvetlen kocsit továbbít Fiumébe és Velencébe. A várható nagyobb nemzetközi utasforgalomra való tekintettel vámhivatal létesült a Délipályaudvaron.

Három megye vasutas békeharcosainak találkozója Nagykanizsán

Három megyéből, *Zalából, Vasból, Baranyából,* tehát a fél Dunántúlról adtak találkozót egymásnak vasárnap a vasutas békeharcosok *Nagykanizsán.* A reggeltől késő estig tartó béketalálkozón azonban nemcsak vasutasok és hozzátartozóik vettek részt, a gazdag programot nagy érdeklődéssel kísérték végig a nagykanizsaiak, valamint a Zalaegerszegről, Dombóvárról érkezett vendégek is. Képviseltette magát a találkozón az Országos Béketanács, a megyei és a városi békebizottság, a városi párt-végrehajtóbizottság és a tanács, valamint a Hazafias Népfront.

Kilenc óra előtt néhány perccel gördült be a feldíszített nagykanizsai állomásra a zalaegerszegiek különvonata. A motorkocsi élén nemzetiszínű keretbe foglalt betűk hirdették: *„Éljen a vasutas békeharcosok találkozója!"* A békeküldötteket *Magyar Miklós,* a nagykanizsai tömb békebizottsági elnöke üdvözölte, majd selyem békezászlót nyújtott át a küldöttség vezetőjének, *Kovács Lászlónak,* aki viszonzásképpen emlékzászlót adott át a nagykanizsai vasutas dolgozóknak.

Érdekes, hasznos tapasztalatcsere

Az ünnepség az állomás előtti téren, a vasút százéves jubileumára emelt emlékkút előtt folytatódott, ahol *Nagy Rezső* elvtárs ismertette Nagykanizsa állomás fejlődését, valamint a nagykanizsai vasutas békemozgalom eseményeit. A beszámoló után a részvevők meglepetésére és nem csekély örömére „csapraverték" a kutat, amelyből friss, hűs sör csörgedezett, a figyelmes vendéglátók ugyanis egyhektós söröshordót süllyesztettek a kút aknájába.

A béketalálkozó részvevői ezután szakszolgálati áganként csoportosultak ,ugyanis a találkozó rendezői igen ötletesen módot találtak arra, hogy szakmai és műszaki tapasztalatcserét is tartsanak a találkozó keretében. A forgalmi szolgálat dolgozóinak alkalmuk nyílt arra, hogy megismerkedjenek az új, *módszeres elegyrendezéssel,* amelyet ugyan Nagykanizsán sem régen vezettek be, de segítségével már is sikerült lényegesen megrövidíteni a vonatok összeállításának idejét. A vontatási dolgozók a fűtőházat látogatták meg, ahol megtekintették a műhely újabban beszerzett szerszámgépeit, a tengelyeszter-gapadot, az ajax-kalapácsot, a fűtőház legújabb büszkeségét, a két hete érkezett 424.280-as számú mozdonyt, a sűrített levegővel működő mozdonykerékpár süllyesztőt, valamint a tökéletesen felszerelt oktatótermet, amelynek minden szemléltető modelljét a fűtőház dolgozói készítették.

„A vasutasok a békeharc erős frontszakaszát tartják"

A szakmai bemutató után a találkozó részvevői a zalaegerszegi vasutas zenekarral az élen a vasutasok *„Kodály Zoltán" művelődési otthonába* vonultak. Az itt megtartott békenagygyűlésen *Nándori Pál,* az Eötvös Lóránd Egyetem nemzetközi tanszékének adjunktusa ismertette a békevilágmozgalom legújabb sikereit, a Szovjetunió békeharcának eredményeit, a nemzetközi feszültség enyhülésében, valamint a világ vasutasainak és köztük a magyar vasutas dolgozók egyre nagyobb arányokban kibontakozó békemozgalmának jelentőségét.

Mind több vasutas mellét díszíti az arany és ezüstkoszorús békejelvény — mondotta a többi között. — A vasutas dolgozók a világ békeharcának egyik erős frontszakaszát tartják, mégpedig acélosan. A kapitalista országok vasutasai nemegyszer hozzájárultak a fegyverkezési hajsza lassításához azzal, hogy megtagadták a hadianyagszállítmányok továbbítását, s számtalanszor kifejezésre juttatták mély együttérzésüket a békéért küzdő népek százmillióival. A népi demokratikus országok vasutasai pedig, élükön a hős szovjet vasutasokkal, erejük megfeszítésével, nehézségeket legyőző lelkesedéssel szállítják a tonnák millióit a szocializmus építkezéseihez.

A békenagygyűlésen *Sándor István,* az Országos Béketanács küldötte négy vasutas békeharcosnak, *Lisiczky Lajos* nagykanizsai állomásfőnöknek, *Nagy Rezső* számadópénztárosnak, valamint *Kovács László* és *Virág István* zalaegerszegi vasutas dolgozóknak nyújtotta át a békemozgalom arany-, illetve ezüstkoszorús jelvényét.

A nagyszabású vasutas béketalálkozó délután kultúrműsorral folytatódott, amelyen a nagykanizsai és a zalaegerszegi vasutas tánccsoportok népi táncokat mutattak be.



A nagykanizsai vasutasok nevében Magyar Miklós békebizottsági titkár üdvözli a találkozóra érkezett zalaegerszegi, pécsi, dombóvári és soproni vasutasokat
(A nagykanizsai MÁV művelődési otthon fotokörének felv.)

A politikai iskolák színvonalát tovább kell javítani

A Szolnoki Járóműjavító ÜV pártbizottsága sokat tett azért, hogy a politikai iskolák megszervezése zökkenőmentesen történjen. Jól dolgozott *Falusi Zoltán* oktatásfelelős is, aki a szervezési munkáknak javarészét végezte. *Az előkészítés eredményét érezni lehetett az egész oktatási év alatt, javult a pártoktatás színvonala.* A múlt évben a hallgatóknak 72 százaléka kapott bizonyítványt. ebben az évben már 74 százaléka. A propagandisták is jobban dolgoztak ebben az évben.

A legjobb propagandista volt az idén is épp úgy, mint a múlt évben *Fekete János* elvtárs. Jó légkört alakított ki a párttörténet I. konferenciáján. *elmélyítette a hallgatókban a tanulás fontosságát és ő maga is mindenkor alaposan felkészült a foglalkozásokra.* Hasonló jó munkát végzett *Csontos Mihály* és *Török Lajos,* valamint *Fehér Sándor* propagandista is.

Az iskolák elméleti színvonalában azonban kevés változás történt a múlt évhez viszonyítva. *Az elméleti színvonal a javulás ellenére is alacsony. A pártbizottság feladata, hogy fokozottabb támogatással és ellenőrzéssel elősegítse az új oktatási évben az iskolák színvonalának emelését.* Ehhez alapvető feltétel, hogy a propagandisták is növeljék marxista—leninista képzettségüket.

CSOMOR JÁNOS
Szolnoki Járóműjavító.

A módszeres elegyrendezés egyharmadára csökkenti a vonatok összeállításának idejét

— Ankét és bemutató Kelenföld állomáson —

Ez az ankét azzal kezdődött, hogy a részvevők — a budapesti igazgatóság állomási oktatótisztjei és szabadnapos kocsimesterei — *Kelenföld állomáson* felszálltak az ipartelepi menetre, s elindultak az úgynevezett elektromos kitérő felé. Vagyis az ankét, amelynek célja *a több elegycsoportú vonatok módszeres rendezésének* ismertetése volt, gyakorlati bemutatóval kezdődött, s mint az előzményekből, valamint a bemutatót követő vitából kiderült, erre nagy szükség volt, mert több tisztázatlan kérdést világított meg az új módszerrel kapcsolatban.

Az előző hónapokban és hetekben már tartott hasonló ankétokat a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet*, karöltve a budapesti igazgatóság oktatási csoportjával, valamint a szakszervezettel, így *Szombathelyen, Debrecenben, Pusztaszabolcson.* Ezeken az ankétokon a több elegycsoportú vonatok állomási sorrendben történő összeállításának új módszerét ismertették, összekapcsolva a korszerű síktolatási módszerek alkalmazásával. A kelenföldi bemutató és ankét újdonsága volt, hogy *ipartelepi elegyelő rendezését szemlélhették az 51 kocsiból álló vonaton.*

A bemutató hibái és tanulságai

A vonat szétrendezését 10 óra 58 perckor kezdték meg, három vágányon. A módszeres elegyrendezés ipartelepi alkalmazásának egyik előnye, mint a bemutató is szemléltette, hogy a szétrendezés egyúttal összeállítás is, vagyis a vonatokat két munkaütem egybevonásával már ipartelepi sorrendben osztották szét. A szétrendezést lényegében a már több ízben ismertetett [illegible] módszerrel hajtotta végre *Cserkuti György* tolatásvezető és brigádja, azzal a különbséggel, hogy a kocsikon feltüntetett alapszámok nem állomásokat, hanem ipartelepeket jelöltek. Így az 1-es számot kapták az *Erőmű* kocsijai, a 2-es számozású két idegen kocsit összevontták a 3-as számú *EMAG-telepi* csoporttal, a 4-es számot kapta a *Homlokelőkészítő*, az 5-ös a *Vegyigyár* és így tovább, egészen 10 elegycsoportig.

A részvevők nagy érdeklődését kísérve járt rá a kocsisorra a 333—002-es tartalék. A kisteljesítményű gép az erős ívben három kihúzással, majd újabb két kihúzással rendezte szét a vonatot, azonban, ahol nagyobb teljesítményű tartalék dolgozik, ott mindössze 1+2 kihúzás szükséges. Az erős ív, a kisteljesítményű gép, de leginkább az, hogy *a tolatócsapat és a mozdonyszemélyzet együttműködése nem volt a legösszehangoltabb* — a tolatásvezető nem beszélte meg a mozdonyszemélyzettel a teendőket — kedvezőtlenül befolyásolta a szétrendezés idejét, amely 50 percre nyúlt, holott hasonló feladatokat Kelenföld állomáson már *30—35 perc alatt* is megoldottak a módszeres elegyrendezéssel.

A szétrendezésnél az első vágányra lökték az első öt elegycsoportot, a másodikra a 6 és 7-es jelzésű kocsikat, a harmadikra pedig a 8, 9, 10-es csoportot. Az ipartelepi sorrendben, egy-egy kiszolgáló vágányra összeállított elegycsoportokat azután a tartaléknak már csak folyamatosan be kellett állítania.

Az új módszer — a régiek tökéletesített formája

A gyakorlati bemutató után a részvevők a kelenföldi kultúrteremben beszélték meg a látottakat. *Mészáros Pál*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársa, a módszeres elegyrendezés kidolgozója hangsúlyozta, hogy a módszernek több változata van, *minden állomás az adottságainak legmegfelelőbbet választhatja.* Figyelembe kell venni, hány vágány áll rendelkezésre a tolatáshoz, milyen a tartalék teljesítménye, hány elegycsoportot kell megrendezni. Az új módszer nem befolyásolja a gyakorlatban már bevált új síktolatási módszerek alkalmazását, sőt igen kedvezően kiegészíti azokat. Az eddigi tapasztalatok azt mutatták, hogy nincs olyan gyakorlott tolatásvezető, aki saját módszerével kedvezőbb eredményt tudna elérni, mint a módszeres elegyrendezés sémával. Ez érthető is, hiszen lényegében a legjobb tolatásvezetők is ennek a módszernek valamely változatát alkalmazták, bár erről nem is tudtak. Tehát a módszeres elegyrendezés végeredményben *a már hosszú gyakorlatban bevált módszereket foglalja magában, tökéletesített, matematikai törvényszerűségekre alapozott formában.*

A hozzászólók közül többen nemcsak a bemutatón észlelt észrevételeikről, hanem gyakorlati tapasztalataikról is beszéltek. Így *Fenyőfalvi Antal*, Kelenföld állomás oktatótisztje elmondotta, hogy április 20-a óta alkalmazzák ezt a módszert az ipartelepek kiszolgálásánál, s az azelőtti gyenge 90—92 százalékos ipartelep-kiszolgálási eredményüket *103—104 százalékra javították.*

Az ankét előtt többen emlegették, hogy az új módszer az induló állomásnál nem befolyásolja az élüzem tényezők teljesítését, miután a vonatok minőségi rendezése főként a vonalon érezteti kedvező hatását, *kevesebb a tolatás, növekedik az utazási sebesség, kedvezőbb lesz a menetrendszerinti közlekedés*, de az induló állomásnál ezek az előnyök nincsenek hatással az élüzem szintre. Ezzel szemben a hozzászólók közül többen azt bizonyították, hogy a módszeres elegyrendezés segítségével jelentősen *sikerül javítani a kocsitartózkodási és kocsimozgatási egységidőt, meggyorsul a vonatok összeállítása, javul a menetrendszerinti indítás*, tehát lényegében kedvezőbb a legjelentősebb élüzem tényezők alakulása. A felszóláló tolatásvezetők arról beszéltek, hogy *munkájukat milyen nagymértékben megkönnyíti az új módszer*, az elegyrendezési séma használata, mert nem kell töprengeniök a rendezés legcélszerűbb módján, hanem *minden figyelmüket a tolatásra fordíthatják.*

A technika fejlesztése a forgalomnál

Batta elvtárs, a szakszervezet termelési osztályának vezetője, a szakszervezet elnöksége nevében üdvözölte az ankét részvevőit és kifejtette, hogy *a módszeres elegyrendezés a technika nagyarányú fejlesztését jelenti a forgalmi szolgálatnál.* Az új módszer bebizonyította, hogy beruházások, gépesítés nélkül is jelentősen fejleszteni lehet a technikát, s ez a vasútnak, de a dolgozóknak is igen nagy megtakarítást jelent időben. *Bányai* elvtárs, a 4. C-osztály munkatársa rámutatott, hogy *az őszi forgalom nagy feladatainak megoldásánál nélkülözhetetlen lesz az új módszer*, amely lényegesen, nem egyszer felére, harmadára csökkenti a vonatok összeállításának idejét.

Az ankéton végül felmerült az a probléma, hogy az új módszer elterjedését kedvezőtlenül befolyásolja a tolató- és a mozdonyszemélyzet érdekeinek különbözősége. Ugyanis az új módszernél sokkal kevesebb tolatásra van szükség, viszont a mozdonyszemélyzetnek érdeke a minél több tolatási művelet. A felsőbb szervek jelenlevő képviselői ígéretet tettek, hogy *megoldást keresnek a két szolgálati ág érdekeinek az összehangolására.*

Végül *Mészáros Pál* elvtárs zárószavaiban felhívta a pártszervezetek és az üzemi bizottságok figyelmét az új módszer népszerűsítésének jelentőségére és példaképül említette a budapesti igazgatóság politikai osztályát, amely a legmeszszebbmenő támogatást nyújtja a módszeres elegyrendezés országos elterjesztéséhez.



Mihályi Béla szolnoki tolatásvezető vasutasnapi versenyre hívja az ország összes síktoló brigádját
(Kovács Géza felv.)

Pusztaszabolcs versenyfelhívása

Okos István elvtárs, *Pusztaszabolcs állomás* oktatótisztje kifejtette, hogy eleinte igen bonyolultnak tűnt előttük az új módszer, de amikor a dolgozók megértették a lényegét, közkedveltté vált. *Egyharmadára csökkent azóta a vonatok összeállításának ideje* s ezzel könnyebbé vált az állomás dolgozóinak munkája, több idejük jut a pihenésre.

Az állomás dolgozóinak nevében felhívással fordult az összes kezelő és tolató tehervonatokat összeállító állomások kocsirendező-brigádjaihoz, hogy vegyék át és alkalmazzák az új módszert. Ismertette állomása dolgozóinak versenyfelhívását, amelyet a kocsirendező-brigádokhoz intéztek a vonatok összeállítási idejének csökkentése és az elegytovábbítás meggyorsítása érdekében.

Mihályi Béla, szolnoki tolatásvezető, akinek brigádja az őszi forgalmi versenyben első helyezést ért el, szintén *versenyre hívta a vasutasnap tiszteletére a síktoló-brigádokat. Fornádi Tibor*, az igazgatóság munkamódszer-átadója kifejtette, hogy a módszeres elegyrendezéssel *az újfelvételes dolgozók is rövid idő alatt éppen olyan sikerrel tudják lebonyolítani a vonatösszeállítást, mint a gyakorlott tolatásvezetők.*

Kerekeken járó kocsijavító műhely

SZAJOLBAN AZ ÁLLOMÁSFŐNÖKNÉL érdeklődünk: hol találjuk meg a mozgó javítóműhelyt? Az állomásfőnök egy kicsit csodálkozik kérdésünkön, később viszont már mi csodálkozunk. De hát miből sejthettük volna, hogy a mozgó javítóműhely nem egy egyszerű teherkocsi, eldugva valamelyik csonkavágányon, hanem *egy kerekekre szerelt komoly üzem*, modern gépi felszereléssel, 22 zöldre festett teherkocsival.

Ha ezt tudjuk, kérdezés nélkül is megtaláljuk a felvételi épülettel szemközt az utolsó vágányon álló kocsisort, amely azonnal magáravonja a figyelmet: az élénk zöld színű kocsik tetején fehér porcelánszigákat ölelnek vörös színű huzalok. A villanyvezeték minden kocsiba világosságot és áramot vezet. Szükség is van rá, hiszen *a kocsik többsége korszerű asztalos-, esztergá-, légfékjavító-, szerszámlakatos-, cserejavító- és bádogosműhely* modern esztergapaddal, szalagfűrésszel, gyalú-, fúró-, maró- és csiszológéppel, próbapaddal, villamoshegesztő, lángés ívhegesztő berendezéssel és minden egyéb szükséges szerszámmal.

AZ ÁRAMOT vagy a hálózat, vagy a tökéletesen felszerelt agregátor kocsi szolgáltatja. Két kocsiban helyezték el a mozgószertárt, hat kocsi emeletes ágyainak pompás bőrmatracai helyettesítik a szállodát, két kocsiban a konyha és az étterem talált helyet, egyben-egyben pedig az öltöző és a mosdó zuhanyozókkal és mosdókagylókkal, hideg- és (kazán segítségével) melegvízszolgáltatással. A vizet a 24 köbméteres vízszállító kocsi adja. A mozgó műhelyhez tartozik még az irodakocsi, a síneken szaladó öttonnás darú és a két könnyen összeállítható épület, melyben a kovácsműhelyt és a csapszabályozó gépet helyezték el.

Ez a mozgó kocsijavító műhely — melyben hetvenen dolgoznak *Tóth Lajos* vezetésével —, korszerűbb, mint bármely javítóműhelyünk. Náluk *egy középjavítás 2800 forint helyett mindössze 1000 forintba kerül.* Pedig a munkabérhez még kiküldetési díjat is fizetnek. Nem egészen egy hónap alatt 410 kocsit javítottak meg, átlagban egy kocsira 18,8 munkaóra esik. *A beállított kocsik többségét még aznap visszaadják a forgalomnak, de súlyosabb javítás esetén sem marad náluk a kocsi két napnál tovább.*

Visszatérő javításuk még nem volt. Nemrégen Debrecenben találomra megvizsgáltak néhány általuk javított kocsit. Megállapították, hogy a munka minősége kitűnő.

EZ A MEGÁLLAPÍTÁS különösen azért értékes, mert az első hónap nem telt el nehézségek nélkül, s még ma is vár néhány probléma megoldásra. A dolgozók kilenc szolgálati helyről kerültek ide, nem ismerték egymást, s a munkakörülmények is lényegesen különböztek a megszokottól. Ráadásul *előzetes beszélgetés nélkül vezényelték ide az embereket, mintha a dolgozók számára teljesen közömbös lenne, hogy Debrecenben vagy Szajolban dolgoznak hónapokon át, vagy az ország másik végén, ha itt befejeződik a munka.* Magyarul: egyeseket kényszerítettek a mozgó javítóműhelyhez. Ezt az eljárást azért is el kell ítélni, mert sokan önként is szívesen jönnek ide dolgozni, elsősorban a kiküldetési díjjal megnövekedett kereset miatt. De azért is, mert, ahogy *Zöld* elvtárs mondotta a westing-műhelyben: *sokkal jobb itt a felszerelés, mint Debrecenben volt. Öröm a munka.*

Az sem volt helyes, hogy 31 forint kiküldetést ígértek, de csak 19 forint külszolgálati díjat kapnak. Az ilyen felelőtlen ígérgetések kárát a mozgóműhely vezetői, üzemi bizottsága és pártszervezete érezte, s egy kicsit érzi még ma is.

Az üzemi konyha főztje kitűnő, de — kevés. Az ebédért és a vacsoráért 3—3 forintot fizetnek a dolgozók, a hozzájárulás 0.80+1.15 forint, illetve 0.65+1.15 forint. Szükséges volna ezt az összeget emelni, mert a szabadban igen nagy az étvágy.

A DOLGOZÓK SZABADIDEJÉNEK hasznos eltöltéséért máris sokat tettek a helyi mozgalmi szervek és felsőbb segítséget is kaptak. Van röplabda-, labdarúgó-, sakk-, asztalitenisz-felszerelésük és rádiójuk. *Sokat segítene, ha a rádióhoz erősítőberendezést is kapnának és nagyon jól fel tudnának használni egy keskenyfilm vetítőgépet is.*

Az ügymenet egyszerűsítéséért is kellene néhány intézkedést tenni. A kilenc helyről idekerült dolgozók még ma is kilenc helyről kapják a fizetésüket. A műhely hivatalosan a debreceni igazgatósághoz tartozik. Miután a műhely vándorol, jobb lenne a bérezés szempontjából is önállósítani és irányítását közvetlenül a 7. szakosztályra bízni.

Hozzászólás a tolató tartalékok problémájához

A *„Szocialista Vasútért"* május 14-i számában a tolatótartalékok problémájával kapcsolatban megjelent cikkhez szeretnék hozzászólni Budapest-Soroksári úti állomás forgalmi dolgozóinak nevében, tekintettel arra, hogy az említett cikk minket is érint. Igazat adunk a cikk írójának: a budapesti igazgatóság területén valóban sok a tennivaló és mindent meg kell tennünk azért, hogy javuljon a mozdonyok alacsony kilométer-teljesítménye, csökkenjenek a mozdonyraválások.

Az is igaz viszont, hogy mozdonyszemélyzetünk jogosan elégedetlen az alacsonyfokú kihasználtság miatt. Ez a mi állomásunkon is így van.

Fedeles József elvtárs mozdonyvezetővel azonban, akinek jelentését a cikk idézi, szeretnék vitába szállni. Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy az említett napon valóban kevés volt a munka és mozdonyát nem tudtuk megfelelő módon kihasználni. Ez így igaz, ebben igaza van Fedeles elvtársnak. De mint ahogy Fedeles elvtárs nem azért ment munkahelyére, hogy aludjon, úgy a többi vasutas dolgozó sem aludni és szórakozni jár oda. Ezzel szemben megtörtént tény, hogy pontosan Fedeles elvtárs volt az, aki nem is egy alkalommal elaludt szolgálat közben. Valahogy úgy néz ki a dolog, hogy Fedeles elvtárs vizet prédikál és bort iszik.

Mi igyekszünk mindent elkövetni: a tolató tartalékokat úgy használjuk ki, hogy a mozdonyvezetőknek ne lehessen panaszuk. De a mozdonyvezető elvtársaktól is elvárjuk, hogy példamutató, gondos szorgalmas munkájukkal segítsenek bennünket feladatainkat végrehajtásában.

KISS JÓZSEF, tolatásvezető
ÚB-vezetőségi tag

A TERVTELJESÍTÉSÉRT — A DOLGOZÓKÉRT KÉRÜNK SÜRGŐS SEGÍTSÉGET

Azzal kezdem, amivel véleményem szerint legjobban ala tudom támasztani alábbi soraim jogosságát. A MÁV Celldömölki Építési Főnökség 4-es számú mozgó építésvezetőségének dolgozói Herend—Veszprém-külső között végeznek síncserét. A dolgozók átérzik munkájuk fontosságát, májusi tervüket 106,9 százalékra teljesítették, s 1,9 százalékkal szárnyalták túl felajánlásaikat, azért, hogy az őszi forgalom megindulására már 411-es sorozatú mozdonyok közlekedhessenek Ajkáig.

A dolgozók munkalendületét azonban erősen fékezi, sőt

júniusi tervünk teljesítését fenyegeti az anyaghiány.

Hónapokkal ezelőtt gondos előrelátással igényeltünk már zúzott követ, geo-szorítólemezeket és hevedereket, a kiutalásunk meg is van, csak éppen egy darab anyagot sem kapunk. Vagy talán nem nemzetgazdasági érdek, hogy egyik legerősebben igénybevett iparvonalunkon mielőbb megszűnjenek az eddigi szénszállítási és egyéb forgalmi nehézségek?

Sajnos, nemcsak az anyaggal állunk ilyen mostohán, hanem

a szociális juttatásokkal

is. Az idén megkötött kollektív szerződésünk egyik pontja szerint május 1-re üzemi konyhát kellett volna létesíteni az építésvezetőség 180 dolgozója számára. Több mint másfél hónappal a határidő lejárta után *nyoma sincs üzemi konyhának.* Ezt elpanaszoltuk már sok helyen, a többi között megírtuk a *Vasút Politikai Főosztálynak* is, de innen sem kaptunk egyetlen sor választ sem.

Nem tudom, mi az oka, hogy a Celldömölki Építésvezetőség nem rendelkezik jóléti keretteel, s emiatt nekünk sem jut semmiféle szociális, kulturális vagy sportberuházásra. De nemcsak új szociális beruházásokat nem eszközölhetünk, hanem még a meglevőkből is elvesznek. Legutóbb például sportfelszerelést kellett átadnunk a celldömölki Törekvésnek, különböző felszerelési tárgyakat pedig a celldömölki Petőfi-kultúrotthonnak. Elvitték a hangosbemondónkat, a mikrofonunkat, s nehányat le kell adnunk 11 rádiókészülékünkből is, holott 22 lakókocsink van. Legalább vezetékes rádiót kapnánk.

Kérdezzük: vajon

mivel töltsék szabadidejüket dolgozóink,

akik lakóhelyüktől több száz kilométernyire vannak, csak havonta egyszer, legfeljebb kétszer találkozhatnak családjukkal. Nem hinnénk és nem is hihetjük, hogy a dolgozókat a szórakozási lehetőségek megvonásával a kártyaasztal mellé, vagy az italhoz akarják kényszeríteni. Nem, meg kell keresnünk a lehetőséget arra, hogy dolgozóink második otthonra találjanak munkahelyükön. Ehhez kérünk sürgős segítséget.

Stáy Ferenc
párttitkár



Angyal József, Salgótarján-külső pályaudvar példamutató forgalmi szolgálattevője aláírja a 354-es számú vonat menetlevelét, mellette Vas Pál Mihály kisterenyei vonatkísérő.
(Kovács Géza felv.)

Az évforduló

1955. július elsején indult meg a munka az ország legnagyobb szénpályaudvarán — Berentén. Most július 1-én ünnepli egyéves évfordulóját az új szénpályaudvar. A dolgozók megelégedetten gondolnak vissza az eltelt esztendőre. A szolgálati őrhelyeken vízvezeték van, megépült a laktanya zuhanyozóval és mosdóval, a fiatalok részére DISZ-szoba létesült és sok egyébben is javult a dolgozók munkakörülménye.

Az új szénpályaudvar párosversenyre hívta Dorog állomást és a négy hónap óta folyó versenyben háromszor ők lettek a győztesek. A párosverseny győztesének jutalmul egy vándorzászlót tűztek ki, de sajnos a vándorzászlót nem kapták meg, pedig a 8. szakosztály megígérte. Jó lenne ha az egyéves évforduló versenyértékelésénél a győztes már megkapná az ígért versenyzászlót. (Krasznai László leveléből.)



Győr állomáson az aluljáró építésénél figyeltük meg a következőt: hat fiatal pályamunkás vetélkedett egymással, hogy ki tudja gyorsabban megrakni és az építéshez tolni talicskáját. Nehéz eldönteni, hogy ki volt a győztes, mert mind a hat pályamunkás: Tóth József, Molnár József, Sápi János, Szabó Mátyás, Magos Gyula és Varga András kitett magáért ebben a „külön" munkaversenyben.

□

Balkonyszentlászlótól Veszprém-külsőig nap mint nap nincsen kihasználva a 7128-as vonat. Június 9-én a 375-ös sorozatú gép 16 tengelyt, 151 tonnát cipelt és a nyolc kocsiban Zircig mindössze 5 utas, Zirctől Veszprém-külsőig 7 utas tartózkodott. Pannonhalmán ott lehetne hagyni legalább öt kocsit a nyolcból anélkül, hogy a három kocsi zsúfoltságától kellene tartani.

▲

Június 13-án Győr-gyárváros ipartelep-megálló út-átjárójánál elfelejtették leengedni a sorompót. Az 1307es Szombathely felől közlekedő gyorsvonat előtt egy pótkocsit húzó traktort. Csak a véletlennek köszönhető, hogy emberéletben nem esett kár.

+

Egy rendelet arra kötelez, hogy minden gépmenethez gépmenetlevelet kell kiállítani. Ez helyes, de az már nem hogy rendelet van, de gépmenetlevelet nem találni például a győri szertárban.

♡

Aki tavaly látta Városföld állomást, aligha ismer rá az idén. Az állomás körül gyönyörűen virágzik a kert, a rakodókat szépen elsimított salak fedi. Öröm megállni Városföld állomáson.

✤

A felsőzsolcai ipartelepek kiszolgálására Miskolcról 13.40 órakor érkezett 335 006. sorozatszámú mozdony 18 órakor visszatért Miskolcra vízért, mert csak féltartály vízzel ment ki dolgozni. Emiatt a FÜRFA és az ONGA ipartvágányokat késve szolgálták ki.

Hogyan dolgozik a mátészalkai termelési bizottság

Mátészalka állomás üzemi bizottságának újraválasztásánál dolgozótársaim arra érdemesítettek, hogy beválasztottak a vezetőségbe, ahol a reszortok elosztásánál a termelési tömegbizottság elnöki tisztségét kaptam. Tudtam, hogy nehéz feladatot kell vállalnom. Első dolgom volt, hogy felmérjem Mátészalka állomás forgalmi, kereskedelmi és vonatkísérő szolgálatánál a munkaverseny lehetőségeit. Elég nagy hiányosságok kerültek felszínre, különösen a verseny szervezésénél és a vállalásoknál.

A hiányosságok megszüntetése érdekében első feladatnak tekintettem a *termelési tömegbizottság megszervezését és munkábaállítását.* Az üzemi bizottság addigi errevonatkozó munkája eléggé rendszertelen volt, megfelelő irányítás és ellenőrzés nélkül. Először öttagú bizottságot szerveztünk, de hamarosan kiderült, hogy ez nem elegendő a kitűzött eredmények elérésére, ezért *nyolc főre* egészítettük ki. A bizottságot úgy állítottuk össze, hogy képviselve legyen benne a forgalmi, a kereskedelmi, a vonatkísérő szolgálat és külön a DISZ-brigád. Valamennyi tag eredményesen elvégezte az öthetes szakszervezeti esti termelési tömegbizottsági tanfolyamot. A tanfolyam nagy segítség volt a későbbi munkához, amit azzal kezdtünk, hogy lehetőleg minden dolgozót bevontunk a munkaversenybe egyénenként is, brigádonként is. Az állomási dolgozóknál ez elég könnyen ment, annál nehezebb volt a vonatkísérőknél. Ez azonban nem kedvetlenített el bennünket, hanem annál nagyobb súlyt helyeztünk a vonatkísérők szervezésére. Végül náluk is sikerült eredményt elérni.

A termelési bizottság célul tűzte ki, hogy elérje *a hatványos és lépcsőzetes vonatösszeállítási módszer bevezetését* Mátészalka állomáson. Ankétot és gyakorlati bemutatót rendeztünk. Sikerült is elérnünk, hogy az állomásunkról induló összes tehervonatokat ezzel a módszerrel állítjuk össze. Ennek eredményeként kocsimozgatási tervünket már a második hónapban 114, a harmadik hónapban 124, a negyedik hónapban 125 százalékra teljesítettük, s így jelentős tolatási tervmennyiséget takarítottunk meg. Az utazási sebességet az elmúlt év azonos hónapjához viszonyítva 12 százalékkal növeltük.

A további célunk az, hogy az iparvágányokat is a hatványos tolatási módszerrel rendezzük és a Mátészalka honállomású vonatkísérők is ezzel a módszerrel dolgozzanak a Mátészaikára behozandó vonatoknál. Az így végzett vonatösszeállítással és vonatbehozással nemcsak kocsimozgatási tervünket, hanem menetrendszerinti indítási tervünket is megjavítjuk, mert megszabadítjuk az állomást az állandó zsúfoltságtól.

A termelési bizottságnak része van abban is: a vonatkísérők a múlt év azonos időszakához viszonyítva eddig 85 százalékos teljesítményi javulást értek el. Hasznos módszerünk még a tervek megállapításánál, hogy a dolgozókkal való előzetes megbeszélés után a termelési bizottság javaslatot tesz az igazgatóságnál. A hónap közben előforduló esetleges lemaradások okát kivizsgálja és ha a lemaradás a dolgozók hibáján kívül álló okból történik, tervmódosítást javasol az igazgatóságnak.

Kovács József
term. biz. elnök, Mátészalka



Vidáman telik a napfényes délután az Északi Járóműjavító siófoki üdülőjében.
(Kovács Géza felv.)

Milyen eredményekkel járt a munkavédelmi hónap

A *Debreceni Járóműjavító* felhívására májusban munkavédelmi hónapot tartottunk a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen.* Vállalásaink teljesítését most értékeltük. Meg lehet állapítani, hogy a munkavédelmi hónap *kedvező eredménnyel járt.* A teljesítések közül a legjelentősebbek a következők voltak:

Vállaltuk, hogy az áprilisi hatszázalékos betegszázalékunkat minél kisebbre szorítjuk le. Ennek elősegítésére rendkívüli főorvosi vizsgálatot rendeltünk el. Sikerült elérni, hogy májusban *4,8 százalékra csökkent a betegszázalék.* További feladatunknak tekintjük, hogy ezt a százalékot még alacsonyabbra szorítsuk.

A balesetek számának csökkentésére tett vállalásunknál elértük, hogy májusban *mindössze egy baleset történt,* 20 munkanap kieséssel, míg *áprilisban hat baleset volt,* 83 munkanap kieséssel. A baleseti százalék csökkenésében igen jelentős szerepe van annak a vállalásunknak, hogy a munkavédelmi hónap alatt *fokozottabban ellenőriztük a gépek védőberendezéseit,* a dolgozókat állandóan figyelmeztettük, hogy a védőberendezések nélkül nem szabad a gépeket használni.

Egyedül azt a vállalásunkat nem tudtuk teljes egészében teljesíteni, hogy a munkavédelmi aktívák számát 80-ról 100-ra növeljük. Jelenleg *90 munkavédelmi aktívánk van.* Továbbra is napirenden tartjuk ezt a kérdést, mert minél több jó, lelkiismeretes aktívát szeretnénk bekapcsolni a munkavédelembe.

Kocsiszolgálati főnökségünknél a munkavédelmi hónap alatt igen *sokat javult a munkavédelmi propaganda és ismeretterjesztő munka.* Üzemi bizottságunk munkavédelmi és balesetelhárítási híradót rendszeresített, amely nagyban elősegítette eredményeinket. A híradót továbbra is megtartjuk, mert igen alkalmas arra, hogy fokozottabban felhívja dolgozóink figyelmét a balesetmentes munkára.

Ifj. Végh Máté
munkavédelmi felelős

391000 forint sorsa

Tudjuk, hogy a pakuratüzelés igen fontos a széntakarékosság szempontjából, a szénellátási nehézségek idején a vasút aligha tudta volna megoldani pakura nélkül a nagy szállítási feladatokat. Tehát a pakura nélkülözhetetlen volt és ma is jelentős segítséget nyújt a mozdonyok üzemeltetéséhez.

Tudjuk továbbá azt is, hogy a pakurát nem lehet csak úgy ledobálni a földre, tárolásához megfelelő hely szükséges. Építtek is pakura-tárolóhelyek, eddig nem is lett volna semmi hiba — a hiba azzal kezdődött, hogy olyan helyeken is építettek tárolókat, ahol ezekre nem volt szükség és a közeljövőben sem lesz.

Pakura-tárolóhely épült százhatvanötezer forintos költséggel Győr fűtőháznál, 206 000 forintos költséggel pedig Hegyeshalom fűtőháznál. A két pakuratárolót 1954 szeptemberében kezdték építeni, 1955 június végén át is adták, de azóta sem használják, nyilvánvalóan azért, mert nincs szükség rájuk. A két fűtőház dolgozóinak a véleménye is egységes abban, hogy felesleges volt 391 000 forintot beleölni a pakuratárolókba, ezerszer szükségesebb beruházásoktól elvonni ezt a nagy összeget.

Az ilyen felelőtlen, haszontalan kiadásoknak a második ötéves terv végrehajtása során szigorúan elejét kell venni. A 391 000 forint szükségtelen felhasználásáért tudtunkkal még senkit sem vontak felelősségre — pedig, ha az egyéb okokat nem is számítjuk, a hasonló ésszerűtlen intézkedések megakadályozása megköveteli a tervszerűtlenség, a felelőtlenség büntetését.

A 100 éves jubileum előtt

Az ünnepre készülnek a Szolnoki Járóműjavító szakszervezeti bizalmijai is

Százéves üzem — valahogy elfogódottan lép be az ember a kapuján. S amikor már bent van és ismerkedik az osztályokkal, látja, hogy itt nemcsak a magas kornak jár tisztelet, hanem a jó munkának is. A jubileumi évben különösen ki akarnak tenni magukért a *Szolnoki Járóműjavító* dolgozói, egész évben meg akarják őrizni az első negyedévben elnyert SZOT-vándorzászlót.

— Élő és egyre élénkülő verseny — ez az alapja annak, hogy minél méltóbban ünnepeljük jubileumunkat — mondja *Kovács András* külsős művezető a kocsiosztályon. — Mint művezető és egyben műhelybizottsági elnök mondhatom, hogy *a versenymunka még nem állt ilyen jól a részlegemnél, mint most.* A szakszervezeti bizalmiak közül már egy sem elégszik meg azzal, hogy beszedi a tagdijakat, hanem szívén viseli a versenyt.

— *Simon Gyula* elvtárs bizalmi csoportjában például legutóbb két fájó ügy is akadt. Az egyik: *Polonyi József* elvtárs hat hónapon keresztül folyamatosan teljesítette a kiváló szintet, azonban valahol megrekedt a jelvényre való felterjesztése. A másik: *Mérész Pál* elvtárs lakatos rendkívüli segélyt kért, kérését azonban elutasították. Simon elvtárs felkereste először a műhelybizottságot, majd azzal együtt az üzemi bizottságot, utánajárt mindkét ügynek, úgyhogy azóta már Polonyi elvtárs a jelvény birtokában van és Mérész elvtárs jogos segélykérelme is elintéződött.

A dolgozókkal való gondos foglalkozás nagyot lendít a munkakedven és a szakszervezeti munkán egyaránt. Kovács András elvtárs műhelyrészlegénél a 132 dolgozó közül egy sincs, aki ne lenne szakszervezeti tag, s aki ne tette volna már meg vállalását a vasutasnapra. A hegesztő és alvázcserejavító részleg — a Kovács elvtárs műhelybizottságához tartozó részlegek — dolgozói egy százalékos önköltségcsökkentést vállaltak. A legtöbb területen már teljesítették is a vállalást, például a hegesztők havi 6500 kg karbid helyett csak 6000 kilogrammot használnak, a kenőpárna varrók pedig OH-párnák felhasználásával mintegy 7000 forint havi megtakarítást értek el.

A jubileumi év sikeréért

Búcsúzóul megkérdeztük Kovács elvtárstól, vajon a műhelybizottság valamennyi bizalmija Simon elvtárshoz hasonló lelkesedéssel járul-e hozzá a jubileumi év sikeréhez?

— Hat bizalmi tartozik a XI. műhelybizottsághoz, s mondhatom, a legújabb bizalmi *Angyal Károly* elvtárs is igyekszik minél többet tanulni az öt régi bizalmitól. *Gottka Ferenc* elvtárs például a villanyhegesztők 34 főnyi csoportjának a bizalmija, s nagy csoportjának minden ügyét-gondját igazán a legnagyobb lelkiismeretességgel látja el. Részlegünk általában nagyon széttagolt, területileg is szerteágazó, úgyhogy a szakszervezeti aktívák összefogó, a dolgozókat tömörítő munkája nélkül sokkal nehezebb lenne kedvező eredményeket elérni. Tervünk, mint általában a kocsiosztály terve, igen erős, de bízunk benne, hogy a jubileumi év lendületével sikerre visszük. Erre biztat a második negyedév első két hónapjának kedvező mérlege is.

A vasút TÖRTÉNETÉBŐL

VII.

1904. április 19. Ez a dátum örökké emlekezetes marad a magyar vasút történetében. Ez volt az a nap, melyen annyi ígérgetés, hazugság után betelt a pohár s abból a vasutasok sok keserűsége, a létért, a családért való küzdelem véres verejtékcseppjei kicsordultak.

Nem máról holnapra történt! Történeti tény, melyet a sztrájkot megelőzőleg az illetményt rendező törvényjavaslat egy része is igazol: *„az m. kir. államvasutak alkalmazottainak illetményei 30 év óta változatlanok, noha ezen hosszú időszak alatt a megélhetési viszonyok nemcsak a székesfővárosban, hanem mindenütt az országban tudvalevőleg tetemesen drágultak, másfelől a személyzettel szemben a szolgálati igények is fokozódtak.* (27 254. IV/1904. törvényjavaslat.)

A század végére egyre erősödött a közös sorsban egymásra utalt vasutasság önvédelmi harca. Debrecen az első közt mozdult meg, majd az ország minden részéről összegyűlt mozdonyvezetők készítettek egy bátorhangú „emlékirat"-ot, melyet báró Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszternek nyújtottak be a fizetésjavítás és jutalékrendezés ügyében. „Nagyon szívélyesen" fogadták a küldöttséget és az emlékiratot is. Csak éppen semmi sem történt. Nemsokára a horvátországi magyar vasutasok kezdtek mozogni. Az itteni megmozdulást nevezhetjük a mozgalom, a sztrájk csírájának. Itt állt az élre Margulit Kálmán ellenőr, akinek nagy szerepe volt a későbbi fejleményekben. Ő alapította fivérével 1903-ban az akkori vasutasság harcos lapját, a *„Magyar Közérdek"*-et.

A mozgalom egyre terjedt, az ország nagyobb városaiban rendszeresen gyűléseztek a vasutasok. Egyöntetű határozattá vált, hogy Budapesten egy országos nagygyűlést fognak tartani. Ezen a nagygyűlésen akarták elmondani az olyan sokszor hallatott panaszokat. Gyűjtést is indítottak azzal a céllal, hogy ha bárkit — aki aktív részese a harcnak —, áthelyezés, fizetéscsökkenés, büntetés ér stb., azt az összegyűlt összegből támogatják. Másképp történt! Hieronymi miniszter 23 361/1904. számú rendeletével megtiltotta a gyűjtést, melyet Ludvigh Gyula, a MÁV akkori elnöke hozott nyilvánosságra. *„Utasítom a szolgálati főnökséget, hogy az összegyűjtött összegeket, gyűjtőíveket azonnal szedjék be és az igazgatósághoz haladéktalanul küldjék fel. Ha a gyűjtött összegeket beszolgáltatni vonakodnának, vagy a gyűjtés folytatását megkísérelnék, ezek ellen az 1879. évi XL. t. c. 39. szakasza, illetve az idézett belügyminiszteri rendelet alapján a büntető feljelentést tegyék meg".*

A kormány a Budapestre összehívott nagygyűlést betiltotta. *„A fizetésrendezésre vonatkozó javaslat már törvényhozás elé lévén terjesztve, ezekre való tekintettel minden további gyűlésezést a legszigorúbban eltiltok"* — szólt az elnök parancsa.

A tiltó rendelet 1904. április 19-én jelent meg, de ekkor már a vasutasság nagy része útban volt a főváros felé. A „Magyar Közérdek" címlapján a következő felhívás volt olvasható, mely felhívás híven tükrözi az önvédelmi harc vezetői, a magyar vasutasok viszonyát, bátorságát és az akkori kormány erőszak-politikáját:

„Vasutasok! Kartársaim!

Ti, akik azt hittétek eddig, hogy szabad hazának szabad gyermekei vagytok, minő rettenetesen megcsalatkoztatok. Hiszen ha szabadok lennétek, nem kellene áldz küzdelmet vívni a gyermekeitek betevő falatjaiért és az emberi jogok legkezdetlegesebbjeiért. Rabszolgák vagytok! Az ország láncos kutyái vagytok, akiknek csontot hajítanak kenyér és jogok helyett és megérdemlitek hitvány sorsotokat, ha ezt a velőtlen csontdarabot jogos követeléseitek fejében elfogadjátok!

Ne hallgassatok a gyáva és meghunyászkodott vezetők csillapító intelmeire, se pedig a hatalom fenyegetéseire. Tömörüljetek rettenhetetlen tömegbe sorakozva, kiáltsátok a hatalom felé az ultimátumot. A mai napnak, a mai nagygyűlésnek diadalt kell hozni részetekre. Küzdhettek bátran, mert a nemzet van veletek, a nemzet, mely küzdő katonáit cserben még sohse hagyta. Én mondom ezt tinéktek a régi bajtárs, aki 20 esztendeig éltem s nyomorogtam köztetek és aki 3 esztendő óta soraitokban, veletek és értetek harcolok. Előre! Diadalra! A gyávát nem szeretik az istenek és megvetik az emberek! Budapest, 1904. április 20. Margulit Kálmán".

Gergely József
(Folytatjuk.)

KÉRDEZZ — FELELÜNK

Kinek fizethető ki jubileumi jutalom?

Jubileumi jutalmat azoknak a dolgozóknak kell kifizetni, akik ugyanannál a vállalatnál 25, 40, illetve 50 éven át folyamatos munkaviszonyban álltak. A jubileumi jutalom összege egyenlő a dolgozó egyhavi rangfokozati és munkaköri bérének összegével.

Mikor fizethető ki a jubileumi jutalom?

A Munka Törvénykönyve V. 196. §-ának második bekezdése kimondja, hogy a jubileumi jutalmat a dolgozónak abban a naptári évben kell kifizetni, amelyikben a 25., 40., illetve az 50. szolgálati évét betöltötte.

Ha a jubileumi jutalmat a dolgozó részére nem fizették ki, azt később is folyósítani kell, mégpedig vállalati dolgozóknál 1951-től, a közszolgálati dolgozóknál 1953-tól. A munkaviszony folyamatossága tekintetében a Munka Törvénykönyve V. 93. §-a a mérvadó.

Ha a dolgozó a jubileum idejének betöltése után meghal, de részére a jutalmat még nem fizették ki, akkor ezt az elhúnyt közös háztartásában élő gyermekének, szüleinek, házastársának kell kifizetni.

A jubileumi jutalom visszamenőleges kifizetése esetén a dolgozó rangfokozati és munkaköri bérének azt az összegét kell számításba venni, ami a dolgozót a jubileumi jutalom esedékessége idején megillette.

A tanulóidőt figyelembe kell-e venni a munkaviszony folyamatosságánál? (Szabó Gyula főintéző kérdése Oroszlány állomásról.)

A munkaviszony folyamatosságának megállapításánál a tanulóidőt is figyelembe kell venni, függetlenül attól, hogy az a felszabadulás előtt, vagy után kezdődött. Kivételt képez az állami MTH tanulóképzésben töltött idő. (1953. évtől állami ellátásban részesülő tanulók ideje.)

A munkaviszony folyamatosságánál a megszakítás nélküli munkaviszonyt kell figyelembe venni, ebbe a próbaidő is beszámít.

Nem tekinthető azonban folyamatosnak Szabó Gyula elvtárs munkaviszonya, aki 1930. március 1-től 1933. szeptember 14-ig vaskereskedő tanoncként dolgozott, és 1933. szeptember 15-én lépett a MÁV szolgálatába, ahol újabb munkaszerződést kötött. Függetlenül attól, hogy 30 napon belül lépett a vasút kötelékébe, munkaviszonya mégsem tekinthető folyamatosnak, mert a Munka Törvénykönyve V. 93. §-ának második bekezdése az alábbi esetekre mondja ki a munkaviszony folyamatosságát, amelyek közül Szabó elvtárs esetében egy sem áll fenn: a vállalat tulajdonában beállott változás, két vállalat egyesítése, áthelyezés, baloldali politikai magatartás miatt való elbocsátás, katonai szolgálat, hadifogság, foglalkoztatási vagy üzemi balesetből kifolyólag adódó megszakítás, előzetes letartóztatásba helyezés és a szabadságvesztés büntetés, ha a vállalat, vagy a bírói ítélet a dolgozó munkaviszonyát nem szüntette meg.

A legelhanyagoltabb külsejű budapesti állomás

Budapest-Vágóhíd állomás közismerten nagy utasforgalmat bonyolít le. Naponta körülbelül 30—40 ezer, nyári vasárnapokon ennél is jóval több utas fordul meg az állomáson. Nem kis erőfeszítést jelent az állomás dolgozóinak, hogy ezt a nagy utasforgalmat a személy- és vagyonbiztonság követelményeinek megfelelően, menetrendszerinti pontossággal bonyolítsák le. Az állomás dolgozói minden igyekezetükkel eleget kívánnak tenni ezeknek a követelményeknek. Ezt bizonyítja az is, hogy *az utazóközönség panaszai lényegesen csökkentek*, az állomáson szinte teljesen *megszüntek a forgalmi balesetek* és ezért az igazgatóság valamennyi dolgozót *dicséretben részesített*.

Sok olyan hiányosság van azonban még az állomáson, amelyeknek megszüntetése, sajnos nem a dolgozók jó munkáján múlik. Ilyen megoldatlan kérdés például az állomás területének csinosítása, parkosítása. De a legsürgősebb lenne, hogy új, nagyobb WC-t építsenek.

Állomásunk elhanyagoltsága feltűnt az utazóközönségnek is. Nemrégiben Ráckevéről Budapestre utazva egy utassal beszéltem, aki kifejtette, hogy fel kellene cserélni Ráckevét és Budapest-Vágóhíd állomást. A barátságos, csinos ráckevei állomás sokkal jobban illene fővárosunk gondozott környezetébe s — mint mondotta — nem érti meg, miért nem lehet ennek a sokkal nagyobbforgalmú, szinte Budapest szívében levő állomásnak is gondozott külsőt adni.

Igen sok javaslatot tettem már felsőbbségemnek arra, hogy mielőbb sor kerüljön az állomásnak és környékének rendezésére, nem is szólva a WC kibővítéséről. A válasz szinte mindig ugyanaz volt (de már évek óta): *„A létesítéseket a következő tervévre előjegyeztük."* Mikor lesz vajon ez a „következő tervév?" Meddig kell még Budapest-Vágóhídnak a legelhanyagoltabb külsejű budapesti állomásnak lennie? Ha már állomásunk dolgozói nem érdemlik meg a szebb, egészségesebb munkahelyet, legalább a sok ezer utasra gondoljanak az illetékesek.

Váradi György
állomásfőnök

Már az építésvezetőség is ki volt jelölve...

Horvátkimle állomás fontos szolgálati hely a Szigetköznél. A Szigetköz termésének nagy része ezen az állomáson keresztül jut el az ország többi részébe. Elég nagy a személyforgalom is. *Az állomás felvételi épületét a háború elsöpörte és jelenleg a forgalmat egy megmaradt raktárhelyiségből irányítják*, melyet a dolgozók társadalmi munkával tettek úgy ahogy erre alkalmassá.

Most a raktárhelyiségben van a váróterem, a forgalmi iroda, a málházószoba, sőt az állomásfőnöki iroda is. Az áru és az utas gyakran egy helyiségben várja a vonatot. *Ha sok az utas, előfordul az is, hogy a forgalmi iroda is megtelik utasokkal.* A vonatoknál a kezelést nemegyszer az utasok között kell végezni és csak a véletlen mentette meg eddig az állomást a balesettől.

A tavasszal örömmel beszélgettünk arról, hogy *a második ötéves terv első évében az állomás új felvételi épületet kap. A mérési munkálatok a tavasz folyamán befejeződtek, már az építésvezetőség is ki volt jelölve, azonban egyszarcsak arról kellett tudomást vennünk, hogy az építkezésből nem lett semmi*, maradt minden a régiben.

Mi bízunk abban, hogy nem sokáig.

Molnár János
vezető váltókezelő, Horvátkimle



Ökölvívó edzés a Megyeri úti Vasutas MTH-Intézetben.
(Az intézet fotoszakkörének felv.)

MIT VÁRNAK A KULTÚRMUNKÁSOK A SZOT IX. TELJES ÜLÉSÉTŐL

Azt hiszem, mi kultúrmunkások valamennyien örömmel vettük tudomásul, hogy a SZOT e hónap végén összeülő IX. plénuma *külön napirendi pontban tárgyalja a szakszervezetek kulturális nevelőmunkáját.* Ugy érzem, már régebben szükség lett volna arra, hogy legfelsőbb szervünk foglalkozzon ezzel a kérdéssel, s hosszú időre megszabja a feladatokat, módszerbeli segítséget adjon azok végrehajtásához. Magam is éreztem a felső vezetés hiányát, sok kérdésben nem látok tisztán, útmutatást várok kultúrnevelési munkánk elvi és gyakorlati kérdéseiben.

Javítani kell a kultúragitáción — de hogyan?

Ugy gondolom, s ahogy a gyakorlat is mutatja, *a módszerbeli segítségre elsősorban üzemi kultúrnevelési bizottságainknak, kultúrotthonaink vezetőségének van szüksége.* Ennek bizonyítására szeretnék egy-két körülményre rámutatni a miskolci területi bizottsághoz tartozó kultúrnevelési bizottságok, kultúrotthon vezetőségek munkaterületéről.

Az a tapasztalat, hogy kultúrnevelési munkánk egyes kampányfeladatokat kivéve egyoldalú, s túlzottan az öntevékeny művészeti csoportok szerepeltetésében merül ki. Kultúrmunkásainknak értekezleteken, összejöveteleken, a szolgálati helyeken *rengeteget beszélünk a kultúrmunka nevelő hatásáról, az ismeretterjesztő és műszaki propaganda, a könyvtármunka fontosságáról.* Ennek többé-kevésbé van is hatása, de baj van a végrehajtással. Erre legbeszédesebb példa a termelés segítése kultúrmunkával. Mindig feladatul szabjuk, hogy *a kultúragitációs munkán javítani kell, de nemigen tudjuk megmondani, hogyan*, mert az egykori „csasztuska-módszerek" elavultak.

Vagy nézzük *a művészeti csoportok műsorpolitikájának kérdését.* Milyen a helyes műsorpolitika? Egyes helyeken a mindenáron való szórakoztatás címén operettláz ütötte fel a fejét, másutt viszont csak kimondottan politizáló, termelést elősegítő műsorokat igyekeznek összeállítani. Tánccsoportjaink, zenekaraink vezetői különösen tanácstalanok a műsorválasztást illetően.

A SZOT, a Népművelésügyi Minisztérium és a DISZ Központi Vezetősége határozatainak megvalósítása során felszínre került az a hiba, hogy a határozatok részletesen tisztázzák ugyan a gazdasági vezetők, a szakszervezetek, a népművelési szervek feladatait az ifjúság nevelésében, de azt már nem mutatják meg elég érthetően, *mi a DISZ-szervezetek szerepe a kulturális nevelőmunkában.* Egyes szolgálati helyeinken afelett folyik a vita, hogy *végső soron vajon a DISZ, vagy a szakszervezet a gazdája a kultúrnevelési munkának?*

Alaposabb pártirányítást a kultúrmunkában!

Az utóbbi években mutatkozik ugyan bizonyos javulás, de korántsem kielégítő mértékben a szakszolgálati vezetők, a pártszervezetek kulturális nevelőmunkához való viszonyában. Több helyen közömbösség, sőt lebecsülés mutatkozik a kultúrmunkával, a kultúrmunkásokkal szemben, akad olyan hely területünkön is, ahol „cirkuszosoknak" nevezik a kultúrmunkásokat. A tapasztalatok szerint eddig *pártszervezeteink nem foglalkoztak eleget a kulturális nevelőmunka irányításával*, így nem érvényesülhetett a pártirányítás.

Végül szükséges lenne meghatározni a szakszervezetek és a különböző kulturális szervek (a tanácsok népművelési osztályai, TTIT, MOKÉP) kapcsolatát. Területünkön elég sok vita folyik amiatt, hogy melyiknek mi tartozik a hatáskörébe.

Ugy hiszem, nem tévedek, ha befejezésül azt mondom: kulturális nevelőmunkánknak is lépést kell tartania a fejlődésben gazdasági életünk más területeivel, de ehhez az szükséges, hogy *felszámoljuk a mai elavult vezetési módszereket, s helyet adjunk az újnak.* Bízom abban, hogy a SZOT IX. teljes ülése végre tisztázza üzemi kultúrnevelési munkánk elvi és gyakorlati kérdéseit, és nagyobb horizontot, megfelelő tekintélyt tudunk szerezni üzemi kultúrnevelési munkánknak.

Mihálovits Ervin,
a Miskolci Területi Bizottság kultúrnevelési felelőse.

Csak egy négyzetméternyi hely kellene...

Most, hogy itt állunk a *Vasanyagjavító* fogorvosi rendelőjében, túlzottnak találjuk azt a panaszoslevelet, amelyet néhány nappal ezelőtt kaptunk az egyik dolgozótól. *„Esős időben szünetel a rendelés, mert az eső a betegek szájába esik, az új fogröntgengépet sem lehet emiatt már két hónapja üzembehelyezni"* — olvastuk a levélben.

Hová tegyék a röntgengépet?

Körülnézünk a rendelőben. Alacsony, kétablakos helyiség, az ajtó közelében a gondozónő asztala, kicsit beljebb a fogorvosi szék, a falnál műszeres szekrény, a szoba végében heverő. A belső falon a szoba egész szélességében és a mellette levő falon a vízcsapig vízszintes repedés nyoma. Nemrégen cementezhették be. Ez a repedés volt az indítóoka a panasznak, de most, hogy már eltűnt, sokkal szomorúbb látványt nyújt a szoba sarkában szomorkodó, még kicsomagolatlan röntgengép.

— Az épület ideiglenes jellegű — feleli érdeklődésünkre *Bajnóczi József* ÜB-elnök — A fogorvosi rendelőt toldalékképpen építették hozzá, a feltöltött talaj süllyed, ez okozta a fal megrepedését, amit egyébként egy nap alatt kijavítottak. *1957-ben új orvosi rendelőt, ebédlőt és kultúrhelyiséget kapunk*, akkor megoldódnak az épületproblémák. De addig is el kellene helyezni a röntgengépet. Ez pedig nem olyan könnyű, mert a vállalatvezetőség azt mondja, hogy ez a KEH-nek, illetve jogutódjának, a MÁV Egészségügyi Gazdasági Főnökségnek a dolga, a főnökség szerint viszont a vállalatnak kell helyiségről gondoskodni. Már jártak itt a szakszervezeti központtól is, de eredménytelenül. Egy négyzetméternyi helyet sem lehet találni a röntgenkamra építéséhez.

— Lehetne — mondja *Binder Rezső* fogorvos. — Sőt kell is, hiszen 6500 dolgozó gyors, alapos fogkezelése követeli meg. Ugyanis hozzánk tartozik a Hámán Kató fűtőház, Rákosrendező pályaudvar, a Hídépítési Főnökség és két pályamesteri szakasz. Szó volt arról, hogy a Hídépítési Főnökségre helyezzük át a rendelőt, de a dolgozók ragaszkodnak a mostani, központi fekvésű elhelyezéshez. Megoldás lenne az is, hogy átmenetileg, az előszobából, vagy a nagyobb orvosi rendelőből elrekesztenének egy fülkét, esetleg ha addig helyet cserélne egymással az orvosi és a fogorvosi rendelő.

Két megoldás közül a harmadik?

— Cseréről szó sem lehet — mondja *Kolos János* üzemorvos. — Igaz, az üzemorvosi rendelőben rövidebb a rendelési idő, mint a fogorvosiban, az is igaz, hogy szélesebb és magasabb a helyiség, de lényegében semmivel sem kedvezőbbek az adottságai, mint a fogorvosinak. Még az ideiglenes cserét is ellenzem.

Vita és vita... Az értékes röntgengép pedig, amely megkímélné a fogbetegeket attól, hogy a MÁV Kórházba járjanak röntgenfelvételre, a sarokban porosodik. Ha szabadna egy megoldást ajánlani: *dobják ki a rozzant heverőt a fogorvosi rendelőből és építsenek a helyére röntgenkamrát.* Vagy... de különben, amíg ilyen „szoros" az együttműködés a két orvos, továbbá a vállalatvezetőség és a MÁV Eü. Gazd. Főn. között, addig hiába is javasolnánk egyéb megoldást.

Utazás – sorozatos „véletlenekkel"

Gyakran utazom, útközben szeretek elbeszélgetni vasutas társaimmal a vasút szépségeiről, a felelősségteljes szolgálatról. Most azonban nem kedvező útitapasztalatokról akarok írni — viszont azért írom meg mindezt, hogy a jövőben annál több kedvező tapasztalatról tudjak beszámolni. Mert szeretném, ha a tollamra vett hibák a jövőben nem ismétlődnének meg.

Nagyon fontos az utasítás betartása s a jelzők időbeni kezelése,

a „zöld út" biztosítása.

Erről május 11-én az érd-alsói térközben megfeledkeztek s ezért az 1212-es vonatnak lépésre kellett csökkentenie 60 kilométeres sebességét. A lassítás késést okozott s legalább 50 kiló szénnel többet kellett eltüzelni. Helyesen tette a mozdonyvezető, hogy figyelmeztette a szolgálattevőt, aki viszont egyáltalában nem járt el helyesen, amikor a figyelmeztetésre fittyethányt.

Most néhány szót

a bérelt szakaszokról.

Ugyanezen a napon történt, hogy utamról a pécsi gyorsvonattal tértem haza. A vonat Pusztaszabolcsnál már túlzsúfolt volt. Komló építői, bányászok, munkások álltak a lépcsőkön és a kocsikban, nem csoda, ha a szorongó utasok ellenségesen nézegettek be két lezárt szakaszba, amelyet a pécsi fűtőház tíz fűtőtanulója „bérelt". Nyilván azért, hogy zavartalanul bújócskázhassanak a fülkékben. Jókedvüket a kalauz is megértette, csak a lépcsőkön, folyósokon szorongó utasok, köztük terhes és gyermekes anyák, nem.

S ha itt tartunk, azt is meg kell kérdezni, miért közlekedtetik a távolsági vonatokon a gyermekkocsikat? Ugy tudom, hogy a

kisgyermekek és kiséröik részére.

Nem így volt azonban ezen a nevezetes napon az 1220-as számú vonat gyermekkocsijánál. Budapest—Kelenföldön a kalauznő csak hosszas vita és egy jóindulatú vasutas közbelépése után volt hajlandó a kocsiba engedni az anyákat és gyermekeket. Később kiderült, miért? Mert a kocsi akkor nem a kisgyermekek és kísérőik részére volt „fenntartva", hanem mámoros embereknek. A szilveszterhez illő hangulat odáig fajult, hogy a dülöngélő, hangoskodó részegek között szó sem lehetett a gyermekek pihenéséről. A kalauznő azonban nagy türelmet tanúsított és végtelenül udvarias volt — a részegekkel szemben. Mikor egy édesanya felhívta figyelmét a tarthatatlan helyzetre, így válaszolt: „Erre magának ne legyen gondja." Nem lett volna mégis jobb, ha a kalauz kartársnőnek viszont gondja lett volna az anyák és gyermekek nyugalmára, s ha másképp nem ment volna, vasutas-rendőri segédlettel csinált volna rendet?

Még egy esetet szeretnék megemlíteni. Május 16-án

a Szegedről induló 401-es gyorsvonat

két jegyvizsgálóját makacs szomjúság kínozhatta, mert szomjukat már induláskor az étkezőkocsiban oltogatták. Később egy autóbuszkalauz könyörült meg rajtuk az 5639-es számú kocsiban, jó szatymazival kínálva őket. Később viszont olyan „jószívű" utas is akadt, aki a büfében sörrel kínálta *Dinnyés Illés* és *Balázsovics Sándor* jegyvizsgálókat. Kár, hogy a jegyvizsgáló elvtársak sok jó, utasítás szerinti szolgálattal kivívott érdemeiket ilyen „apróságokkal" csorbították.

Kovács János
Szeged

Minek a rendelet, ha nem tartják be?

Tapolca gócponti állomás, körülvéve bányákkal, melyeknek szállítmányai is az állomáson futnak keresztül. Az állomás kitérői régiek, nagy részüket az 1910-es években fektették le. Ugyanilyen régi a vágányhálózat is. *Nagyon nagy szükség van arra, hogy a kitérők és a vágányhálózat állandó felügyelet alatt legyen és ez csak úgy oldható meg, ha a pályamester az állomáson lakik.* Eddig két lakás is épült a pályamesterek részére, de vontatási dolgozók laknak benne. Miért? *A KPM 3656/3/1951. 6. C. rendeletszám alatt elrendelte, hogy a pályamestereknek az állomáson kell lakniuk.*

Tapolca állomáson két pályamesteri szakasz van, de a pályamesterekre munkaidő után nem lehet számítani, *mert messze laknak az állomástól. Minek a rendelet, ha nem tartják be, minek a két pályamesteri lakás, ha abban vontatási dolgozók laknak.* Jó lenne gondoskodni az illetékeseknek saját rendeletük betartásáról.

Pekli Kálmán,
párttitkár h., Tapolca

LEVELEZŐINK írják

DUPLA MUNKA

A napokban a BVKH V. osztálya utasítást közölt telefonon Rákosrendező áruirányítójával. Alig telt el egy óra, az igazgatóság VI. osztályának egyik dolgozója ugyanazt az utasítást kezdte közölni, de nem mondhatta végig, mert az áruirányító visszaolvasta a már megkapott rendelkezést a telefonáló nem kis csodálkozására.

Az árukárokról és sérülésekről felvett jegyzőkönyveket ügyrend szerint fel kell terjeszteni a BVKH V. osztályához, ugyanakkor bekéri az igazgatóság VI. osztályának 11. csoportja is.

Nem párhuzamos munkát végez ez a két központi szerv?

Szobonya László
Vác

IFJÚ MÉRNÖKEINK

A Szolnoki Közlekedési Egyetem vizsgái után Pabuszi Béla Pécs, Kucsera István pedig Gyékényes állomásra került. Május 3-án tudomásul vették, hogy le kell tenniük a vasúti szakvizsgákat.

Fiatalos lendülettel láttak a tanuláshoz és — az állomás, valamint az V. osztály dolgozóinak segítségével — a távirdavizsgát május 28-án jó eredménnyel letették. Lelkesedésük tovább tart és ígéretet tettek arra, hogy a hátralevő szakvizsgákat is gyorsított ütemben, jó eredménnyel elvégzik. Törekvésükben segíti őket a III. osztály.

Örömmel és szívesen fogadtuk első forgalmi üzemmérnökeinket és sok sikert kívánunk munkájukhoz.

Várnai László
Pécs, igazgatóság

ÓVJUK A KÖZÖST!

Furcsa látvány tárult szemem elé június 1-én, amikor kitekintettem a nagykanizsai népművelődési otthon ablakán. Az udvaron egy körülbelül 45 ezer forint értékű birkózószőnyeg ázott. Az értékes szőnyeg körülbelül két hete került az udvarra, addig a pincében hevert. Most végre Németh elvtársnak, a sportkör könyvelőjének intézkedésére megfelelő helyre vitték.

Izsák József
Nagykanizsa

OPERATÍV ELLENŐRZÉST!

A BVKH VII. osztálya bizonyos időközökben „inváziószerűen" meglepi az állomásokat. A megállapított hibákról 25—30 oldalas feljegyzést készít, amelyet igazolás végett kiad az igazgatóság VI. osztályának. Egy-egy állomáson — akár kicsi, akár nagy — 2—3 ellenőrrel is lehet találkozni. Ugyanakkor az igazgatóságok áruvédelmi csoportjai nem tudnak megfelelő ellenőrzést végezni (holott jobban ismerik a területet és gyors intézkedéseket tudnak tenni az áruvédelem megszervezése érdekében), mert 2—2 fővel csökkentették a csoportok létszámát.

Senkisem tudja azt megmagyarázni, hogy az elvett 2—2 fővel gazdaságosabb munkát lehet végezni a BVKH VII. osztályában, mint az igazgatóságoknál.

Bakó János
Miskolc, igazgatóság

TISZTA KOCSIKAT

Mind többen ismerkednek meg hazánk legszebb tájaival, egyre többen veszik igénybe vasutunkat. Ezért teszem szóvá, hogy kocsijaink igen gyakran megengedhetetlenül piszkosak porosak.

Május 27-én én is társas kiránduláson vettem részt. Az 5227-es számú vonattal mentünk Bátaszékig majd a 6427-es egyik párnás kocsiján folytattuk utunkat Pécsig. Sajnos mire az út végére értünk, a fehér ingekből, ruhákból szinte fekete lett.

Sokszor panaszkodtak már nekem is az utasok, hogy a kocsik elhanyagoltak, az adott körülmények között is feltétlenül biztosítanunk kell a tiszta kocsikat.

Zentai István
Nagybaracska állomás

Ifjúsági élet

Még egyszer a szegedi fiatalokról

A szegedi Vasútforgalmi Technikum fiatal kultúrcsoportjának történetében egy szakasz lezárult: június 10-én részt vettek az Északi Járműjavító kultúrtermében a Landler Jenő kulturális seregszemle országos bemutatóján.

Különösen nagy sikerrel mutatkozott be az iskola vegyeskórusa. Ez az énekkar másfél éves múltra tekinthet vissza — mondja *Szécsi József* *„Szocialista kultúráért”* érdeméremmel kitüntetett karnagy —, s máris szép eredményekre tekinthet vissza. Nemcsak vegyes és egynemű számokat tanult be az énekkar, hanem kultúrpolitikánk célkitűzéseit híven követve, a művészi ízlés fejlesztésére és a zenetörténeti ismeretek elsajátítására is törekedtünk.

Az együttes különösen a szegedvidéki népdalokkal és Kodály Békedalával tett tanúságot felkészültségéről.



Jelenet Csehov Jubileumából
(Kovács Géza felv.)

A színjátszókat is nagy tetszéssel fogadták. Érdemes volt vállalniok a nehézségeket. *Kenderessy Szabó Pál* tanár rendezésében *Edmund Rostand* híres színművéből, a *Cyrano de Bergerac*-ból és *Csehov Jubileumából* mutattak be egy-egy jelenetet nagy sikerrel.

A huszonnégytagú tánccsoport, *Kende Etelka* vezetésével a *Tápéi lakodalmast* adta elő fergeteges lendülettel.

Külön dicséret illeti *Schrammel Teréz* I., *Horváth János* III. és *Erdei Béla* II. osztályú tanulókat kitűnő szavalatukért. A bemutatót a szegedi szimfonikusok zenekara gazdagította.

Szépséghibája az előadásnak csupán az volt, hogy kevés néző élvezte a lelkes fiatalok előadását. A budapesti vasutas technikumok tanulói, úgy véljük, tapasztalatokkal gazdagodva térhettek volna haza az előadásról.

A technikum kultúrcsoportjai, tanárai örömmel kezdhetik a nyári szünidőt, mert jó és eredményes munkát végeztek.

Várjuk a DISZ-szervezetek segítségét

A napokban zajlott le a miskolci igazgatóságon a DISZ-vezetőség újjáválasztása, amely egy kicsit meglepő eredménnyel járt. A DISZ-szervezet tagságának 95 százaléka nő, s mégis férfit választottak DISZ-titkárnak.

Sokat töprengtem megválasztásom óta azon, hogyan irányítsam a DISZ-vezetőség munkáját, hogyan valósítsuk meg a tagságnak és a vezetőségnek az elképzeléseit. Idáig *nem sokat olvastunk a „Szocialista vasútért”-ban sem arról, hogy mit tesznek a hivatali DISZ-szervezetek.* Mi szeretnénk, ha *a „Szocialista vasútért”* vitát indítana ilyen *címmel: Milyen módszerrel harcolhatunk a hivatali bürokrácia ellen.*

Úgy gondoljuk, hogy egyes hivatali és igazgatósági DISZ-szervezetek megírnák a lapnak, mit tesznek ők a bürokrácia csökkentéséért. De megírnák azt is, milyen náluk az élet, hogyan aktivizálják a DISZ-tagokat. *Különösen érdekelne, hogyan vonják be a nőket, lányokat és asszonyokat a DISZ-munkába, hogyan foglalkozik a DISZ-vezetőség a női DISZ-tagokkal.*

Sok feladatot akarunk megoldani, reméljük, hogy ebben a munkánkban nagy segítségünkre lesz a „Szocialista vasútért”.

Szaxon István
DISZ-titkár

★

(Helyeseljük Szaxon elvtárs javaslatát, és szívesen adunk helyet lapunk hasábjain a hivatali DISZ-szervezetek munkájáról, problémáiról szóló írásoknak, annál is inkább, mert valóban sokat tehetnek a bürokrácia csökkentésért, az ügyvitel egyszerűsítéséért. Várjuk a DISZ-szervezetek leveleit. — Szerk.)

„Száraz ágon, hallgató ajakkal”

Tompa Mihály híres allegóriájából ragadtuk ki a címet, viszont nem képletes beszédként használjuk, mikor az Északi Járműjavító dalosairól írunk. Hallgatnak a csaknem 70 éves múltra visszatekintő főműhelyi dalosok. Vajon miért, erre szeretnénk felelni.

Koltai József művezető irodájának falán régi keretben, régi kép: a *„Törekvés Dal- és Önképző Egylet”* tisztikara, választmánya és tagjai. A tabló két oldalán koszorúban: 1888—1913. Ma 1956-ot írunk. Két esztendő múlva 70 éves lenne a nagymúltú egylet. De vajon lesz-e? Ez elsősorban a vállalat vezetőitől, mozgalmi szerveitől és a *Pierre Semard* kultúrotthon igazgatójától függ. Mert nélkülük az a néhány régi, kipróbált dalos minden törekvése, igyekezete hiábavalónak bizonyul.

Kevesebb ígéretet

1939-ben még 70 tagú énekkar működött itt. Nemegyszer nyerték el a munkásdalkarok versenyében az első vagy második helyezést. A felszabadulás után jórészt újból együtt volt az énekkar. De csak 1948-ig. A dalosok ekkor sokkal inkább, mint bármikor büszkén tekintettek az országos versenyeken nyert díjakra, hiszen a felszabadult munkásosztály fiainak énekelhettek. Kellett-e ennél felemelőbb érzés?

Erről beszél fájó szívvel Koltai elvtárs. Az igaz, hogy sok dalos távozott az üzemből, de akik ittmaradtak, azokkal sem törődött senki. 1952-ben mindössze 18 főből álló énekkar működött. Koltai József és társai ezt a számot 38-ra emelték. De ez egymagában nem elegendő. Azt mondják, hogy az ígérgetésből nem tudnak előbbre jutni. Jelenleg mindössze 14—15 embert tudnak összeverbuválni. *Vadas* elvtárs május végére megpróbált egy vegyeskórust teremteni, mindez azonban csak szerény kezdet.

Füzesi László csoportvezető a nemtörődömséget kifogásolja. A munkásdalárda életrehívható — mondja. — Csak a vezetőknek el kellene beszélgetni az énekkar tagjaival. Azt senki se mondja, hogy 3000 emberből nem találnak 50—60 dalost. Beszélgessenek el az emberekkel, biztosítsanak termet és zongorát. A három műszak dalosainak munkaidejét össze kellene hangolni. Valamennyiünknek nagyon fáj, hogy az egylet 60 év óta megőrzött tablóit és sok dicsőséget szerzett öreg lobogóját, amely 1500 vöröskatonát kísért ki 1919-ben az üzemből, baloldali túlzók megsemmisítették. Hogyne fájna, mikor édesapám is ott menetelt alatta, hogy a Józsefvárosi-pályaudvarról útnak induljon a Felvidékre.

Kovács József, a VI. osztály belsőse, 1926 óta tagja a Törekvésnek. Ő is arra panaszkodik, hogy a túlzó intézkedések minden dalosban mély szégyenérzetet keltettek. Annyira mentek a túlzásban, hogy még a magyar nótákat is levették a műsorról. Hogyne bántotta volna a fizikai munkásokból álló dalegylet veteránjait ez az eljárás.

Lehet segíteni

A főműhely lapjában, a Járműjavításban is a dalosok körül folyik a vita. Azt írják a daltkedvelő munkások, hogy nem kívánnak több támogatást, mint amennyit a kultúrgárda kap.

Nyújtson több támogatást a vezetőség és ne nyugodjanak bele a jelenlegi állapotba. Nyúljanak a dalosok hóna alá, szervezzék újjá az énekkart, hogy ez a lelkes gárda a kultúrotthon keretében ismét betölthesse nemes hivatását, hogy újból magasan szárnyaljon az üzemi dalkar hangja.

Béketalálkozó Szendrőládon

Közel 2500 fiatal vett részt június 3-án a *szendrőládi ifjúsági béketalálkozón*, melyet a miskolci területi bizottság szervezett az igazgatóság Ifjúsági Nevelési Tanácsával karöltve. A kiránduláson gazdag program szolgálta a fiatalok szórakozását, még kész akarva sem lehetett unatkozni. *A színpadon változatos kultúrműsor, a többi helyeken sportműsor kötötte le az érdeklődést.* Az ifjúsági béketalálkozón ott voltak Szendrőlád község fiataljai is, föllépett kultúrcsoportjuk és szerepeltek a *Lenin Kohászati Művek* színjátszói is.

A kirándulást azért szervezték, hogy elősegítsék a SZOT és a DISZ határozatának megvalósítását, elmélyítsék a fiatalok közötti kollektív szellemet, mely alapja a sikeres munkának. A találkozó sikere érdekében szervező bizottság alakult, amely részletes programot dolgozott ki. A program megvalósult és ehhez nagy segítséget nyújtottak az Ifjúsági Nevelési Tanács tagjai és a DISZ-szervezetek vezetőségei.

A béketalálkozó után a fiatalok azt mondták, hogy még ilyen jól megszervezett kiránduláson nem vettek részt.

Néhány megjegyzés a Szőnyi úti uszodáról

Minden vasutas dolgozó, de különösen a sportolók nagy örömmel fogadták annakidején a Bp. Törekvés Szőnyi úti uszodájának megnyitását. Egyesületünk joggal büszkélkedhet a minden igényt kielégítő, korszerű versenyuszodával.

Nemcsak a versenyzők, hanem az uszoda környékén dolgozók és lakók is boldogan vettek tudomást az új sportlétesítményről. Gondolván: egy problémával kevesebb, hiszen sok időt takaríthatunk meg azzal, hogy nem kell munka után a távolabb eső strandokra, vagy uszodákba mennünk.

Igy tervezett a „szürke ember”, aki mindig azt szeretné, ha élete szebb, jobb, könnyebb lenne. De hiába — úgy tűnik, az uszoda nem mentes attól a régi közmondástól, hogy nincsen öröm üröm nélkül.

Az uszoda ugyanis valóban szép és sokaknak közel is fekszik munkahelyéhez, otthonához, mégsem tudják látogatni annyiszor, ahányszor szeretnék, vagy idejük engedné.

Köztudomású, hogy egy uszoda látogatására nem elég csupán a szabad idő — pénz is kell hozzá. A Szőnyi úti uszodába egy belépőjegy ára felnőtteknek 3,50, gyermekeknek 1,50. Egy hónapra szóló bérlet felnőtteknek „csekély” 90 forint, gyermekeknek 30. Képzeljük csak el, mibe kerül egy 4—5 tagú család „szórakozása” a Szőnyi úti uszodában. Ilyen magas árak bizony csak fővárosunk egy-két luxus-strandján vannak. Arra viszont nem is gondolunk, hogy a Törekvés SE uszodájának a „luxus” jelzőt akarják adni.

A dolgozókat joggal bosszantják az indokolatlanul magas jegyárak. A közelben levő Rákosrendező vasutasai például irigykedve nézik a látótávolságra eső uszodát, melyet látogatni csak ritkán tudnak. Pedig, állításuk szerint munka után jól esne egy kis sportolás, mozgás az uszoda hűs vizében. 3 forint 50 fillért azonban képtelen minden alkalommal egy dolgozó fizetni.

De nemcsak a felüdülést keresők panaszkodnak a magas belépőjegyekre, hanem a sportegyesülethez tartozó úszószakosztályok is. Tegyük mindjárt hozzá, panaszuk jogos: egy versenyző edzésjegyének ára 1 forint 10 fillér, ugyanakkor a Császár-uszodában a versenyzők csupán 40 fillért fizetnek edzésnapjukon.

Helyes lenne, ha az uszoda vezetői tüzetesen felülvizsgálnák ezeket a problémákat. Reméljük, hamarosan sor kerül erre, s akkor a Szőnyi úti uszoda a „luxus” jelző helyett a „népszerű” jelzőt fogja kapni.

(m. i.)

A Petőfi-iskola egyik eredménye: hat tagjelölt, egy párttag

Nemrég tartották Debrecen állomás kultúrtermében a Petőfi-iskola évzáró ünnepélyét. A fiatalok ünneplő ruhában, virágcsokorral mentek az évzáróra, ahol megköszönték a Petőfi-iskola vezetőjének egész évi fáradságos, de eredményes munkáját.

A húszfős Petőfi-iskolán *valamennyi fiatal jó eredményt ért el és mindegyikük megkapta bizonyitványát.* Az iskola eredményességét az is bizonyítja, hogy *a fiatalok közül az év folyamán hatan tagjelöltek lettek és egy elvtárs érdemessé vált a párttagságra.*

A szorgalmas tanulásért a DISZ-szervezet könyvvel jutalmazta *Kerekes Gabriellát, Simon Jánost* és *Szász Istvánt.* Egy-egy cserép virágot kaptak *Debreceni Zsuzsánna, Ösz András, Cs. Tóth Imre* és *Munkácsy Illés.*

Az ünnepélyes évzárót színvonalas kultúrműsor követte, majd a fiatalokat a DISZ-szervezet fagylaltdélutánon látta vendégül. A jó hangulatban táncraperdültek a diszesek és a késő esti órákig együttmaradtak a Petőfi-iskola hallgatói.

Molnár Miklós
DISZ-titkár

HIREK

Nem tudja a jobbkéz...

1954. novemberében utasítást kapott a ferencvárosi fűtőház, hogy készítsen egy végrehajtási utasítást, karöltve az állomással, a mozdonyok szerelése, kezelése stb. tárgyában. A kérdéses végrehajtási utasítást Krisztián főmérnök, a Soroksári úti állomás főnökével közösen elkészitette és 1955. január 6-án 74/1955. szám alatt az igazgatóságnak felterjesztette.

A végrehajtási utasítás jóváhagyása azóta sem történt meg, viszont kapott a fűtőház 1956. április 6-án 20424 1956/IV. 6. szám alatt egy újabb rendelkezést, melynek tárgya: mozdonyok szerelése, kezelése a kisegitő szénszerelő helyeken. Az ügyirat elrendeli, hogy ezen kisegitő szénszerelő helyeken készítsenek az állomással karöltve egy végrehajtási utasítást. Vagyis két évvel később megismételték a már régen végrehajtott korábbi rendeletet. Ilyenkor szokták mondani a külszolgálati helyeken, hogy nem tudja a jobb kéz, mit csinál a bal...

— **Erwin Kramer, a Német Demokratikus Köztársaság vasútügyi minisztere** és kísérete, Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter meghívására június 12-én hazánkba érkezett. A vendégek egy hétig tartózkodnak Magyarországon.

— **A dieselmozdonyok alkalmazására** megkezdték a felkészülést a székesfehérvári fűtőházban. A vidéki fűtőházak közül a fehérvári lesz az első, amely a tervek szerint dieselmozdonyokat kap.

— **A kaposvári nevelőintézet** bővítését félmillió forint költséggel július elején megkezdik.

— **Egyiptomi élményeiről** számolt be június 13-án Csanádi György vezérigazgató a Petőfi Rádióban.

— **Az első újszerkesztésű, 400 lóerős dieselmozdony** néhány hét múlva elkészül a MÁVAG-ban, amelynél az erőátvitel — szemben a régi fogaskerekessel és rudassal — hydraulikus úton történik. A próbafutás után megkezdik a sorozatgyártást.

— **Tapolca állomáson** 1400 forint értékű könyvet adtak el a könyvhéten. A jó eredmény Major Lajos elvtárs munkáját dicséri.

— **Békenagygyülést tartottak** a székesfehérvári tömb és a szolnoki járóműjavító dolgozói. A nemzetközi helyzetről Lukács Tibor, az Országos Béketanács munkatársa tartott beszámolót.

— **120 esztendővel ezelőtt,** 1836-ban alkották meg az első vasúti törvényt.

— **Diszoklevéllel tüntette ki** az Országos Béketanács Gondos József (pécsi igazgatóság) elvtársat eredményes tevékenységéért. Józsa Béla (pécsi igazgatóság) elvtárs odaadó munkájáért oklevelet kapott.

— **A Fürst Sándor** ifjúsági kulturális seregszemle megyei bemutatóján legjobb eredményt és kiváló minősítést ért el a szombathelyi igazgatóság tánccsoportja.

— **Az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem** Vasútépítés és Üzemi Tanszéke a közelmúltban bemutatta „A menetirányítás” és a „Talpfacsere” című oktatófilmeket. A két film vetítését a vasútállomásokon is megkezdték.

— **Gyermekvárótermet** adtak át június 11-én Pécs állomáson. A váróterem létrehozásánál kiváló munkát végeztek Demján József és Ozorai István festők, valamint Bánki Lajos asztalos-brigádja.

— **Fototanfolyamot inditott** kezdők és haladók részére az Északi Járóműjavító fotoszakosztálya. A tanfolyam 18 fővel indult.

— **Négy darab motorosvontatót,** egy négytengelyes személykocsit, 67 billenőcsillét, 10 pályamesteri hajtókát, 2 darab villanymotort, 9 darab fúrógépet és csúcsesztergapadot szerzett be a Gazdasági Vasutak igazgatósága az első negyedévben.

— **Korszerű üzemi konyha** építését kezdik meg július első felében Pécs állomáson. Az új létesítményre 1,300 000 forintot fordítanak.

— **Egyéves pedagógiai** eredményeikről, a növendékek szak- és munkakörök alkotásaiból kiállítást rendez június 14-től 18-ig a répceszentgyörgyi nevelőintézet.

XIII. KERESZTREJTVÉNY

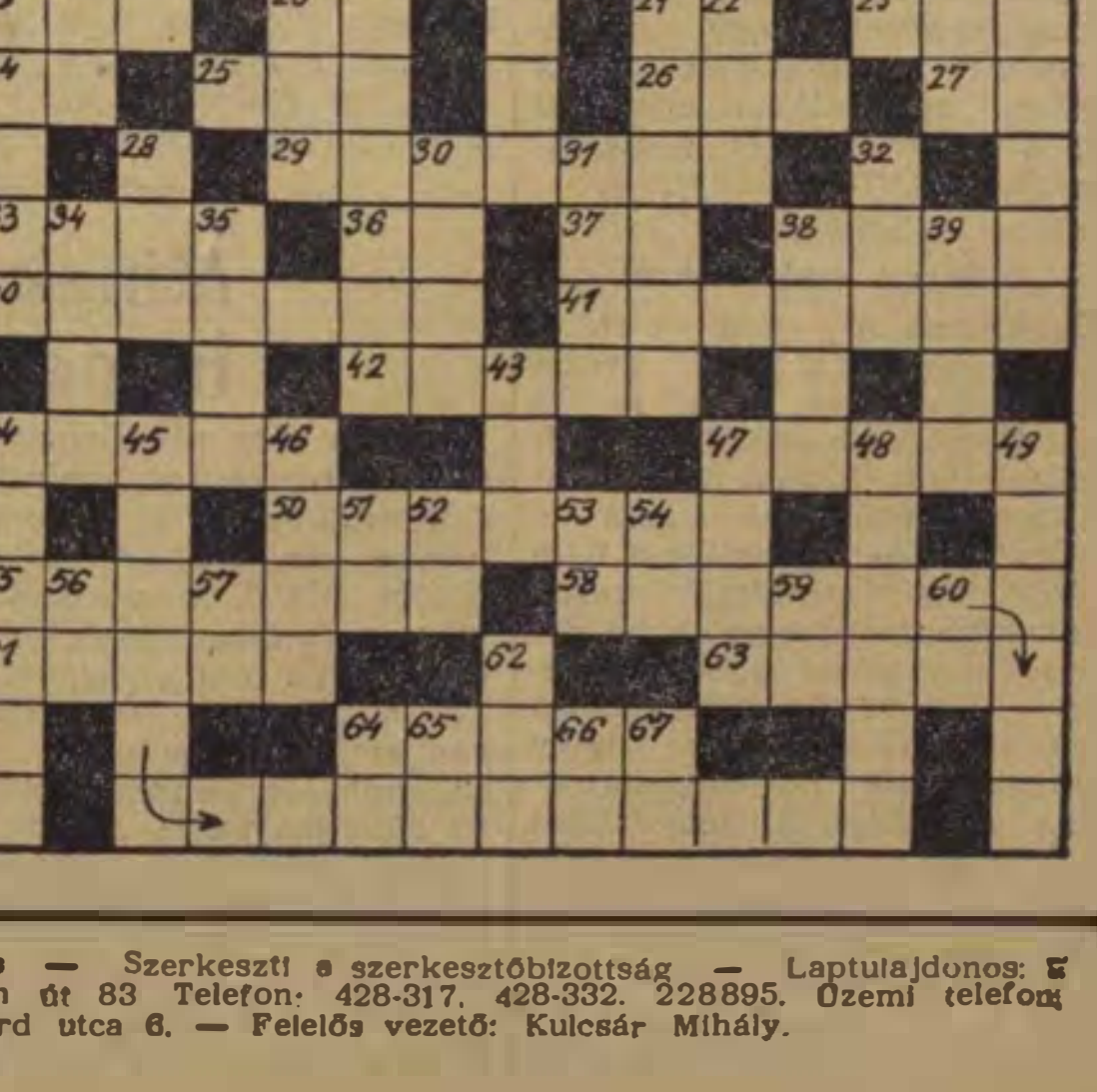
Vízszintes: 1. Az elkövetkezendő napok jó munkájának eredménye lesz. 13. Régi nép. 14. Rosta. 15. Trópusi növény. 16. Helyhatározó szó. 17. Zaj. 18. Francia város. 19. Hangnem. 20. Járunk rajta. 21. Kettős mássalhangzó. 23. 1101 római számmal. 24. Növény része. 25. Férfinév. 26. Gyógyszer.. 27. Vissza: személyes névmás. 29. A Balatonon van télen. 33. Neves írónk családi neve. 36. G. N. 37. Fém. 38. Kalácsfajta. 40. Beteget gyógyítanak. 41. Új franciául. 42. Folyó. 44. Étel. 47. Szív teszi. 50. Ilyen állat a ló. 55. Szappanfajta. 58. **Fejlődésünk egyik akadálya.** 61. Amerikai állam. 63. Nyakravaló. 64. Bátrak, vitézek.

Függőleges: 1. Büfé. 2. Ilyen növény is van. 3. Hangszer. 4. Tudomásul vesz. 5. Régi királyi székhely. 6. Takács teszi. 7. Albánia fővárosa. 8. Végnélküli női név. 9. Dollárpapa. 10. Edény. 11. Vegytani meghatározás. 12. Becézett női név. 20. Prágai labdarúgócsapat. 22. Vészjel. 28. Meggyőződés. 30. Perui őslakó. 31. Nem is biztos. 32. Ilyen pengő is volt. 34. Ide rá! 35. Japán város. 38. Falusi heverő. 39. Szabószerszám. 43. Kikötő. 44. Virág. 45. **Megszüntetése fontos tennivalónk.** 46. Téli takarmány. 47. Női név. 48. Történelmi név. 49. Kegy, közhasználatú idegen szóval. 51. Vissza: határrag. 52. Hang közepe! 53. Szibériai folyó. 54. N. Ü. 56. Jószívű teszi. 57. Felkiáltó szó. 59. Állati lakhely. 60. Szarvasfajta végei. 62. Évszak. 64. Csapadék. 65. Föld. 66. Gyilkol. 67. Kicsinyítőképző.

Beküldendő: vízszintes 1. 58. függőleges 45. Beküldési határidő: június 28. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XII-es számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Nyári menetrend. Pártélet lenini normái. Dolgozó Nők Világkonferenciája.

Könyvet nyertek: Erti István, m. tiszt Szolnok, Guttenberg tér 2. Hegedűs Irma, Bp. VIII., Krúdy u. 16—18. II. 4. Kiss József, Bp. VII., Landler Jenő u. 6. I. 4.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83 Telefon: 428-317, 428-332, 228895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM. 26. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. JÚNIUS 25.

A FÉLÉVI SZÁMVETÉSHEZ

Második ötéves tervünk első évének feléhez érünk rövidesen. Érdemes elgondolkozni hat hónapi erőfeszítés tanulságain, számot vetni a még nagyobb feladatok kezdete előtt.

Dolgozóinkat büszkeséggel töltheti el, hogy alkotó kezdeményezéseikkel, munkalendületükkel, áldozatkészségükkel hozzásegítették vasútunkat olyan mennyiségi és minőségi teljesítményekhez, amilyenekre az előző esztendők hasonló időszakában még nem volt példa. Ha az első négy hónap teljesítményét nézzük — amikor elemi csapásokkal, a szén- és kocsihelyzet fokozott nehézségeivel kellett megbirkózni —, a vasút tervét a túlsúlytovábbítás kivételével jelentősen túlteljesítettük. Hogy csak néhány példát említsünk: a szállított árutonnák viszonyszámát 106,06, a berakott kocsik napi átlagát 104,23, a kocsifordulót 100,45, az egy tehervonati gőzmozdonyra eső haszonkilométert 100,73, az egy tehervonati gőzmozdonyra eső százelegytonnakilométert 104,2, az irányvonatok számát 116,2 százalékra teljesítettük.

Pártunk Központi Vezetősége 1955. novemberi és 1956. márciusi határozatának útmutatása nyomán született munkakedv és lelkesedés legyőzte a nehézségeket. Sokat segített ebben a harcban a vasúti főosztály Szakmai Kollégiumának és a szakszervezet elnökségének együttes ülésén hozott határozat, amely különösen a műszaki színvonal emelését, az új technológia elterjesztését, a vasúti technika fejlesztését célozta. Az igazgatóságok egymás közötti versenyét szabályozó új végrehajtási utasítás, a csomóponti verseny, az összekapcsolt mozgalom, a párosverseny, a különféle munkamódszerek kiszélesítése, az új technológiai eljárások bevezetése mindmind emelői voltak a jó teljesítményeknek. A szakosztályok lépéseket tettek a technika továbbfejlesztésére, karöltve a pártszervezetekkel és a szakszervezettel, igyekeztek az elmúlt félév alatt a műszaki színvonalat emelni, az élenjáró munkamódszereket elterjeszteni. A kézivibrátoros talpfaaláverés népszerűsítése, a kazánkőelhárítás módjainak közkincsé tétele, az idegen kocsikkal kapcsolatos kezelés önköltségcsökkentése, a lépcsőzetes és hatványos elegyrendezési módszer bevezetése stb., — ezt a nemes célkitűzést segítette közelebb a megvalósuláshoz. És még mennyiről lehetne írni anélkül, hogy azt mondatnánk, hogy most már elég! Mert még ettől — a sikerek mellett is — messze vagyunk.

Vasútunk felfelé ívelő munkáját az elmúlt hat hónap alatt sok tényező zavarta. És jó, ha beszélünk a hibákról már most, az őszi forgalom előtt, mert az orvoslás így gyorsabb, célravezetőbb a nagy feladat megvalósítása előtti időszakban.

Sok a panasz a rossz szervező munkára, a politikai felvilágosítás elhanyagolására. A budapestieknél vontatottan halad például a dolgozók vállalásainak a szervezése, míg a debrecenieknél a politikai felvilágosító munka esett vissza. A szegediek a bizonylati fegyelemre hánynak fittyet: tíz dolgozót terjesztettek fel a „Szakma kiváló dolgozója" kitüntetésére anélkül, hogy ellenőrizték volna, vajon teljesítették-e ezek a dolgozók a feltételeket. A miskolciak pedig olyan vállalásokat szerveztek nemegyszer, amelyeknek műszaki előfeltételeit nem biztosították. A szombathelyiek viszont nem sokat törődnek a verseny nyilvánosságával. Hogy mennyire felelőtlenek néhol, példa rá Budapest—Délipályaudvar esete, ahol a verseny nyilvánosságára szánt forintokért harminc dossziét vásároltak. Az ilyen helyeken sem a szolgálati vezetők, sem az üzemi bizottságok nem állhatnak a helyzet magaslatán.

Nem kielégítő a fiatalok mozgósítása, munkaversenybe való bevonása, eredményeik értékelése, nyilvánossá tétele sem. Ezért felelősség hárul pártszervezeteinkre, üzemi bizottságainkra, a szolgálati vezetőkre.

Szinte általános hiba, hogy a termelési értekezleteket kevés helyen tekintik az üzem legfontosabb tanácskozásának. Különösen így van ez a debreceni és a szegedi igazgatóság területén.

Az eredményeket és hiányosságokat hosszan lehetne sorolni, de meggyőződésünk, hogy a hibák ellen elsősorban akkor küzdünk jól, ha ismerve, nem ismételjük meg azokat az előttünk álló feladatok végrehajtása során.

Dolgozóinkat a második félév harcaiban lelkesítse a XX. kongresszus, s azt követően pártunk útmutatása, amely világosan tárja elénk jövőnket, legfőbb tanulságként pedig azt, hogy mi vagyunk saját sorsunk kovácsai.

Mi a feladatunk? Az, hogy kövessünk el mindent az élenjáró módszerek, az új technológia, a tapasztalatcserék elterjesztésére, a műszaki propaganda felkarolására. Biztosítsuk a munkaverseny műszaki feltételeit és törekedjünk egyszerűségre a versenyben. Szüntessük meg azt a helytelen gyakorlatot, hogy az ünnepi alkalmakra tett vállalásokat elkülönítjük a havi vállalásoktól. A vasutasnapi és az augusztus 20-i vállalásokat például ott kell látnunk az augusztus hónapra tett munkavállalások között és semmiesetre sem külön, elszakítva a havi tervtől: a dolgozók a havi verseny keretében tett vállalások túlteljesítéséért küzdjenek. Ezen belül lendítsék fel a párosversenyt, javítsák a versenyszervező munkát.

A főbb hiányosságok ismerete arra kötelez minden becsületes vasutas dolgozót, hogy munkáját az elkövetkező félévben még jobbá, még tökéletesebbé tegye. Ezt segíti majd a XI. vasutasüzemi értekezlet is, melynek határozatait egész biztosan végre fogjuk hajtani vasútunk és vasutasaink felemelkedésére.

MOZGÓ MUNKAVÉDELMI KIÁLLÍTÁS

Pár napja indult el a Keleti-pályaudvarról, rövid ünnepség után a budapesti igazgatóság munkavédelmi vándorkiállítása. Első állomásán, a Józsefvárosi-pályaudvaron már az első napokban számos vasutasdolgozó tekintette meg. Józsefvárosból Ferencvárosba, utána még több állomásra, fűtőházba, járműjavítóba kerül a kiállítás.



A vándorkiállításnak megnyitásától kezdve igen sok látogatója akad.

(Kovács Géza felv.)

Helyes kezdeményezés volt az igazgatóságtól, valamint a szakszervezet területi bizottságának munkavédelmi osztályától, hogy létrehozta ezt a kiállítást, amely fényképekkel, munkaeszközökkel szemlélteti a munkavédelmi előírások és eszközök mellőzésének következményeit. Képekkel, modellekkel, munkavédelmi felszerelésekkel bemutatja a helyes és balesetmentes munka eredményességét is. Oktató tárgyú állóés mozgóképek vetítésével bővítve tárul a nézők elé az a fejlődés, amelyet a munkavédelem és a balesetelhárítás terén a felszabadulás óta elértünk.

A kiállítás új út a balesetek csökkentésére, a vasutasdolgozók tömeges oktatására. Nem ártott volna azonban az utóbbi évek vagy hónapok baleseteiről grafikus ábrázolást is készíteni. Javasoljuk a kiállítás anyagát kiegészítve a budapesti terület után országos körútra indítani. Ugy véljük, hogy a vándorkiállítás országos viszonylatban is elérné célját.

Kezdjük adósságmentesen a második félévet

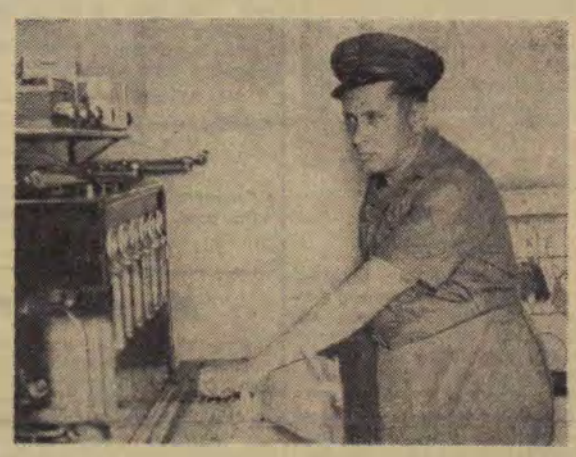
Alig egy hét választ el bennünket második ötéves tervünk első félévének végétől. A vasutas dolgozóknak különösen az első negyedévben kellett sok nehézséggel, elsősorban az elemi csapások okozta fékező erőkkel megbirkózniok. Hősies és áldozatkész munkával már az első négy hónap leforgása alatt magasan túlszárnyalták a terv előírt viszonyszámait, letörlesztették a kemény tél miatt visszamaradt áruszállítási hátralékukat. Ennek ellenére még vannak tennivalóink. Legfontosabb feladatunk, hogy adósságmentesen lépjük át a második fél év küszöbét.

A feladat nem lebecsülendő. Azokon a szolgálati helyeken, ahol a szolgálati vezetők, a párt- és tömegszervezeti aktivák jól foglalkoztak a versennyel, ahol helyesen szervezték meg a termelési értekezleteket, megtartották a műszaki konferenciákat és bevonták a dolgozók széles rétegeit a termelés irányításába, tennivalóiba, ott nincs is hiba. Ahol nem így folyt a munka, ott persze vannak hiányosságok. Ezeken a helyeken — még mindig nem késő — mindent meg kell tenni a terv teljesítésére. Ez annál is inkább fontos, mert még jobban mint eddig, már az őszi forgalom célkitűzéseit segítik dolgozóink a második félévben.

Az elmúlt héten bekövetkezett nagy esőzés akadályozta a vasúti munkát is. Az időjárás a be- és kirakást igen kedvezőtlenül befolyásolta. A lassú elegymozgást még csak tetézte a sok vágányzár, a késedelmes vonatösszeállítás, gépre- és vonatravárás. Mindent el kell követnünk, hogy a szállítás zavartalanságát akadályozó és a mi hibánkból származó nehézségeket felszámoljuk.

Ahol élenjárnak a terv teljesítésében

DIÓSGYŐR VASGYÁR állomás dolgozói is töretlen lendülettel küzdenek. A második negyedév majdnem minden dekádjában ott lehetett látni nevüket a példamutatók között. Az állomás valamennyi dolgozója dicséretet érdemel. Kocsitartózkodási tervüket 109, a terhelési előírásukat 107, míg a kocsi-kifutási tervüket 106 százalékra teljesítették. Az élenjárók között is legjobbak, kitűnő eredményeikkel, *Pócsai Endre* rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Novák Jenő* és *Bajnok István* kocsimesterek brigádja.



Király Ferenc rendelkező forgalmi szolgálattevő, Filatorigát állomás DISZ-brigádjának vezetője jó szervezett munkával példát mutat dolgozótársainak.

(Kovács Géza felv.)

BÉKÉSCSABA FŰTŐHÁZNÁL is szorgos munka folyik. 1483 tonna szenet takarítottak meg, ami 111 százalékos eredménynek felel meg a fajlagos szénfogyasztásnál. *Gabnai András* mozdonyvezető és *Valach János* fűtő nemcsak a szántakarékosságban járnak élen. Kilométertervüket 126, százelegytonnakilométer-tervüket pedig 125 százalékra teljesítették. A fiatalok sem maradnak el, mert *Mazán Pál* mozdonyvezető és *Stummer József* fűtő DISZ-brigádja az előbbit 125, az utóbbit pedig 123 százalékra teljesítette. *Gábel Lajos* és *Kazinci Balázs* mozdonylakatosok, „a szakma kiváló dolgozói" lendületes munkával járulnak hozzá az első félévi terv teljesítéséhez, magukkal ragadva munkatársaikat.

A NYIREGYHÁZI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG IV-es szakaszán dolgozik *Siklós András* csapatvezető előmunkás és ifi brigádja. Ujrendszerű vágányszabályozási módszerrel 150 százalékos átlagszinten mozog a teljesítményük.

A JÁRÓMŰJAVITÓK is kemény harcot folytatnak félévi tervük teljesítéséért. Június első dekádjában például a Debreceni Járóműjavító 118 százalékra teljesítette gőzmozdony fővizsga tervét, ugyanakkor a Miskolci Járóműjavító 250 százalékot ért el a gőzmozdony főjavítási terv munkálataiban. Nagyszerű, kimagasló teljesítményt nyújtottak a Szombathelyi Járóműjavító dolgozói a gőzmozdony futójavításban, amelyet 250 százalékra végeztek el. Személykocsi főjavítási tervét a Landler Jenő Járóműjavító 200, teherkocsi középjavítási tervét pedig az Északi Járóműjavító 178 százalékos eredménnyel teljesíti. Ez utóbbi 28 középjavításnak felel meg.

DEBRECEN ÁLLOMÁS dolgozói új munkamódszert alkalmaznak: a lépcsőzetes elegyrendezési módszert, mellyel a fajlagos kocsimozgatásnál, a kocsitartózkodásnál és a menetrendszerűségi viszonyszámnál jelentékeny emelkedést értek el. *Varga Sándor* rendelkező forgalmi szolgálattevő és brigádja június első dekádjában például kocsikifutási tervét 151, az átlagos terhelési előírást 107, a menetrendszerinti vonatindítási tervét pedig 134 százalékra teljesítette.

A KECSKEMÉTI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG eredményesen alkalmazza a futószalagszerű fenntartási munkát. A III. pályamesteri szakaszon *Pintér István* szakaszkezelő pályamester irányításával *Kassai Kálmán* előmunkás és brigádja minőségileg kifogástalan munkát végezve, 127 százalékos eredménnyel dolgozik. Májusban több mint 3 kilométer hosszúságban végeztek ilyen szalagszerű fenntartási munkát.

Célunk: a tizedik élüzem cím elnyerése

Rövidesen a Szolnoki Járóműjavító fennállásának 100. évfordulóját ünnepeljük. Ezért négyhónapos versenyt indítottunk augusztus 12-ig. A verseny nemes versengést váltott ki. Májusban élüzemszinten teljesítettük a tervet: 110,98, a termelékenységi tervet pedig 104,59 százalékra.

Hibák mutatkoznak a kocsialkatrészek gyártásánál, a kerék-, rúgó-, reszelő- és mérlegjavításnál. Ezeknél nagy a ráfizetés, melynek okait minél előbb meg kell szüntetni.

A műszaki fejlesztés előmozdítására fokozottabban kell ellenőrizni osztályonkint a felvevő reszortosokat, a művezetőket. Meg kell szüntetni, ahol még szükséges, a felesleges munkák felvételét, illetve utalványozását. Mindez előfeltétele annak, hogy a munka még jobban és eredményesebben menjen nálunk, s hogy tizedszer is elnyerjük az élüzem címet. *(Csomor János levelében.)*

Mohács-sziget ifjú építői

Az árvíz sújtotta terület újjáépítésére néhány héttel ezelőtt felhívást tett a Landler Jenő Járműjavító DISZ-szervezete a vasutas fiatalokhoz. Mi, várpalotaiak azonnal felajánlottuk, hogy részt veszünk a mohács-szigeti újjáépítésben.

Június 10-én keltünk útra, az egész állomás búcsúztatott bennünket. Budapestig vonattal jöttünk, majd hajóval indultunk Mohácsra. Az úton vidáman szólt a tangóharmónika, énekeltek a hajón az ország minden részéből összegyűlt ifjúmunkások. Tízórás utazás után kikötöttünk Dunaszekcsőn, a DISZ táborában. Néhány perc múlva a tábor parancsnoka már ismertette a napirendet és az elvégzendő feladatokat. Minden brigád nevet választott magának. A mi brigádunk a *„Várpalotai lendület"* nevet vette fel. Délig a táborhelyünket rendezgettük, aztán *nevünkhöz méltó lendülettel hozzákezdtünk a munkához, az építéshez szükséges keverék készítéséhez.* Kicsit szokatlan volt az ásó és a lapát, néhányunk tenyerére hólyagot is tört, de senki sem panaszkodott és segítségünkkel gyorsan emelkedtek a falak.

Tizenegy brigád közül aznap mi lettünk az elsők. Este azonban váratlan hírt közölt a brigádvezető: *reggel átköltözünk Dunafalvára, a Petőfi-táborba.* Már megszerettük ezt a helyet, de azért nem keseredtünk el, reggel összecsomagoltunk és vártuk az indulási parancsot. Egy óra múlva már új munkahelyünkön voltunk, vertük a sátor-tábort és nemsokára ismét megkezdtük az építést. Ez a napunk útépítéssel telt el. De ennek a napnak volt egy másik eseménye is: *DISZ-vezetőséget választottunk.* És utána versenyre hívtuk az egész tábort. Másnap reggel friss lendülettel kezdtünk munkához. A lendületet bizonyítja, hogy aznap elnyertük a *„Mohács-sziget ifjú építői"* versenyzászlót. Büszkén vette át *Kerék* elvtárs és örömtöltött el valamennyiünket.

Szeretnék arról is beszámolni, hogy nemcsak dolgoztunk, hanem szórakoztunk is Mohács-szigeten. A DISZ főiskola hallgatói például a szokásos esti tábortűznél kultúrműsort tartottak, szavalatokkal, rövid jelenetekkel, énekszámokkal. *A tábortűz mellett gyorsan telt az idő, gyorsan múltak a napok Mohács-szigeten.* És amikor eljött az indulás ideje, fájó szívvel intettünk búcsút a tábornak.

A Táncsics nevű hajó fodrokat kavart a Duna tükrén, amikor ismét Budapest felé indultunk. Fáradtak voltunk, de *az arcokon mégsem látszott a fáradtság, hanem az öröm és a büszkeség, hogy segítettünk az árvíz sújtotta terület lakóinak.* Mind a tízünknek, akik Várpalotáról részt vettünk az újjáépítésben, most ott ragyog DISZ-könyvében a felírás: *„Mohács-sziget újjáépítésében példamutató magatartásával és kiváló munkájával kivívta a DISZ kiváló munkása címet."* Mellünkön pedig büszkén hordjuk a *„Mohács-sziget ifjú építője"* jelvényt.

Zanathy Lajos
Várpalota

Minden tényezőnél az élüzem szint felett

Sztálinváros forgalmi dolgozói is mindent elkövetnek, hogy második negyedévi tervüket élüzemszint felett teljesítsék. Ezt bizonyítja, hogy áprilisi és májusi tervüket jóval az előírt tervszám felett teljesítették: az állomás globális teljesítménye 121,8 százalék, az élüzemszint viszont 103 százalék. Megtakarítottak 13 tehervonat indítását. A munkaverseny lendülete kifogástalan.

A jó eredmények mellett hiba az, hogy a Száll—Rak-nak úgylátszik nem szívügye, hogy a vasműnek átadott kocsikat mielőbb visszaadja a vasútnak. Ez bizony fékezi a sztálinvárosi vasutasok munkáját, főként pedig azt, hogy állomásuk élüzem lehessen. Ezen kellene a vasút vezetésének segíteni, mert a mi erőnk ehhez kevésnek bizonyult.

Kiss László
Sztálinváros

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Pénzbüntetés helyett részkártérítés

Néhány példa a törvényesség megsértéséről

A szocialista törvényesség betartása a vasúton is elősegíti a dolgozók aktivitásának és munkalendületének növelését. Az elmúlt időkben azonban igazgatóságunk területén is elég gyakran megsértették a törvényességet és éppen ezért szükséges, hogy a szakmai vezetés és a mozgalmi szervek fokozottabban foglalkozzanak a szocialista törvényesség kérdéseivel. E cikk keretében most csak a törvénysértések egyik részével, a részkártérítéseknél történő visszaélésekkel foglalkozunk.

Az 1953. évi júniusi párthatározat alapján rendelet jelent meg a pénzbüntetés eltörléséről. Ezt az intézkedést a vasutas dolgozók is nagy örömmel fogadták, azonban *sok szolgálati vezető nem helyeselte a rendeletet, mert a pénzbüntetést tartották az egyedüli eredményes jegyelmező eszköznek.* Az elmúlt idők igazolták a rendelet helyességét, erősödött a dolgozók munkafegyelme, jobban betartották az utasításokat és a rendeleteket, különösen a mozgalmi szervek és a szakmai vezetők nevelő munkájának következtében.

Indokolatlan pénzbüntetések

Egyes vezetőket ez mégsem győzött meg arról, hogy a munkafegyelem megszilárdításának legfontosabb módszere a nevelőmunka volt és marad. *Igazgatóságunk területén az elmúlt hónapokban szinte rendszeressé vált, hogy a megszüntetett pénzbüntetés helyett indokolatlanul is részkártérítésre ítéltek dolgozókat.* A munkafegyelem lazításokat, az utasítások be nem tartását, a hanyag munkát, a szolgálati vezetők sok esetben nem fegyelmi büntetéssel, hanem részkártérítéssel büntették akkor is, ha pénzben kimutatható kár nem keletkezett.

Ezt a gyakorlatot nemcsak a külszolgálati vezetők, hanem esetenként a felsőbb szakvonali szervek is alkalmazzák. Nézzünk egy pár olyan példát, amely gyakran ismétlődik igazgatóságunk területén.

Szolnok állomásfőnöke, *Győre István* kapust 5 forint részkártérítésre kötelezte, mert január 1-én egyik vonat indulásáról helytelen felvilágosítást adott. Ugyanitt *Varjas Istvánné* és *Szente Balázsné* takarítónőket 30, illetve 20 forint részkártérítésre ítélték. Varjasnét azért, mert január 9-ről 10-re virradó éjjel *figyelmeztetés ellenére sem mosta fel másodszor a csarnokot, Szentenét* pedig azért, mert március 4-ről 5-re virradó éjjel *felületesen végezte munkáját és meg nem engedett hangon beszélt dolgozótársaival.* Nyilvánvaló, hogy mindhárom esetben munkafegyelemsértés történt, amiért nem lehetett volna részkártérítéssel büntetni.

Hasonló eset fordult elő a BVKH-nál. 1955 február 17-én *Tatabánya-alsóról feladott 20 darab üres kanna nem érkezett meg a rendeltetési állomásra, Pápára.* A BVKH 1955. december 22-én a feladási és a rendeltetési állomás esetlegesen hibáztatható raktárnokait 50—50 forint részkártérítésre kötelezte. Az indokolás így hangzott: *„a jegyzőkönyvi vallomásokból nem állapítható meg, hogy a mulasztás a feladási, vagy a rendeltetési állomást terheli. A sorozatos mulasztások megszüntetése végett úgy a feladási, mint a rendeltetési állomáson a fenti küldemény kezelésével megbízott és hibáztatható raktárnokokat 50—50 forint részkártérítéssel megterheljük."*

A BVKH is elismeri: nem állapítható meg, hogy ki követett el mulasztást. Mégis kártérítésre ítél dolgozókat csak azért, hogy példát statuáljon. Félszáz forintot kell kifizetnie keresetéből egy esetleg teljesen ártatlan dolgozónak.

Nem lehet szemet húnyni

Az I/8. szakosztály hiánylata alapján *az igazgatóság forgalmi osztálya nemrégen hat szolgálati vezetőt 50-től 200 forintig terjedő részkártérítésre kötelezett* az érdekelt dolgozók meghallgatása és az esetlegesen keletkezett káröszszeg megállapítása nélkül. A névreszóló értesítésben — amit akkor kaptak meg a dolgozók, amikor már vonták a kártérítési összeget — a következő záradék szerepelt, alighanem a dolgozók „nevelése" érdekében: *„Figyelmeztetem, hogy szolgálatát pontosan lássa el, mert ha a hiányosságok azonnal nem fognak megszűnni, úgy meg fogjuk találni a módját, hogy az állomásfőnök elvtársat a szolgálatának pontos ellátására kényszerítsük."* Nevelés helyett kényszerítés a pontos szolgálatellátásra.

Ez a néhány példa is mutatja, hogy igazgatóságunk területén hiányosságok vannak a dolgozók nevelésénél, a rendeletek alkalmazásánál és a törvényesség betartásánál. Az alapvető hiba az, hogy *a Munka Törvénykönyve idevonatkozó részeit egyes vezetők önkényesen értelmezik* és nem akarják tudomásul venni, hogy részkártérítésre csak akkor lehet kötelezni a dolgozót, ha a keletkezett kár forintértékben kimutatható és ha megnyugtató módon megállapítható, hogy a kár kinek a hibájából keletkezett.

A XX. kongresszus tanulságai alapján *nem engedhető meg sem a külszolgálatnál, sem a felsőbb szakvonali szerveknél, hogy továbbra is törvénysértéseket kövessenek el, hogy továbbra is szemet hunyjanak e törvénysértések felett.*

A szolgálati vezetők szüntessék meg azt a helytelen gyakorlatot, hogy a dolgozók meghallgatása és az esetek kivizsgálása nélkül — amit különben is előír a Munka Törvénykönyve — részkártérítésre kötelezzék a dolgozókat. Több lelkiismeretességgel szerezzenek érvényt a törvényeknek, melyeknek betartása (de csakis a betartása) erősíti a munkafegyelmet és hozzájárul a munka jobb elvégzéséhez.

Maczkó István
a budapesti politikai osztály mb. vezetője,

Ádám Sándor
a budapesti politikai osztály agit. prop. osztályának vezetője

Még eredményesebb patronálást

A mezőgazdaság segítésére vonatkozó 1953 decemberi határozat nagy megértésre talált a vasutas dolgozók körében. Nálunk, a budapesti igazgatóság területén negyvennyolc szolgálati hely vállalta egy vagy több tsz vagy gépállomás patronálását. Jelentős eredményeket értek el mind politikai, mind a gazdasági segítségadásban egyaránt. Ebben a munkában a szolnoki pártbizottság, a Szolnoki Járóműjavító, a MÁV Építési Géptelep, a Landler Járóműjavító, Budapest-Ferencváros, Budapest-Kelenföld állomás dolgozói jártak az élen.

Dicséretreméltó a Felépítményi Vasanyagjavító pártbizottságának a munkája is, amely a Szentendrei Gépállomást patronálja. Száz dolgozójuk segítette például a június 10-i traktorosnap kulturális és sportrendezvényeinek sikerét.

Mindezekből megállapítható, hogy pártszervezeteink nem tekintik másodrangú kérdésnek a mezőgazdaság segítését. Politikai vonatkozásban jelentős segítséget nyújtott a cinkotai és székesfehérvári fűtőház pártbizottsága. A segítség gyümölcse: egyre erősödnek a patronált tsz-ek és gépállomások pártszervezetei. Ez természetesen kihat a mezőgazdasági termelés emelkedésére is.

Patronáló üzemeink feladata, hogy tovább folytassák és javítsák az agitációt, különös tekintettel az augusztusi munkás-paraszt találkozókra.

Kovács László
a budapesti politikai osztály munkatársa

A párt- és szakszervezeti csoportok szorosabb együttműködéséért

Székely Gyula elvtárs visszateszi az asztalra az újságot — olajos, kormos ujjlenyomata ott árulkodik a vezércikk melletti margón. Az újság a *Szabad Nép* június 19-i száma, a vezércikk címe: *A szakszervezetek pártirányításáról. Székely Gyula* fiatal mozdonyvezető pedig a püspökladányi fűtőház pártcsoportbizalmija.

Állandó, mindenre kiterjedő kapcsolatot!

— Mi eddig azt hittük — jegyzi meg —, hogy igen jó az együttműködés a pártszervezet és az üzemi bizottság között. De most látjuk, hogy még jobb is lehetne, hiszen nálunk is az a helyzet, hogy a pártbizottság főleg a versenyszervezésre összpontosította a pártirányítást, mégpedig azt is inkább kampányszerűen. Az üzemi bizottság többi, sokrétű feladata iránt nem mutatott hasonló érdeklődést, bár a kölcsönös segítségadás mindig megvolt. A pártszervezet figyelemmel kísérte a szakszervezeti választásokat, most pedig a szakszervezetben dolgozó kommunisták, valamint a szakszervezeti bizalmiak tevékenyen részt vesznek a pártbizalmi-választások előkészítésében.

— Ami érvényes a párt- és szakszervezeti vezetésre, az vonatkozik a csoportokra is. Én, mint pártbizalmi és *Trencsényi Ferenc* elvtárs, mint szakszervezeti bizalmi, igen jól megértjük egymást. *Trencsényi* elvtárs régi szakember lévén, igen sok szakmai segítséget is nyújt. És abban, hogy lényegesen sikerült megjavítani a szakszervezeti munkát, a tagdíjmorált, nem kis része volt a pártbizalmiaknak, a kommunisták példamutatásának. Tavaly ilyenkor még azt sem tudtuk, hány szakszervezeti tagunk van, az idén már 90 százalék körül van a tagdíjfizetés. De az a hiba, hogy ez a kölcsönös segítségnyújtás rendszerint csak alkalmi, nem tájékozódunk állandóan egymás problémáiról. Nagyon elkülönülnek egymástól a párt- és a szakszervezeti csoportértekezletek. Vannak igen jó szakszervezeti bizalmiak és gyenge pártbizalmiak — és megfordítva, de nemigen hallottam még arról, hogy a jó szakszervezeti bizalmi patronálná a gyengébb pártbizalmit, vagy viszont.

A csoportok életének élénkítéséért

Hasonló gondolatokat ébreszt a vezércikk *Nagy András* elvtársban, a fiókműhely fiatal mozdonylakatosában, aki egy 21 tagú szakszervezeti csoport bizalmija.

— *Németi Albert* elvtárssal, a pártcsoportbizalmival jobbára csak a versenymunkát, a vállalásokat beszéljük meg. Pedig rengeteg egyéb probléma is lenne, amelynek megoldásánál együtt talán több eredményt érnénk el, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy egy-két kivétellel mind fiatalok dolgoznak a műhelyben. A nevelőmunka, a szakmai és politikai oktatás, a munkamódszer-átadás, a technika fejlesztése mind olyan kérdések, amelyekről beszélünk is, de külön-külön. Mennyivel eredményesebb lenne mindkettőnk munkája, ha időnként összevont megbeszélést tartanánk. Nagyon megélénkítené ez a párt- és a szakszervezeti csoportok életét, amire, valljuk be, nagy szükség is lenne, különösen most, a nyári hónapokban, amikor sokkal nehezebb őszszefogni a csoportokat.

A párt- és szakszervezeti csoportok, bizalmiak még szorosabb együttműködése — mint helyesen ismerték fel a püspökladányi fűtőházban — igen nagy segítséget jelent majd a pártszervezet és az ÜB munkájában is. A pártszervezet megnövekedett feladatait sokkal eredményesebben tudja elvégezni a szakszervezet segítségével, az üzemi bizottság pedig a pártszervezet még hathatósabb segítségével, irányításával erősödve jobban helyt tud állni a dolgozók érdekvédelmében.

Nemzetközi ÉLET

SI CSIN-ZSEN ELVTÁRS ÜDVÖZLETE A MAGYAR VASUTASOKNAK

Lapunkban már hírt adtunk arról, hogy kínai vasutas-delegáció tartózkodik hazánkban. A múlt héten felkerestük a népi Kína vasutas-küldöttségének vezetőjét, Si Csin-zsen elvtársat, a kínai vasútügyi miniszter helyettesét és megkértük, hogy nyilatkozzon arról, mi a küldöttség látogatásának célja, milyen tapasztalatokat szereztek szocializmust építő hazánkban.

— *A Kínai Népköztársaság kormányától s Kína Kommunista Pártjától azt a megbízást kaptuk* — mondotta Si Csin-zsen elvtárs —, *hogy tanulmányozzuk a magyar vasút műszaki fejlődését, tanuljunk a magyar vasutasoktól. Örömmel tettünk e megbízatásnak eleget. Munkánkat megkönnyítette az a meleg, testvéri fogadtatás, amely bennünket az önök szép hazájában ért. Arra kérjük a „Szocialista Vasútért"-ot, hogy tolmácsolja hálás köszönetünket azért a testvéri fogadtatásért, segíteniakarásért, mellyel körülvettek bennünket mindazokon a szolgálati helyeken, ahol látogatásaink során megfordultunk.*

— *Mi elhoztuk a kínai vasutasok forró üdvözletét és reméljük, hogy látogatásunk, az itt nyert tapasztalatok nemcsak a kínai vasút további építését segítik elő, hanem szorosabbra szövik a kínai és a magyar nép, a kínai és a magyar vasutasok barátságát is.*

— *Örömmel láttuk, hogy a magyar vasutasok az eltelt 11 év alatt hatalmas munkát végeztek, nemcsak helyreállították a háborús pusztításokat, hanem tovább is fejlesztették a magyar vasutat.*

— Dolgozólnkat bizonyára érdekelné, hogy milyen a kínai vasút? — kérdeztük.

— *A kínai vasút ma még nem tudja kielégíteni a követelményeket. Hatalmas, több mint 600 millió lakosú országunkat csak 27 ezer kilométer vasúti hálózat szövi át.* (Ez körülbelül háromszorosa hazánk vasúthálózatának — szerk.) *Éppen ezért az a feladatunk, hogy gyors ütemben fejlesszük vasutunkat. Első ötéves tervünkben (1953—57) összesen 10 ezer kilométer hosszúságú vágányhálózatot fektetünk le. Ezt a hatalmas feladatot határidő előtt akarjuk végrehajtani és erre megvan minden reményünk, mert hős kínai vasútépítőink nagyszerű munkát végeznek. Ezenkívül nami segítséget kapunk munkánkhoz a Szovjetuniótól és a népi demokratikus országoktól.*

— *Nehézségeinkre jellemző, hogy a 10 ezer kilométer új vasútvonal döntő része hegyi pálya. Számos hidat, viaduktot, alagutat kell építenünk. Nem ritka, hogy 3000 méter magasban 37 fok hidegben építjük az új vasútvonalat.*

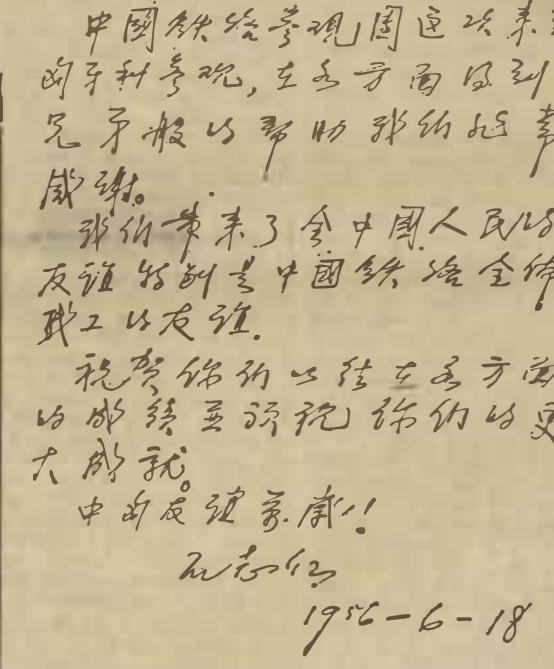
— Milyen lesz a fejlődés a második ötéves tervben?

— *Kína második ötéves tervének irányelveit most tárgyalja a párt. Részleteket még nem tudok mondani, de annyi bizonyos, hogy lényegesen nagyobb vasútépítkezések lesznek, mint amilyenek jelenleg folynak.*

— A jelenlegi vasútépítésnél milyen technikával dolgoznak?

— *Arra törekszünk, hogy folyamatosan kiküszöböljük a nehéz fizikai munkát. Meg kell azonban mondani, hogy ezen a téren lassan haladunk előre, jelenleg még nagy szerepe van a fizikai munkának. A legfőbb, ami könnyíti az építést, az új robbantási eljárás. A Paoki-Csengtu vasútvonal építésénél például egy-egy rabbantással 220 ezer köbméter földet mozgattunk meg. Folynak sikeres kísérletek arra is, hogy az alagutakat szintén robbantással építsük. Látogatásunk egyik célja éppen az, hogy megismerjük a magyar és a népi demokratikus országok vasútépítésének tapasztalatait, és megbeszéljük, hogy további munkánkhoz milyen segítséget tudnak nyújtani a népi demokráciák.*

Kérdéseinkre rendkívül szívélyesen felelget a magas, őszeshajú kínai miniszterhelyettes. Beszélgetésünk végén *Si Csin-zsen* elvtárs tollat vesz elő és egy levélpapírra üzenetet ír a magyar vasutasoknak. A levelet itt közöljük:



::: S ha valaki nem tudná, elolvasni, álljon itt a magyar szöveg is: *„Megérkezésünk alkalmával meleg testvéri segíteniakarással találkoztunk, s ezért fogadják forró hálánkat, köszönetünket. Mi elhoztuk a kínai nép s a kínai vasutasok üdvözletét, szerencsekívánatait.*

Látogatásunk során megismerkedtünk a magyar nép munkasikereivel, alkotásaival, megszerettük a magyar népet, a magyar vasutasokat. Sok sikert kívánunk magyar vasutas testvéreinknek további munkájukhoz, a szocialista vasút építéséhez. Éljen a kínai és a magyar nép barátsága! Si Csin-zsen".

VASUTAS-KERT

Szeged új vasutas létesítménnyel gazdagodott. Nemrégen adták át a vasutasok nyári kerthelyiségét a „Vasutaskertet" a szórakozni vágyó dolgozóknak. Az ünnepélyes átadás napján nyári zivatar vonult el a város felett és már-már úgylátszott, hogy beleszól a jól előkészített ünnepségbe, de aztán elvonult a zápor és a vasutas kerthelyiségben mintegy 300-an kerestek szórakozást.

A kerthelyiség 25 000 forint értékben teljesen társadalmi munkával készült. Mintegy 15 vasutas dolgozó munkálkodott rajta és különösen sokat dolgozott *Sik Ferenc* 65 éves főtávirász, aki az asztalosmunkákat végezte. Sokat dolgozott *Szász György, Katona Gábor, Tassi Mihály* és *Szigeti Sándor* is. Ők is ott ültek a megnyitón, s megelégedett szemmel nézték a táncoló fiatalokat, akiknek a talpalávalót a vasutas tánczenekar szolgáltatta.

Az új szórakozóhely máris igen kedvelt a fiatalok között, de meg kell mondani, hogy még kevés vasutas keresi fel a számára készült vasutaskertet, amelynek létrehozásán oly sokat fáradozott *Ördög János* kultúrigazgató is.

Sziládi Sándor
Szeged

Új munkasikerek a vasutasnap tiszteletére

Minden esztendő augusztusának első vasárnapján az egész szovjet nép, a párt és a kormány megkülönböztetett figyelemmel és megbecsüléssel fordul a vasutasok felé. Ezen a napon, a szovjet vasutasok napján büszkén számolnak be a hatalmas ország vasutasfiai a jólvégzett munkáról.

Még több hét választja el a dolgozókat az ünneptől, de a felajánlások nyomán egyre több sikerről számolhatnak be. *„Munkasikerekkel ünnepeljük a vasutasnapot!"* — ilyen és hasonló felírások díszítik az állomások, fűtőházak, műhelyek kapuit.

A *pallaszovkai* vasutasok elhatározták, hogy a vasutasnap tiszteletére növelik a napi mozdonyfutást. Már májusban 30 kilométerrel haladták túl az előírt napi normát mozdonyonként. Vállalták, hogy a vasutasnapig 1000 túlsúlyos vonatot továbbítanak és a mozdonyok napi teljesítményét egymillió tonnakilométer fölé emelik.

A szovjet vasutasok sikerrel használják fel az ünnepi felkészülés lendületét a vasút félévi tervének idő előtti teljesítésére. Az egészséges versenyszellem jó hatással van a munkafegyelem megszilárdulására is. A *zsitomiri* fűtőházban például már két esztendeje nem kellett fegyelmi ügyet tárgyalni.

Hosszan lehetne sorolni a jó munkáról szóló híreket, s valamennyit egyetlen megállapítással lehetne befejezni: a szovjet vasutasok becsületesen helytállnak a kommunizmus építésében és új munkasikerekkel akarják ünnepelni a huszonegyedik vasutasnapot.

A vasút és a külkereskedelmi szervek kapcsolatáról

Ötéves tervünk egyik kulcskérdése a külkereskedelmi terv teljesítése. Napjainkban igen sok szó esik a külkereskedelem fontosságáról. Pártunk és kormányunk a külkereskedelem munkájával kapcsolatban több határozatot hozott, sokat foglalkozik e kérdésekkel a sajtó is.

Második ötéves tervünk előirányzata a külkereskedelmi forgalmat igen jelentősen felemelte és ez a forgalomemelkedés nagymértékben fogja emelni a vasúttal szemben felmerülő igényeket. A feladat jelentőségének megfelelően második ötéves tervünk időszakában különösen nagy erőfeszítéseket kell tennünk külkereskedelmi, mindenekelőtt exporttervünk teljesítéséért.

A MÁV mindig nagy fontosságot tulajdonított az exportforgalom jó és gyors lebonyolításának és a külkereskedelemtől kapott szállítási feladatok maradéktalan teljesítését súlyponti kérdésnek tekintette. Megelégedéssel kell megállapítani, hogy a MÁV igen rugalmasan igyekezett követni a külkereskedelem igényeit.

Döntő
a jó együttműködés

Tudjuk nagyon jól, hogy ugyanakkor, amikor a feladatok jelentékeny mértékben növekednek, a MÁV nehézségei vontatási vonalon és a kocsipark elhasználása miatt fennállanak. Még hosszú időre van szükség, hogy a vasút kapacitása teljes összhangban tudjon lenni a forgalom követelményeivel. Az adott körülmények között a külkereskedelmi forgalom zavartalan lebonyolításának döntő alapja a vasút és a külkereskedelem dolgozóinak jó együttműködése.

A MÁV nemcsak a népgazdasági terv eredményes teljesítése érdekében szükséges forgalom lebonyolításában tud döntő mértékben a külkereskedelem segítségére lenni, hanem a különleges igények gondos, rugalmas kielégítésével is.

A világpiacon a versenyképesség egyik legfontosabb feltétele a szállítási határidő. A határidő be nem tartása nemcsak a már lekötött üzletet veszélyezteti, hanem kockára teszi a piac megtartását, újabb megrendelések biztosítását, rontja az ország hírnevét, de nem közömbös a határidő kérdése az illető ország forgalmában sem.

A szállítási késedelmek, sajnos, igen gyakoriak, s azok legtöbbször ipari lemaradásból származnak. Gyakoriak az olyan késedelmek, amikor az import nyersanyag vagy félkészáru késve érkezik be és emiatt nem tudja az adott üzem a gyártást befejezni. Ilyen okokból eredően gyakran adódik olyan helyzet, hogy a késedelmet a szállítási idő lerövidítésével kell behozni. Éppen ezért döntő jelentősége van annak, hogy a vasút az igényelt vagont kellő időre kiállítsa, a szállítmányt a MÁV vonalán a legrövidebb idő alatt továbbítsa és nemzetközi csatlakozását biztosítsa. Jelentékeny szerepe van a vasútnak abban, hogy a szállítmányok az elhajózás időpontjáig a kikötőbe érkezzenek. A szállítmány késése a fent említetteken kívül felesleges devizakiadást jelenthet, amit fontos ipari anyagok és közszükségleti cikkek vásárlására lehetne felhasználni.

Köszönet
a vasutasoknak

Én elsősorban munkaterületemmel kapcsolatban az új ötéves terv járműexport feladataival kívánok foglalkozni, megvilágítva a jó kooperáció jelentőségét.

Vállalatom profiljába tartozik az Ikarus autóbuszok, Csepel tehergépkocsik, Vörös Csillag dömperek, RM motorkerékpárok és ezek alkatrészei külkereskedelmi forgalmának lebonyolítása. Vagonigényeink speciális kocsikban és főleg a tárgynegyed utolsó szakaszában jelentkeznek. Ebben az időszakban növekednek meg a forgalommal kapcsolatos igényeink is. A berakásra kerülő járművek nagy száma miatt az egyik nap lemaradását másnap a rakodási lehetőségek korlátolt volta miatt pótolni nem lehet.

Munkánkban a vasút különböző szerveivel igen szoros kapcsolatot tartunk. Feladataink elvégzéséhez mindig megkaptuk a legmesszebbmenő támogatást, sőt az a tapasztalatunk, hogy a vasút dolgozói sokszor kötelességükön túlmenően segítik munkánkat. Ugy érzem, ezt az alkalmat most felhasználhatom és fel kell használnom arra, hogy a MÁV dolgozóinak jó munkájáért és elvtársi segítségnyújtásáért a MOGÜRT köszönetét kifejezésre juttassam.

Vizafogó állomásnak például nagy gondot okoz a MOGÜRT igényeinek kielégítése. A kocsiigények igen hullámzóak. Az autóbuszrakodások rendszeresen az éjszakai és hajnali órákban történnek. Az állomás nagyon helyesen meg tudja találni a helyes összhangot a vasúti szabályok maradéktalan betartása és a teljesen szeszélyesen jelentkező igények teljesítése között.

A második ötéves terv az autóbuszgyártást 1956-ra évi 3400 darabra, az 1955. évi termelés 245 százalékára, a tehergépkocsi gyártást évi 6800 darabra, az 1955. évi termelés 179 százalékára irányozza elő. Ennek a mennyiségnek jelentős hányada exportra kerül.

Az a szoros kapcsolat, ami eddigi együttműködésünket jellemezte, alapja a további munkának. Ebben a szellemben egymás feladatait és problémáit ismerve és megértve, a népgazdaság érdekében szükséges igényeket rugalmasan követve, jóakarattól fűtve kell továbbra is együttműködnünk és akkor nem lesz olyan akadály, amelyet közös erőfeszítéssel le ne tudnánk küzdeni. A MOGÜRT továbbra is számít a vasutasok jó munkájára és azt akarja, hogy a gyümölcsöző együttműködés a jövőben is fennmaradjon.

Király Győző,
a MOGÜRT Gépjármű Külkereskedelmi Vállalat szállítmányozási osztályának vezetője

KINEK A KÖTELESSÉGE?

(Tudósítónktól.) Nagyon igaza van *Kovács József* elvtársnak a *„Szocialista Vasútért”* május 7-én közölt cikkében, amikor az *Isaszeg állomáson* történt esettel kapcsolatban felhívja a figyelmet: *még mindig vannak vasutasok, akik nem hajlandók elvégezni olyan munkát, amely nem tartozik szigorúan rájuk.* Még akkor sem, ha módjukban lenne és az állomás szorult helyzetén segítenének vele.

Kovács elvtárs felsorol olyan vasutasokat is, akik nem restellik elvégezni a nem rájuk tartozó munkát sem, csakhogy gyorsítsák vele a forgalmat. Én is ilyen dolgozókról akarok írni. *Baja állomáson Dobcsányi János* forgalmi szolgálattevő és brigádjának tagjai nappali szolgálatuk után két alkalommal is vállalták, hogy egy-egy 110 tengelyes üres K-szerelvényt továbbítanak *Bátaszék állomásra.* Dobcsányi mint vonatvezető, *Vörös János* váltókezelő és *Csontos Benő* tolatásvezető, mint vonatkísérő mentek a szerelvénnyel, hogy a pécsi bányavidéknek oly fontos üres kocsik minél előbb rendeltetési helyükre érkezzenek.

Pedig Dobcsányiék Baja állomás többi brigádjához hasonlóan otthon is megtalálják a dolgukat, különösen amióta az árvízi újjáépítéshez nagyban folyik az anyagszállítás. Ezt a feladatukat is példásan elvégzik.



Perczi István motorszerelő a pécsi rakszerelőkatonai műhely dolgozója, a villamostargoncák és egyéb rakodásnál használatos gépi berendezések javítását minőségi munkával, 150 százalékos átlagteljesítménnyel végzi.

(Kovács Géza felv.)

A PÁLYAMESTER

Középtermetű, idősebb ember. Bakor Lajosnak hívják, a kapuvári pályamesteri irodában találkoztam vele. A munkaidő már egy órája befejeződött, de ő még ott ült íróasztalánál. Beszédbe elegyedtünk. 32 éve szolgál a vasúton, 18 éve pályamester. Ismeri a munka csínját-bínját — ahogy mondani szokták. Szívesen is beszél róla, de szavában van valami kettősség, egyszer lelkes, máskor csendesen gúnyolódó.

Előfordul, hogy hetekig betegeskedik. Talán ez is teszi elégedetlenné? Kár lenne csak egészségi állapotával, családi gondjaival magyarázni, hiszen ilyen gondok akadnak másnál is.

Múlnak a percek, az órán egy kört fut a nagymutató. Becsületes, egyenes ember, s ezt nemcsak az bizonyítja, hogy azok közé a régi pályamesterek közé tartozik, akik a múltban nem szerezték vagyont, hanem az is, hogy nyílt, őszinte, bátran mond véleményt. S ezt a véleményt érdemes meghallgatni, feljegyezni.

— Nem, engem nem az bánt, hogy reggel legalább egy órával a munkaidő előtt itt vagyok — mondja —, és este is ráteszek két-három órát a nyolcra, mert ezt már úgy megszoktam, hogy ha nem így lenne, talán hiányozna is. Az a baj, hogy ezt az időt itt az íróasztalomnál töltöm.

— Tudja, elvtárs, valamikor mi a munkát irányították, most pedig — az aktákat irányítanak minket. Naponta legalább négy órát kint kellene lenni a vágányok között, ellenőrizni a munkamenetet, meggyőződni az elvégzett munka minőségéről. Naponta négy órát! — s jó, ha kétnaponként sikerül négy órát kint lennem. Bonyolult az elszámolás, különösen a különhiteles és az anyagigazgatási munkáknál. Az előbbinél 29 füzetből meg jónéhány sokszorosított ívről kell kikeresni az egyes munkamozzanatok normáit. (Megnéztük az egyik füzetet: „Segédmunkák, belső anyagmozgatások és rakodások” volt a címe. 95 oldalon sorolja a normákat. A többi 28 füzet sem vékonyabb.) Az anyagigazgatási munkák elszámolása is igen bonyolult.

Megnéztünk egy munkautalványt, az egyszerűbbek közül 23 rovatban kell vezetni a munkafolyamatot. Azelőtt a pályafenntartásnál nem számoltak külön-külön minden munkamozzanatot. Jóval egyszerűbb volt az elszámolás.

De nemcsak ez nehezíti a munkát. 17 fizikai munkásra (éppen a bürokrácia miatt járna egy adminisztratív segéderő. Kapuváron 31 fizikai munkás, 12 havidíjas és fél adminisztrátor dolgozik. Tudniillik Győr és Kapuvár osztozik a egyetlen adminisztrátoron egyik nap ott van — a másik nap itt. Bakor Lajos pályamester drága ideje meg az íróasztalnál telik el.

Ha megvan az elszámolás, akkor a rendeleteket kell tanulmányozni. Ebből is akad 40—50 darab egy hónap alatt. Elolvasni is sok, de csak olvasni kevés, mert tanulmányozni kell minden mondatát, hiszen aszerint kell intézni a munkákat. Ezért is lesz a nyolcórás munkaidőből sokszor 12—14 óra.

Bakor Lajos egyszer lelkes, máskor csendesen gúnyolódó — mondtuk a cikk elején. Gúnyolódó, amikor a túlzott adminisztrációról beszél, az adminisztrációról, amely azért is nőtt ilyen nagyra, mert bizalmatlanok az irányítószervek és a sok papír segítségével akarják a pályamestert ellenőrizni. Pedig a pályamesterek többsége igyekvő, becsületes, szereti, mondhatnánk rajong a vasútért, a munkájáért. Ezt mindenki tudja. Akkor miért nem bíznak meg jobban bennük?! Bakor elvtárs is ilyen ember, s aki nem hiszi, hallgassa csak meg, hogyan beszél a jövőről, milyen lelkesen magyarázza, hogyan fogják majd felhasználni az új gépeket, a modern technikát a pályafenntartásnál... **B. G.**

Verseny-e a csomóponti verseny Dombóváron?

Hónapról hónapra, negyedévről negyedévre beszámolunk lapunkban arról, hogyan áll a csomópontok versenye. Most arról írunk, milyen a verseny nyilvánossága, mennyire tartják napirenden a vezetők és a dolgozók a csomóponti versenyt. Meg kell mondani, a Dombóváron szerzett ezirányú tapasztalatok szomorúak.

Hányadik helyen állunk

Először az üzemi bizottság elnökétől. *Bódogh Mihály* elvtárstól érdeklődtünk, majd a párttitkár helyettesét, *Halász Istvánt*, végül pedig az *állomásfőnökhelyettest* kérdeztük meg. Egyikük sem tudta pontosan, milyen helyezése van állomásuknak a csomóponti versenyben. *Halász* elvtárs kertelés nélkül kimondta: *nem tudom megmondani, hanyadik helyen állunk. Bódogh* elvtárs úgy tudta — s ezt ha bizonytalanul is, de a főnökhelyettes is alátámasztotta — hogy *áprilisban második, májusban a negyedikek voltak.* A valóság pedig a következő: Dombóvár áprilisban hetedik volt 75 ponttal, májusban pedig — nos, a május hónapot június 21-én még nem is értékelték a vasúti főosztályon!

Ez az utóbbi körülmény bizonyos mértékben magyarázat is. *A csomóponti versenyt lassan értékelik, az eredmény késve érkezik a szolgálati helyre, legtöbbször egy teljes hónap múltával,* így aztán nem is sokat törődnek vele. Egyes csomópontokon, főleg az élcsoporttól elmaradóknál sokkal inkább a párosversennyel és az állomás brigádjainak egymás közötti vetélkedésével foglalkoznak. Ez a helyzet Dombóváron is. A csomóponti versenyről bizonytalan válaszokat kaptunk, viszont *kitűnően ismerik a turok versenyeredményeit* és pontosan tudják nemcsak hónapra, hanem dekádra is párosversenytársuk, Debrecen teljesítményeit. Ez a két verseny élő, lendületes, eleven Dombóváron.

Az állomáson jártunkban keltünkben meg is győződtünk erről. A kettes toronyban és a négyes számú őrhelyen beszélgettünk dolgozókkal, párt- és szakszervezeti bizalmiakkal. *Erényi Géza pártcsoportbizalmi például pontosan tájékoztatott a verseny állásáról, elmondta, hogyan vitatják pártcsoportértekezleten a munkaverseny helyzetét, tudta, és a körülötte lévő dolgozók is tudták, hogy melyik versenytényezőnél kell javítani a teljesítményeket. Tóth István* szakszervezeti bizalmi megmutatta a dolgozók versenyvállalási lapját. Mind pontosan vezetve, valamennyin feltüntetve a legfrissebb eredmények. De amikor a csomóponti versenyről érdeklődtünk — már bizonytalanok voltak a válaszok.

Elevenebb
versenynyilvánosságot

A felsoroltakkal nem azt akarjuk bizonygatni, hogy nincs szükség a csomóponti versenyre. Éppen az ellenkezője igaz! De hogy verseny legyen a csomóponti verseny, ahhoz *szükséges lenne a legfrissebb, gyorsabb, elevenebb versenynyilvánosság.* Ez azonban csak a kérdés egyik oldala. A másik oldala viszont az, hogy *többet kellene e fontos versennyel foglalkozniuk a helyi mozgalmi szerveknek.* Néhány csomóponton, például Miskolcon és Békéscsabán elevenen él a csomóponti verseny a már említett értékelési hibák ellenére is. Miért? A válasz csak egy lehet: *jobban törődnek vele, jobban propagálják a mozgalmi szervek, mint például Dombóváron.*

Pedig Dombóváron megvan a lehetőség arra, hogy jobb helyezést érjenek el. Áprilisban például a menetrendszerűségnél mindössze 65 százalékos volt a teljesítmények, de amikor a párt- és a szakszervezet felhívta erre a figyelmet, javult az eredmény és májusban már 135 százalékra teljesítették. Az állomásnak szűk a vágányhálózata, a gurítódombi irányvágányoknak nincs meg a szükséges kétezrelékes lejtése és emiatt a saruzás után sok a beboldás. Mégis az eleven brigádverseny legyőzi ezeket a nehézségeket. *És legyőzné a csomóponti versenynél is a lemaradást, ha időben tudnák, hogy hol kell javítani, és ha a mozgalmi szervek is mozgósítanának erre.*

A csomóponti verseny hozzájárulás az egész vasút tervteljesítéséhez, fontos része a munkaversenynek. Többet kellene vele törődni mind a szolgálati helyeken, mind az igazgatóság és a főosztály illetékes szerveinél.

Látogatás a „zöldség-pályaudvaron”

Szentest tréfásan a világ végének is nevezik, mert a szűk állomáson minden vonat feloszlik. Nem kis feladatot ró ez a vasutasokra, hisz egy 24 órában közel 90 vonat érkezik és indul Szentesről. Egy hónap alatt mintegy 10 000 személy- és teherkocsi fordul meg a mindössze hét vágánnyal rendelkező szűk pályaudvaron, ahol a leghosszabb vágány is csak 110 tengelyes.

A nehézségeket növeli, hogy a forgalom nem egyenletes, 12 órától 19-ig bonyolódik le a munka 65 százaléka, ekkor indulnak legfontosabb vonataik, a zöldséget, vágottbaromfit és élőt szállító gyorsteher irányvonatok.

A Szentesről induló vágottbaromfival rakott hűtőkocsik eljutnak Egyiptomba, Olaszországba és Finnországba is, a zöldségvonatok Svájcba, Ausztriába, Csehszlovákiába, a Német Demokratikus és a Német Szövetségi Köztársaságba, hogy csak néhánynak említsük úticélját. Ha valaki egy hétig Szentes állomáson tartózkodik, megismerheti szinte valamennyi európai állam vasúti kocsijait.

De természetesen nemcsak külföldre megy a zöldség, a vágottbaromfi. A kocsikra ragasztott bárcák elárulják, hogy a Szentes környékén termelt zöldáru kedvelt Budapesten éppúgy, mint Pécsett, Győrött, vagy Székesfehérvárott, szeretik Sopronban és Szombathelyen, Veszprémben, vagy Debrecenben, sőt a zöldséget termelő Egerben és Gyöngyösön is.

Kocsi és mérleg

Mindebből az is kiderül, hogy az ország egyik legnagyobb zöldáruforgalmat lebonyolító állomása Szentes. Csak a MÉK (Mezőgazdasági Termékeket Értékesítő Központ) naponta 35—40 kocsi zöldséget rak, s ugyanakkor 7—8 kocsit küldenek darabáruként az egyéniek is.

A kocsik biztosítása egyik legfontosabb feladata az állomásnak. Fedett és rácsos kocsiban nincs hiány. Ha a szállítófél időben igényli (s itt mindig időben igényelik), a vasút biztosítja. A hűtőkocsikkal azonban baj van. Hiába igénylik időben, a szükséges kocsiknak sokszor csak 60—70 százalékát kapják meg. Megtörténik, hogy a gyorsan romló árut gépkocsival kénytelen a szállítható vállalat Szegedre fuvarozni, mert csak ott kaphat hűtőkocsit. Ismerjük a hűtőkocsik körüli problémákat, mégis azt mondjuk, hogy el lehetne kerülni a Szentes—Szeged közötti felesleges autófuvarozást.

A szállítás máskülönben is sok nehézséget okoz. A MÉK a piac ingadozása miatt gyakran csak késve tudja az áru rendeltetési helyét közölni. Előfordul, hogy kész vonatból kell kisorozni kocsikat. A legnagyobb gond mégsem ez, hanem a mérlegelés. A mérleg nem a zöldségrakodónál, hanem ellenkező oldalon, a raktárnál van. Igy, ha több gyűjtős, vagy darabáros kocsi áll a raktárnál, akkor helyhiány miatt nehézkes, akadozó a mérlegelés, eltolódik a vonat indulása. Sürgős szükség lenne egy mérlegre a MÉK rakodóvágányánál. Ezt egyébként az elmúlt évben a miniszter elvtárs személyesen is megállapította, azonban — állítólag hitel hiányában — nem készült el a mérleg.

Volt víz, nincs víz

A vasutasok áldozatkész munkája eddig még leküzdötte a bajokat, a szűk állomáson úgy folyik a munka, hogy esélyesek az élüzem cím elnyerésére. De ha több segítséget kapnának, még jobb eredményeket érnének el. Nagy például az állomáson a vízhiány. Ezért tavaly márciusban egy bővizű kutat fúrtak, nem messze a felvételi épülettől. Víz mégsincs, mert egy szivattyúház kellene, mely a meglévő csővezetékbe átnyomná a vizet. Erre azonban nincs pénz. Ezért a feltörő vizet egy csővel visszavezették a földbe. Eddig legalább inni lehetett a kútból, most már csak nézni lehet a szép piros csövet.

Ehhez még talán annyit: a közelgő állomásbővítés miatt a meglévő szükségvíztornyot 10 méterrel odébb kell tólni. A betervezett költség 65 000 forint. Erre van pénz! Szivattyúházra (melyhez a motorok már megvannak), nincs, pedig ha azt építenék meg, nem lenne szükség az említett víztoronyra. Nem lenne helyesebb a 65 000 forintot szivattyúházra költeni?! És még egyet. A peronon, mint valami háborús rom, úgy meredeznek a tetőt tartó kopár vasoszlopok. Mindössze hullámpala kellene rájuk. Ugy mondják, erre van pénz, de viszont nincs pala. Hasonló panaszokat egyre gyakrabban hallunk. Lassan már szabály lesz a vasúton, hogyha van pénz, akkor nincs anyag, ha nincs pénz, akkor van anyag, ha beruházási hitel kell, akkor felújítási hitel van és fordítva. Felül kellene már végre az ilyesmiket vizsgálni!

Szeretnénk
a csorbát kiköszörülni

A fűtőház kivételével valamennyi szolgálati főnökség elérte az élüzem címet Nyíregyházán az első negyedévben. Örültünk ennek, de bántott bennünket, hogy mi nem lehettünk közöttük. Ezt a csorbát szeretnénk kiköszörülni. Eredményeink biztatóak, mert az élüzemszint feltételeként szereplő tényezőket a negyedév mindkét hónapjában túlteljesítettük. Nemcsak a fűtőházban, hanem a vontatási műhelyben is, ahol például az időszakos mozdonyjavítási tervet áprilisban 142,5 százalékra teljesítettük.

A fűtőház dolgozói mindent elkövetnek, hogy maradéktalanul befejezzék első félévi tervüket, hogy adósság nélkül kezdjék a második félévet és elnyerhessék az oly régóta várt élüzem címet.

Szilágyi Gyula,
Nyíregyháza fűtőház



Dombóváron a Kossuth-, a Rákosi- és a DISZ-brigád szép díszkerteket „varázsolt" a gurítódomb mellé. Jó érzés látni a gondozott három kis parkot.

★

Jelenleg térdigérő, de hála a dús esőzéseknek, nemsokára derékig érő gyom fogja „díszíteni" Rákosrendező-pálya udvart, s remény van arra, hogy a saruzók helyett idestova a gyom fékezi majd a legurított kocsikat. Az illetékesek pedig azon tűnődnek: megvárják-e a vegyszeres gyomirtó kocsit, vagy kivételesen maradjanak a régi „technikánál", a kézzel, kapával történő gazolásnál? Lehet, hogy csak a mindent elhervasztó ősz ad feleletet?

✪

Három kis állomásnál, illetve megállónál kell megállnunk egy-egy szóra. Vilmaszállás, Kapitányság és Gajdospuszta oly üdítő látványt nyújtanak az Alföld egyhangúságában, mint egy-egy oázis a sivatagban. „A tisztaság, a csinosság nem boszorkányság" — hirdetik vonzó külsejükkel ezek a kis állomások.

Ahol szenvedéllyé vált a kultúra

Mindössze hatvan ember dolgozik a kiskőrösi állomáson, s másik hatvan a két pályamesteri szakaszon. Ezekről az emberekről egyre inkább úgy esik szó, mint a kultúra szerelmeseiről.

1952-ben Kiskőrös új, korszerű felvételi épületet kapott. Ebben az esztendőben vette át az állomás vezetését *Papp Jenő* elvtárs. Úgy gondolta, hogy a modern állomás személyzetének minden vonatkozásban tanújelét kell adnia a nép és a vasút iránti szeretetének. A pártszervezet és üzemi bizottság segítségével *Papp* elvtárs kereste az embereket összefűző szálakat. És ezek a szálak a kultúrmunka nevelő és tanító erejével valósággal csodát tettek. Az azelőtt sokszor morózus emberekből életvidám optimizmussal telített dolgozók váltak.

Az első baráti összejövetelen szinte mindenről szó esett. A muzsikáról is. Kiderült, hogy az állomás párttitkára, *Anti Gyula* kitűnő hegedüs, *Kiss Sándor* pályamunkás pedig valósággal zenei tehetség. Nemsokára négy taggal megalakult a „zenekar". Ma már mosolyognak rajta, annyira távolinak tűnnek ezek a kezdeti idők. Nemsokára megkezdte munkáját a többi művészeti együttes is.

Négy év múlt el azóta. Sok-sok áldozatos munka van a sikerek mögött, amelynek elsősorban *Papp Jenő, Anti Gyula, Kiss Sándor* és *Zombori Sándor* ÜB-elnök a részese. Nekik köszönhető, hogy ma már 22 tagú kamarazenekar, 16 tagú fúvószenekar, nyolc főből álló pengetős, egy népi zenekar, színjátszócsoport és énekkar működik Kiskőrösön. *Kiss Sándor*, az egykori pályamunkás — ma kapus az állomáson — Pestre járt tanulni és sikeres vizsga után karnagy lett. Most ő irányítja, tanítja a vasutas zenészeket.



A kiskőrösiek fúvószenekara.

A vasutasok sikeres szereplésének hatására kapcsolódott be a zenekarok életébe két tanító: *Meskó György* és *Fóti Ferenc*. *Kuglovics János*, a konzervgyár igazgatója és *Grábics István*, a gimnázium gondnoka. Ezek láttán vállalatuk részt a kulturális munkából a fizikai dolgozók is, mint például *Sziráczki István* és *Jeszenszky Mihály* raktári munkások, akik valósággal motorjai a különféle csoportok munkájának.

Az együvétartozás érzése, a közös munka, a fegyelemben, a rend és tisztaság szeretetében is megnyilvánul. 1952-ben még 32 balesetük volt, ma a legnagyobb ritkaság számba megy akár egy kocsikisiklás is.

A lelkes, odaadó munkának egyre érett a gyümölcse. Sor került az első országos szereplésre is. Bekerültek a Landler Jenő kulturális és sport seregszemle kecskeméti területi döntőjébe, ahol az énekkar és a zenekar kiváló minősítéssel végzett.

Papp elvtárs meghatottan „védekezett" a gratulációk közepette: — Mindenkinek van valami szenvedélye, dohányzás, ital, kártya ... Nekünk a kultúra.

Hát kell ennél szebb, éltetőbb szenvedély! Pedig a kiskőrösieknek ma is fáj a fejük. Nincs még kultúrhelyiségük. Jelenleg a városi DISZ-bizottság házában próbálnak.

Az állomáson egy tábla hirdeti: *Látogassátok meg Petőfi szülőházát! Egy másik táblára ezt lehetne felírni: Vasutasok, tanuljatok a kiskőrösiek példájából!*

Birálataink nyomában

Lapunk június 11-i számának „... csak egy szóra" című rovatában szóvátettük Sós Imre újításának késedelmes díjazását. Újházi Emil elvtárs, az I/5. szakosztály újítási előadója a következő választ küldte szerkesztőségünknek:

„Sós elvtárs az újítási javaslatát elfogadó és megvalósító MÁV Awtüfuvarozási Főnökség még ez év januárjában értesítette arról, hogy újításáért 200 forint eszmei díjazásban részesül. Ámde a főnökségnek nincs újítási alapja, ezért ügyrend szerint az újítási díj jóváhagyása és folyósítása végett az I/5. szakosztályhoz terjesztette fel, de nem tudni mi okból, csak március első felében, úgy hogy az csak március 14-én érkezett a szakosztályra. A felterjesztést vissza kellett küldeni, mert nem volt feltüntetve, hogy a javaslat bevezetésére mikor került sor. Enélkül viszont a Minisztertanács rendelete értelmében újítási díj nem folyósítható.

A javaslat többszöri telefonsürgetés ellenére, a szükséges kiegészítésekkel csak május 21-én érkezett meg másik négy felterjesztéssel együtt. Május 22-én az 5. szakosztály a szükséges előterjesztéssel a vasúti főosztály főkönyvelőségének meg is küldte. A kifizetés azonban a mai napig sem történt meg." (Június 11-én kelt a levél.)

Ezek után nem nehéz megállapítani, hogy eddig hol késlekedett az ügy érdemi elintézése s hogy jelenleg az útvesztő melyik folyosóján vesztegel.

★

„Furcsa varázslat a kelenföldi laktanya körül" című június 11-én megjelent cikkünkre a 6. szakosztály vezetője közölte, hogy a szükséges hitel biztosítására megtette az intézkedést és reméli, hogy a munkálatokat rövidesen elkezdhetik.

★

Az összes pápai vonatkísérők nevében köszönetet mondok a szerkesztőségnek, hogy segítették panaszunk orvoslását. A kisbéri és a tatabánya-alsói laktanyában most már példás rend van. A lepedőket kicserélték és tiszták. *(Falucskai Benjamin leveléből.)*

KÉRDEZZ — FELELÜNK

Mire kell dolgozóknak ügyelniök a munkaszerződés megkötése idején?

Dolgozóink gyakran követnek el hibákat a munkaszerződés megkötésénél, melyek rendszerint a törvényes rendelkezések nem ismeréséből adódnak és munkájuban esetleg hátrányokat idéznek elő. E hiányosságok előidézői nem egyszer a vezetők, mert nem világosítják fel a dolgozókat a törvény biztosította jogaikról.

A munkaszerződés megkötésénél főképpen a munkaviszony időtartamára kell figyelemmel lenni. A munkaviszonyt határozatlan időre, határozott időre, vagy meghatározott munka elvégzésére lehet kötni.

A munkaszerződésben meg kell határozni a dolgozó munkakörét és munkabérét. Előfordulnak olyan esetek, hogy például a dolgozó kilép egy vállalattól és egy másik vállalatnál lép munkaviszonyba. Az előző munkahelyén a dolgozó VII. személyi kategóriai besorolásban dolgozott, az új munkahelyén a dolgozóval nem közlik, hogy részére VII. kategóriának megfelelő munkát nem tudnak biztosítani, és csak a munkakörét állapítják meg. Később a dolgozó sérelmezi alacsony kategória-besorolását, ami egyben kereset csökkenéssel jár.

Például a múltban előfordult ez a Landler Jenő Járműjavító ÜV-nél, de a hibán okultak és jelenleg ilyen esetek már nem állnak fenn.

Mi a próbaidő?

Próbaidőt csak a munkaszerződés megkötésekor lehet kötni, írásban. A megkötött próbaidőt meghosszabbítani nem lehet. Tartama hét, illetve fontosabb munkát végző dolgozónál 30 nap. A próbaidő alatt mindkét fél felmondási idő nélkül megszüntetheti a megállapodást.

Mit értünk a munka teljesítésének helye alatt?

A dolgozó a vállalat igazgatójának rendelkezésére köteles állandó munkahelyén kívül is munkát végzeni. Az elrendelést írásban kell közölni. Az államvasutaknál az építési főnökségek építésvezetőségeinél foglalkoztatott dolgozókat külön megállapodás nélkül is változó munkahelyre alkalmazottaknak kell tekinteni.

Mit kell tudni az áthelyezésről?

A dolgozót saját kérelmére, vagy népgazdasági érdekből a vállalaton belüli más munkahelyre, vagy más vállalathoz át lehet helyezni. Az áthelyezés más helységben lévő munkakörbe is történhet.

Az áthelyezést a dolgozóval az új munkahely elfoglalására kitűzött határnap előtt legalább 15 nappal írásban kell közölni. Ha az áthelyezés vállalaton belül ugyanabban a helységben (városban, községben) levő munkahelyre és nem alacsonyabb munkakörbe történik, a közlésnek az új munkahely elfoglalására meghatározott időpont előtt legalább nyolc nappal, ha pedig az új munkahely ugyanazon a településen van, legalább három nappal előbb kell megtörténnie. A dolgozót azonnali hatállyal (távirati lag) áthelyezni nem lehet.

Az áthelyezést elrendelő utasításban közölni kell a dolgozóval az új munkakörét és munkabérét. Ha ez nem történt meg, a dolgozó az új munkahely elfoglalását megtagadhatja. Ha ennek ellenére új munkahelyét elfoglalta, amiatt, hogy új munkakörét és munkabérét az áthelyezés elrendelésekor nem közölték vele, panasszal nem élhet. A dolgozó az áthelyezés ellen annak közlésétől számított 8 nap alatt a vállalati egyeztető bizottsághoz panaszt terjeszthet elő. A vállalati egyeztető bizottság a panasz tárgyában 8 nap alatt köteles érdemi határozatot hozni. Ha az egyeztető bizottság az áthelyezést hatályon kívül helyezte, a dolgozót továbbra is régi munkahelyén kell foglalkoztatni (vissza kell helyezni).

Ha az áthelyezett dolgozó 6 hónap elteltéig lakást nem kap, kérheti korábbi munkahelyére való visszahelyezését, vagy a munkaviszonyát felmondással megszüntetheti.

Az áthelyezett dolgozó munkaviszonyát folyamatosnak kell tekinteni.

A szakszervezeti bizalmit csak a műhelybizottság, illetve ÜB hozzájárulásával lehet áthelyezni.

A vasút TÖRTÉNETÉBŐL

IX.

A tervezett nagygyűlést nem engedélyezték, a sztrájkot azonban nem tudták megakadályozni. A sztrájk 50 éves jubileumi ünnepségén részt vett régi harcosok a következőképpen mondották el a történteket:

1904. április 19-én este 19 óra 50-kor járt be Rákosrendezőre a Nyugati pályaudvarra tartó 165. számú helyi vonat. A vonaton tartózkodó vasutasok és az állomás személyzetének egy része — közel 200 ember — a vonat elé állt és indulását megakadályozta. Erre a vonatból valaki — feltételezhetően vasutas — nagyot kiáltott: *„Kitört a sztrájk."* Több sem kellett az amúgy is „puskaporos" hangulatban. A rendezői vasutasok a szerelvényt szétkapcsolták, a váltók és jelzők lámpáit eloltották és egy ismeretlen „harcos" leadta a 7. számú *„Minden vonatot meg kell állítani"* jelzést és egy táviratot minden irányba, melyben az állt: *„Az összes vonatok a 7. sz. jelzéssel megállítandók, a sztrájk kitört. Sztrájkbizottság."*

És hangzott a vészjelzés a vasúton a Kárpátoktól az Adriáig. Az állomásokat katonaság szállta meg. Másnap dr. Vázsonyi Vilmos ügyvéd, országgyűlési képviselő, a vasutasok képviseletében felkereste gróf Tisza István miniszterelnököt és kérte a nagygyűlés engedélyezését. Tisza így felelt: *„A gyűlést nem engedélyezem, ha kell, fegyverrel töröm le a sztrájkot."*

És Tisza beváltotta a fenyegetését! A király mozgósítási parancsot adott ki a következő szöveggel: *„Parancsolom, hogy a közös hadseregnek a magyar állam területén lévő vasutak szolgálatában álló magyar honos, tartalékos, havidíjas és legénysége, valamint a honvédségnek ugyanilyen tartalékos és póttartalékos havidíjasai és legénysége a közös hadsereg, illetve a honvédség részleges kiegészítésére behivassanak és szolgálattételre az m. kir. államvasutakhoz beosztassanak. Kelt, Bécs, 1904. április 22-én. Ferenc József."*

Négy napig tartotta az önvédelmi harcban a frontot a magyar vasutas. Végül mégis az erőszak győzött. A békéltető bizottság 13 tagját letartóztatták, majd ezt követőleg a törvényszék Oláh András elnök vezetésével 8 napon át tárgyalta az ügyüket, s végül is Vázsonyi Vilmos és Landler Jenő védők meghallgatása után felmentő ítéletet kényszerült hozni.

Geszti Andor kir. ügyész, a vád képviseletében fellebbezett és így az ítélőtáblához került a vasutasok ügye. Említésre méltó az az elvi különbség, ami a törvényszék és a tábla álláspontja közt volt a vasúti munka minősítését illetően. A törvényszék a vasutasokat állami alkalmazottaknak minősítette. A tábla éppen azért, hogy a „bűncselekménnyel" kapcsolatban a hűtlenséget jobban tudja bizonyítani, közhivatalnokoknak minősítette a vasutasokat — mondván: *„A magyar állam, amikor a vasutat létesítette és azokat üzemben tartja, nem mint kizárólag üzleti vállalkozó szerepel, hanem eme tény által a magyar állam politikai fennállásának egyik biztosítékát rakta le, melynek épségben való fenntartása, fejlesztése, nem pusztán az üzleti előnyök sikerében leli meg végcélját, hanem olyan állami érdekű közigazgatási tevékenység, amely az ország közgazdasági életének fokozására, a közbiztonságnak és honvédelemnek megerősítésére szolgál. Kétségtelen tehát, hogy a magyar állam közigazgatási teendőinek egyik nagyfontosságú ágát látja el a vasutainak üzembe tartásával s arra való felügyelet gyakorlásával, amiből viszont következik, hogy mindazok, akik eme állami érdek megvalósítása céljából a magyar állam által alkalmaztatnak, ennek megbízásával közhatósági teendőket végeznek, így közhivatalnoknak tekintendők."*

Milyen szépen meg tudták határozni a vasutas munka fontosságát a kötelességekről szólva, de annál kevésbé a jogok esetében.

Gergely József

(Folytatjuk)

A SZAKSZERVEZETI ÜDÜLTETÉSRŐL

TÁRGYALT A BUDAPESTI TERÜLETI BIZOTTSÁG

Kilencszáz vasutas dolgozó üdül ebben a két hétben a Balatonnál, a Mátrában, Hajdúszoboszlón, Hévizen és az ország egyéb üdülőhelyein. Évente átlagosan 13 000 vasutas tölti szabadságát a szakszervezeti üdülőkben. A vasutas dolgozók nagy tömegeit érintő kérdést tűzött tehát napirendre a budapesti területi bizottság társadalombiztosítási és üdültetési csoportja, amikor az üdültetési munka megjavítása érdekében ankétra hívta össze a terület üdültetési felelőseit.

Gondosabb kiválasztást, nagyobb propagandát

A területi bizottság társadalombiztosítási- és üdültetési csoportjának vezetője, *Ferenc Sándor* elvtárs ismertette a terület üdültetési munkáját, azt, hogy hogyan érvényesült a SZOT VIII. teljes ülésének és a vasutasszakszervezet elnökségének a határozata. A területi bizottság részére a második negyedévben összesen 9814 üdülési napot biztosítottak, ebből 280 napra szóló beutalójegyet kellett felhasználatlanul visszaadni. A többi területhez viszonyítva a budapesti használta fel a legtöbb beutalási jegyet, viszont az üdülésre beutaltak szociális összetétele nem alakult kedvezően, 4,7 százalékkal kevesebb fizikai dolgozó üdült, mint az előző évben. Ennek oka az is, hogy Budapesten van a legtöbb hivatal, de kétségtelenül az is, hogy *az üzemi bizottságok, az üdültetési albizottságok nem elég gondosan válogatták ki a beutaltakat, nem fejtettek ki megfelelő propagandát.* Például nehéz elhinni, hogy a *Szolnoki Járműjavító* 2000 dolgozója közül egyetlenegy sem kívánta igénybevenni az üdültetést a második negyedévben, s az üzemi bizottságnak vissza kellett küldeni az összes beutalójegyet.

Sok helyen nem beszélik meg, hogy a legméltóbbakat, a termelésben is jól helytálló elvtársakat válasszák ki az igénylők közül. A beutalójegyek odaítélésénél minden esetben meg kell hallgatni a TT-felelős, a szakszervezeti bizalmi véleményét is és figyelembe kell venni a dolgozó egészségi állapotát, munkájának egészségügyi körülményeit. A legtöbb helyen egyenetlenek az igénylések: *nyáron, a főidényben tömegével kérnek beutalójegyet, az év többi szakára szólókat pedig nem tudják felhasználni.* Az egész évi ütemterv elkészítésével, a téli üdülés népszerűsítésével, változatos üdültetési híradóval kedvező eredményeket ért el a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Keleti, Nyugati és Déli állomás, a Landler Járműjavító* és a *Vasanyagjavító*. Gyenge az üdültetési propaganda a *Hámán Kató*- és a *Ferencvárosi Fűtőházban*. Sok helyen előfordul, hogy az ÜB és az üdültetési felelős nem ismeri az üdülési szabályzatot.

Üdülés — egész évben

Az ankét részvevői közül többen ismertették módszerüket. *Kogutovicz Lajosné*, Budapest-Nyugati állomás üdültetési albizottságának vezetője elmondotta, hogy az üzemi bizottsággal és a szakvonali vezetéssel együtt *az egész évi üdültetési tervet megbeszélik*, a dolgozókat jó előre értesítik arról, mikorra számíthatnak beutalójegyre. *Hidas* elvtárs, a budapesti igazgatóság üdültetési albizottságának vezetője kijelentette, hogy a jövőben sokkal nagyobb súlyt helyeznek a beutalt dolgozók személyi összetételére, arra, hogy minél jobban érvényesüljön az üdültetés jutalomjellege, és minél több fizikai dolgozó tölthesse szabadságát üdülőben.

Kisvári János elvtárs, a szakszervezet üdültetési csoportjának vezetője elmondotta, hogy a szakszervezetnek több segítséget kell adnia az üzemi bizottságoknak és az üdültetési albizottságoknak az üdültetési munka megjavításához, a téli üdülés népszerűsítéséhez. Több hozzászóló kérte, hogy a szakszervezet biztosítson több lehetőséget a családi üdültetésre és a gyermekek üdültetésére. Voltak, akik szóvátették, hogy a szakszervezet nem veszi eléggé figyelembe a dolgozók kívánságait, oda küld beutalójegyet az üzemi bizottságoknak, ahol éppen hely van.

Ferenc elvtárs válaszában hangsúlyozta, hogy az üzemi bizottságok, az üdültetési felelősök már most készítsék elő a negyedik negyedévi üdültetést, népszerűsítsék az őszi és téli üdülést, hogy minél több vasutas dolgozó vegye igénybe *az év minden szakában* a pihenést, szórakozást kínáló szakszervezeti üdülőket.



Ebéd utáni szórakozás a Keleti tömb dolgozóinak balatonalmádi üdülőjében.

(Kovács Géza felv.)

Merre halad az Építési Géptelep: a fejlődés vagy az újabb mélypont felé?

Kőbánya, Kőér utca. Egyik oldalon a vasúti töltés, másikon a rákosi mezők. Két új épületcsoport néz szembe egymással. Egyik a *MÁV Épületelemgyártó Vállalat*, másik az *Építési Géptelep*. Ezúttal az utóbbi kapuján lépünk be. A nagy, kopár udvaron szállítószalagok nyujtogatják a nyakukat, a műhelyek felől a munka megszokott, sokféle zaja hallatszik. Nem régi a műhelycsarnok sem, de az irodaépületek vadonat újak.

De sok minden más is új a géptelepen. Új szerszámgépek sorakoznak az eszterga- és kovácsműhelyben, új munkagépek, talpfaaláverők, dömperek, kavicságyrostálók, hernyótalpas traktorok, s mintegy félezer kisebb pályaépítő gép dolgozik az ország minden részében. S a pályaépítés gépesítésével arányban egyre nő a géptelep jelentősége és munkája, az idén is még előreláthatólag másfélmillió forint értékű gépet kapnak.

Öt év alatt hat vezetőváltozás

Egyik legnagyobb fejlődés előtt álló vasúti üzemünkben járunk tehát, s éppen ezért a csaknem egésznapos látogatás után nagyon vissza érzésekkel lépünk ki a kapun. Hogyan foglalhatnánk rendszerbe észrevételeinket, s elsősorban a dolgozók számtalan és sok esetben ellentétes véleményét? Milyen precíz bonckés kellene ahhoz, hogy szét tudjuk választani azt, ami *a fejlődés hajtóereje* lehet a vállalat életében és azt, ami *a múlt csődtömegéből* itt maradt? Mert talán a „sok minden új" felsorolását azzal kellett volna kezdenünk, hogy új vezetősége van a géptelepnek és új pártszervezete. Néhány héttel ezelőtt következett be a változás, de a légkör még korántsem nyugodt. Bizonyos, hogy a géptelep ennek a változásnak a hullámait is kiheveri, mint ahogyan *az utóbbi öt év alatt hat főnökváltozást sikerült átvészelnie*, de — *akár az ember* — szervezet minél többször esik vissza ugyanabba a betegségbe, annál nehezebb a gyógyulás folyamata, úgy *a géptelepnél is ez a legutóbbi válság tűnik a legsúlyosabbnak.*

Az előző főnökök iszákosság, szakmai hozzá nem értés, visszaélések miatt távoztak, a legutóbbi, *Pakó Sándor* leváltásának kiváltó oka a *Szabad Nép* és a *Szocialista Vasútért* leleplező cikke volt, amely káros manipulációit és nőügyeit tárta fel. De ezen a közvetlen okon kívül számos olyant sorolnak fel a dolgozók, amelyek élesen mutatják, miért süllyedt a mélypont felé ez a fejlődőképes vállalat, miért hullámoztak a látszólag nyugodt felszín alatt maró szenvedélyek, miért uralkodott el a „ne szólj szám, nem fáj fejem" hangulat. A jogsértések egész listájára derül most fény azoknak a dolgozóknak a bejelentései alapján, akiknek eddig hallgatni kellett, ha nem akarták ideggyógyintézetbe csukatni magukat, fegyelmit zúdítani a nyakukba, alacsonyabb munkakörbe kerülni, áthelyezésre, vagy elbocsátásra ítéltetni. pártmegrovásban, vagy éppen kizárásban részesülni, miután az akkori pártszervezet is teljesen a volt vezető kezében volt, s az üzemi bizottság is gyakran megalkuvónak, erőtlennek bizonyult.

Miért tartják blöffnek a kollektív szerződést

Mi sem jellemzőbb a közelmúlt állapotaira, mint az, hogy *a kollektív szerződést, az üzem alkotmányát teljesen a volt vállalati főnök diktálta.* Ha most bárkit megkérdezünk, mi a véleménye az üzem kollektív szerződéséről, legtöbb esetben vállrándítás kapunk válaszul, de vannak, akik *„blöffnek", a dolgozók félrevezetésének minősítik a szerződés legtöbb pontját.*

— A dolgozókat egyáltalán nem hallgatták meg a kollektív szerződés tervezeténél — mondják egybehangzóan a dolgozók és a pártbizottság tagjai is. — Igaz, kevés is volt a javaslat, hiszen a dolgozók nemcsak a bírálattól, de még javaslataik közlésétől is tartózkodtak, mert nemegyszer azt kapták válaszul a főnökségen: *„Mi köze magának ehhez?"*

— Valahogy olyan ez a kollektív szerződés — mondják — mint a vállalat egész tervütemezése volt. A második negyedévi tervekbe például olyan munkákat vettek be, amelyeket már az első negyedben teljesítettünk, ugyanakkor a gépkezelőknek előző nap még fogalmuk sem volt arról, hogy másnap hol fognak dolgozni. Körülbelül ehhez a „tervezéshez" hasonlatos a kollektív szerződés is. 134 pontja között rengeteg olyan van, ami már kibocsátása előtt megvalósult, de vannak olyanok is, amelyekről már a tervezet összeállításánál nyilvánvaló volt, hogy megvalósításuk lehetetlen. Kapkodás, felelőtlenség, a dolgozók félrevezetése jellemzi igen sok pontját, különösen ami a határidőket illeti, ahol csaknem mindig ez a megjegyzés szerepel: *„Határidő folyamatos. — Határidő: állandó feladat."* Persze, így sokkal nehezebb ellenőrizni a határidők betartását, a szerződés teljesítését.

Szigorú, alapos felülvizsgálatot!

Nem lenne most idő és hely arra, hogy végigmenjünk a szerződés közel másfélszáz pontján — a géptelepen megtettük — s *megdöbbentő az a tájékozatlanság és érdektelenség, amivel találkoztunk.* Művezetőknek, pártbizottsági tagoknak, ÜB-tagoknak fogalmuk sincs, mi valósult meg és mi nem a szerződésből. Ki, vagy kik tekintették hát saját ügyüknek, az üzem alkotmányának a több száz példányban kézenforgó szerződést?

Igaz, sokan arra hivatkoznak, hogy a szerződés negyedévi teljesítésének ismertetésére csak jövő hónap közepén kerül sor, de nyilvánvaló, hogy *a szerződés teljes és alapos felülvizsgálatra szorul*, viszont, ha nem ismerik, hogyan fog érvényesülni legalább most a dolgozók akarata, véleménye? Nem szabad megengedni, hogy a felülvizsgált kollektív szerződés is „blöff" legyen. Legalább most lépjenek sorompóba a párt- és szakszervezeti aktívák, a népnevelők — az ő zsebükben is ott lapul a szerződés — magyarázzák meg, hogy *a kollektív szerződés a legfőbb alap ahhoz, hogy tényleg alkotmányos élet legyen végre a telepen, a dolgozók el tudják söpörni a múlt évi 66 százalékos teljesítmények, a személyi diktatúra nyomait, s új, egészséges, kiegyensúlyozott légkör alakuljon ki a nagy fejlődés előtt álló üzemben.*

Az új vezetőség, az új pártbizottság eddigi munkája, a *felülvizsgált tervek, a megélénkült, tartalmas taggyűlések és termelési értekezletek, a legutóbbi 136 százalékos teljesítés már jó, biztató alap mindehhez.* De sok orvossagra van még szükség, hogy teljesen helyreálljon az egészség a géptelepen. S a gyógyszert elsősorban *a 6. szakosztálynak* kellene adagolnia, nem úgy mint eddig tette, amikor gyógyszer helyett néha mérget csepegtetett. Vagy túlságosan képletesen beszélünk? Nos, egyszerűbb formában: *a 6. szakosztálynak felelőssége teljes tudatában kell támogatnia a géptelepet, mert ezzel a vasútépítés technikai fejlődését segíti elő. És a vasút politikai főosztálynak, a szakszervezetnek* sokkal inkább a dolgozók mellé kell állni, mint eddig tették, ha segítséget akarnak nyújtani a pártbizottságnak és az ÜB-nek a jelenleg kedvezőbbnek mutatkozó helyzet további megszilárdításához. És nem utolsó sorban *fel kell deríteni a közelmúlt jogsértéseit, és mielőbb orvosolni kell azokat.* A múlt sokszor megismétlődő mélypontjai után a dolgozók szeretnék végre üzemüket az állandó felemelkedés útján látni.

Akikre mindig számíthatunk

A vasúti főosztály hosszú alagsorának keskeny folyosóján hatalmas csövek húzódnak a fejünk felett, ahogy a gazdasági hivatal házinyomdája felé megyünk.

A nyomdában festékek jellegzetes szaga kísér, amint sorban benyitunk az üzemrészlegekbe. Bár a munkaműveletek mérnöki pontossággal folynak egybe, a feladatkörök különbözők. A könyomó-, a stencilés az alumínium (Rotaprint) részleg összműködése eredményezi, hogy a vasúti főosztály sokszorosítási munkáit ellátják. Ez pedig nemcsak jelentős mennyiségi, hanem komoly minőségi feladatokat is jelent. Ma már olyan munkákat is elvégeznek, amelyeket még két év előtt külső nyomdavállalatok készítettek, persze: sokkal drágábban és lassabban. Külföldi tarifák, kollektív szerződések, szakmai tanfolyamjegyzetek, szabványrajzok a gépi munkákhoz, kimutatások stb. mutatják a fejlődést, amelyet ez a 22 dolgozóból álló kis nyomdaüzem szerény eszközökkel néhány esztendő folyamán elért. Végigjárjuk a helyiségeket. A modern ipari fotógép — kicsinyítve is, ha kell — lefényképezi a sokszorosítandó szöveget, vagy rajzot. *Kovács* elvtárs szerényen mosolyog, amikor elmondják róla, hogy ő tanította be a két kitűnő fényképezőt, *László Zoltánt* és *Tóth Jánost*, akik a preparált alumíniumlemezeken a sokszorítás további műveletét végzik.

Négy nyilatkozatban szeretnénk bemutatni nemcsak azt, hogy mit, de azt is, hogyan dolgozik ez a tehetséges kis kollektíva.

Magyar János nyomdavezető: Sok mindent kellett fejlesztenünk, hogy az egyre növekvő igényeket kielégíthessük. Gépesítettük a kézi csiszolást. A külföldi kövek helyett hazai anyagokkal dolgozunk. Ez valutáris megtakarítás mellett időbeli előnnyel is jár. A „csúcsforgalmakból" adódó sürgős munkák jó minőségű, határidős elvégzésével igyekszünk a MÁV hatalmas teljesítményeinek ránk eső szerény részét teljesíteni.

Juhász György, a Rotaprint-részleg vezetője: Nemcsak bevezettük az új, korszerű technikát a kissé ódon, nehézkes könyvnyomás mellett, de megtanultuk egymás munkáját is. Így fennakadást sem betegség, sem egyéb zavaró ok nem idézhet elő. Szükség volna még egy ipari fotógépre. Gépeinket, berendezésünket igyekszünk gondos munkával úgy karbantartani, hogy élettartamuk, használhatóságuk minél hosszabb legyen.

Kovács József üzemelszámoló: A tavaly márciusi eredményünk mintegy 25 százalékkal, az idén márciusban elvégzett munkánk pedig 32 százalékkal volt nagyobb a korábbi évekénél. A papírmegtakarítás havonta mintegy tízezer forint összegű. Csak a házi telefonkönyvünkön elért megtakarítás körülbelül 16 000 forint volt, nem is beszélve a sokkal szebb kiviteléről.

Megnehezíti munkánkat a bürokrácia. Ha hirtelen kell valami előre nem tervezhető anyag, akkor még sok az akadályozó formaság. Egy „szemléltető" példa: a sötétkamra világításához mintegy darab pár forint értékű színes fényszűrő üveg kellett. Ügyiratot kellett felfektetni, igazolva, hogy az üveg kell. A felkeresett házkezelő főnökség anyagbeszerző csoportja, bevonta a „problémába" az Anyagellátási Igazgatóságot és a Nyugati szertárt. Ennek anyagbeszerzője végül kijött velem és megvettük a közületeknek árusító Ofotértnál az üvegeket. A Nyugati szertár átszámítással átadta a vásárolt cikket a műszaki házkezelő főnökségnek s e szervtől kellett nekünk anyagkivételezési jeggyel átvenni. Mindez rövid úton megoldható lehetett volna egy kézipénztárral, minthogy alig 130 forint összegű vásárlásról volt szó...

Tapodi Elemér, a gazdasági hivatal vezetője, akit a közelmúltban ünnepeltek munkatársai 40 éves szolgálati jubileumán: Ez a nyomda végzi a főosztály sokszorosításait. Nélkülük járműjavító gondatlan munkája miatt két év leforgása alatt már harmadszor kap nagyjavítást.



Kovács Zoltán, az új ipari fotógép kezelője

Az egri fűtőház nem sorolható a nagy fűtőházak közé. Gépeik jó része 375-ös sorozatú. Mégis, fontos alkatrésze, ahogy mondani szokták, nélkülözhetetlen fogaskereke a vasút hatalmas gépezetének. Éppen ezért itt is, mint a „nagyoknál", megtaláljuk azokat a sajátosságokat, amelyek jellemzőek a fűtőházak helyzetére, munkájára.

A fűtőház *Putnok* és *Füzesabony* felé látja el a forgalmat, innen küldik az abonyi tartalékokat, a fűtőház gépei szállítják az *egercsehi*, a *pécsantali* és *királdi* bányák szenét, a *bélapátfalvi* cementgyár termékeit. És nem is akárhogyan.

A múlt évihez viszonyítva, 20 000 elegytonnakilométerrel teljesítettek többet, és 6300-zal haszonkilométer-teljesítményük is jobb a tavalyinál. A fűtőház tavaly és tavalyelőtt nem egyszer élüzem lett. Tervüket most is becsületesen teljesítik, munkájukat azonban nem végezhetik zavartalanul. A hozzájuk kapcsolódó fogaskerekek munkája zökkenőt okoz az üzemben, és különösen a mozdonyjavítási költségek alakulását befolyásolja ez károsan.

Jobb munkát kérnek a műhelyektől

A fűtőház dolgozóinak el kell végezniök mozdonyaik időszakos javítását és az ennél kisebb futójavításokat. Hogy mennyire gazdaságosan dolgoznak, az kitűnik abból, hogy 166 százalékra teljesítették tervüket és a tényleges fajlagos összköltséget 6,27-ről 5,87 forintra csökkentették. A tervezett költségen belül maradtak tehát az egriek.

Ennek ellenére a járműjavítók hibájából sok nehézséggel járnak a javítások. A 324 210-es másféléves fővizsgás és 42 gátrepedés miatt „műhelyre" vár. Sok a panasz a kazánjavítások, a szerelések miatt. A 324 812-es, alig hogy visszaérkezett a járműjavítóból, háromszor kellett a közlekedési csövet alapon tömíteni. Megesik tehát, hogy a műhelyek munkája megdönti a legszebb igyekezetet is.

— A járműjavítók sok gondot okoznak — mondja *Sohajda József*, fűtőházfőnök —, mert gyakran kifogásolható munkát végeznek. A nagyjavításból érkező 375-ös mozdonyainkat például úgynevezett „minimum"-abroncsvastagsággal adják ki. Emiatt az abroncsok hamar meglazulnak. Április 28-án érkezett a 375 664-es fővizsgáról, s már laza az abroncsa. Mit tehetünk, újból visszaküldjük, s keserűen tudomásul vesszük, hogy egy újabb mozdony esett ki a termelésből. Az ilyesmi emeli a fűtőház mozdonyjavítási költségét, annál is inkább, mert a járműjavítók sok esetben csak főjavítás kereteben hajlandók elvégezni az abroncscserét. Ilyen esetünk volt a 375 639-essel is, amely a Miskolci Járműjavító gondatlan munkája miatt két év leforgása alatt már harmadszor kap nagyjavítást.

Az egri fűtőház mozdonyjavítási összköltsége pillanatnyilag kedvezőnek tűnik. A fűtőház dolgozóit azonban ez nem téveszti meg, mert a főműhelyek által benyújtott költségszámlák rövidesen jelentkeznek az üzemviteli ívben. Ennek „köszönhető", hogy például februárban 66 százalékra, az első negyedévben pedig mindössze 88 százalékra teljesítették a fajlagos javítási összköltséget.

A fűtőház vezetői nem láthatják előre ezeket az eseteket. Nem tervezhetnek be egy évben két főjavítást egy mozdonynál. Ha mégis sorra kerül, ez súlyosan rontja a mozdonyjavítás fajlagos összköltségét. A főműhely természetesen siet megterhelni a költségekkel a fűtőházat. Pedig jobb lenne, hogy — tárgyilagos „önbírálattal" — visszatérő javításként magának számolná el. A műhelyek anyaghiányra hivatkoznak. Sajnos, ez igaz, de emiatt miért büntetik a fűtőházakat?

Az egriek példája is mutatja: hogy ha a fogaskerekek nem jól kapcsolódnak egymásba, ezt a vasút egész gépezete sínyli meg.

Ha a fogaskerekek nem jól kapcsolódnak

Az utazóközönség kényelméért, elismeréséért

A megnövekedett forgalom mellett és különösen nyáron, nem gyerekjáték az állomások, peronok, várakozóhelyiségek tisztántartása. De még mennyivel nehezebb ez ott, ahol a felvételi épület magán viseli a háború pusztításának nyomait, a csak részben helyrehozott helyiségek zsúfoltak, kényelmetlenek.

Rom, de rend és tisztaság

Debrecen állomásról van szó, ahol a második ötéves tervben felépül az ország legnagyobb, legkorszerűbb vidéki állomása, de addig a legnehezebb körülmények között lehet csak valahogyan elfogadhatóvá tenni a várakozó utazóközönség helyzetét. Az állomás dolgozói minden lehetőt megtesznek azért, hogy a romos épületben rend és tisztaság legyen. A várótermekben úgy rendezték a padokat, hogy minél könnyebben és gyorsabban lehessen takarítani. A gyermekek és kisgyermekes anyák részére két kisebb helyiségben rendeztek be várótermet, az Utasellátó kényesebb igényeket is kielégítő étteremmel, cukrászdát létesített.

Az elhanyagolt épület ellentéteként a perronok, a vágányok köze gondozott, tiszta. Nagy gondot fordítanak az állomás dolgozói arra, hogy kényelmes, egységes típusú szerelvényeket állítsanak össze. A kocsipark jó karbantartására a kocsik megfelelő besorozására, világítására, takarítására, téli fűtésére igen egészséges együttműködés fejlődött ki a forgalom és a műszaki kocsiszolgálat között.

Helyes szerelvényfelállítás

Az állomás szűk keresztmetszete, a rövid személypályaudvari vágányok miatt sok gondot okoz a helyes szerelvényfelállítás. De a szerelvények legcélszerűbb felállításával, gyors szerelvénykihúzásokkal nagyrészt sikerült elejét vennünk annak, hogy az utasoknak a vonatokon kelljen átjárni.

Az utazóközönséget a hangos bemondón állandóan, részletesen tájékoztatjuk a vonatok indulásáról, érkezéséről és sűrűn ismételjük a felhívást, hogy a közönség is ügyeljen az állomás és a szerelvények tisztaságára, épségére. Sajnos, ennek a felhívásnak még nem mindig van foganatja. Gyakorta kell a kapusnak, vagy a takarítónőnek külön is figyelmeztetni egyik-másik utast.

Sajnos, sok a kocsirongálás, a lopás is, vannak olyan lelkiismeretlen emberek, akik sáros, olajos csizmával befeküsznek a várakozó szerelvények párnás kocsijaiba. A kocsirongálások ellen együtt küzdünk a vasúti rendőrséggel. A vasúti rendőrök igazán megértően méltányolják erőfeszítésünket a rendért, a tisztaságért, az utazás körülményeinek javításáért és mindehhez igen nagy segítséget nyújtanak. Reméljük, így együttesen — és nem utolsósorban a jóérzésű utazóközönség támogatásával — az idén nyáron is sikerül kivívnunk az utazóközönség elismerését.

Dr. Sallai György,
személyszállítási vezető

Biztosított szabadság kiadása táppénzigény kimerítése után

A szabadság kiadására a Munka Törvénykönyve V. 101. § (2.) bekezdése úgy intézkedik, hogy annak a dolgozónak, aki huzamosabb betegsége, vagy egyéb körülményei miatt a szabadságát az év végéig nem vehette ki, az akadályoztatás megszűnésétől számított 30 napon belül ki kell adni. A Munka Törvénykönyve hivatkozott rendelkezését kell alkalmazni minden olyan esetben, amikor a dolgozó az egy, illetve két évig tartó keresőképtelensége miatt nem vehette ki a szabadságát és a táppénz (időleges rokkantsági járadék) igény lejárta után továbbra is keresőképtelen beteg, de táppénzt már nem kaphat.

A szabadságot ilyen esetben természetesen egy, vagy két évre visszamenőleg kell kiadni, vagyis ha a dolgozó 1954. június 1-től tbc. kórismével táppénzes beteg és 1956. május 31-vel a táppénzigényét kimerítette, az 1954, 1955. és 1956. évre járó szabadságot a táppénzigény kimerítése után ki kell adni.

A Munka Törvénykönyve idézett rendelkezéséről a dolgozóknak nincs tudomásuk, de egyes szolgálati helyen a munkaügyekkel foglalkozó dolgozó sem ismeri e rendeletet. Így például a MÁV Magasépítési Főnökség sem, ahol nem tudták, hogy Forgács József kőműves részére ki kell adni a táppénzigény lejárta után az 1955. és 1956. évben ki nem vett szabadságot.

Mivel az említett szolgálati főnökségen kívül több helyen is hasonlóképpen járnak el, ezért felhívjuk az üzemszervezeteinket, hogy a Munka Törvénykönyve idézett rendelkezéséről a dolgozókat megfelelően tájékoztassák és a jövőben az ilyen irányú panaszokat a helyszínen orvosolják.

Ifjúsági élet

HOZZÁSZÓLÁS

Az érem másik oldaláról

„Mi érdekli a ferencvárosi fűtőház fiataljait" címmel cikkeket közölt a *„Szocialista vasutért"*, melyeknek elolvasása után fontosnak tartom, hogy hozzászóljak.

1921. november 17-e óta dolgozom a vasúton és 1933. október 23-a óta teljesítek szolgálatot a Ferencvárosi Fűtőházban. Ismerem a fiatalokat, ezért tartom kötelességemnek, hogy hozzájáruljak a cikkhez.

Olvastam, hogy az egyik ifjúmunkás olajos kézzel szalonnát evett és amikor megkérdezték tőle, hogy miért nem mos kezet, azt mondta, hogy csak szappant kapnak, az pedig nem viszi le az olajat. Furcsának találom a választ, mert nem fedi az igazságot. A mozdony egyes alkatrészeinek tisztításához ők is vételeznek gázolajat és havonta egy kilogramm színes gyapotot is kapnak — ez lehetővé teszi a kéztisztítást. Ők azt mondják, hogy fél óráig is eltartana, ha így van, akkor *furcsa órájuk lehet, mert amikor 15 óra 30 perckor befejeződik a munka, öt perccel később már az ifjúmunkások többsége bélyegzi a kartonlapját.* Ha este elég öt perc a kézmosáshoz, akkor miért tart fél óráig délben?

Lehetne igazságosabban is — írta a cikkíró a prémiummal kapcsolatban. Én nem tudom, hogy milyen javaslatot tettek a fűtőházfőnöknek az ifjúmunkások, de annyi bizonyos, hogy *én semmiféle rendelkezést nem kaptam.* A jutalomelosztást igyekszünk igazságosan elvégezni és ha vannak kisebb hibák, azokon is segítünk. De tény az, hogy *a jutalomelosztásnál nem a kort, hanem a munkához való viszonyt vesszük figyelembe* és ha valakinek panasza van, miért csak az újságból tudjuk meg (tudniillik a termelési értekezleten szavukat sem hallani). De ha egy kicsit számolnának, kiderülne, hogy nem nagyon lehet igazságtalanságról beszélni. Vegyünk példának egyetlen hónapot. *6500 forintot osztottunk szét 83 dolgozó között és a jutalmazottak 32,5 százaléka volt fiatal,* köztük *Fábián Sándor, Varga Sándor, Kiss Ferenc, Sári László, Kuti Péter, Milus Mihály, Paule Ervin, Rusz Péter, Mellár István* és lehetne még sorolni.

Most pedig a „buliba" dologra, vagyis a segélykocsi-ügyre szeretnék választ adni. A cikk is megállapítja, hogy a segélykocsira gyakorlott szakemberek kellenek. És ha valaki megbetegszik, vagy egyéb dolog miatt kimarad, „beugrót" kell beosztani. A cikk azt mondja, hogy protekciósok jönnek számításba. Ezt én valótlanságnak tartom. Mint ahogy az sem igaz, hogy egy beugrás 250 forintot jelent havonta, ehhez legalább hat-hétszer kell szolgálatban lenni. (Az említett cikkben mi is erre gondoltunk, de a fogalmazást félre lehetett érteni. — Szerk.)

A hivatalos könyv igazolja, hogy *Baczakó Antal, Varga Sándor, Nagy VII. József* már 1955 végén is és ma is be vannak osztva beugrónak. De *néhány fiatal úgy képzeli a készenléti szolgálatot, hogy az nem eshet szombatra, vasárnapra vagy ünnepnapra.* A készenléti beosztást napokkal előre kifüggesztjük. *Juhász Józsefet* — aki már nem először beugró — kiírtuk V. hó 26-án és személyesen is szóltam neki, hogy 31-re beosztottuk. *Ő tudomásul vette és V. 30-án bejelentette, hogy nem vállalja a készenléti szolgálatot, mert nem szóltak neki.*

Bátorkodom megkérdezni ezután, hogyan osszuk be a fiatalokat, ha öt nap sem elég arra, hogy felkészüljenek a szolgálatra? Tudom, hogy nincsenek emberek hiba nélkül, de meg vagyok győződve arról, hogy *jobb lett volna, ha a fiatalok igazságosan, a valóságnak megfelelően nyilatkoznak.* És az is jó lenne, ha egyes fiatalok nemcsak jogukat hangoztatnák, hanem kötelességüket is. Előfordul, hogy reggel munkakezdés előtt kérnek szabadságot. Ilyenkor nehéz teljesíteni a kérésüket, pedig igyekszem, hiszen én vagyok a fiókműhely vezetője, de sokan *csak azért kérnek reggel szabadságot, mert aznap nem izlik a munka.*

Sokan nem vigyáznak a fűtőház felszerelésére, kevés a kézi szerszám, *de nemegyszer a meglévőt is elhagyják a mozdonyok között, nem takarítják a munkapadjaikat, rendetlenek.* Igaz, ebben mi vezetők is hibásak vagyunk, mert a munkahely és a szerszámok ellenőrzését elhanyagoltuk az utóbbi időben.

Végezetül arra kérem az idősebb dolgozókat, hogy továbbra is foglalkozzanak, neveljék türelemmel a fiatalokat és magam is ezt fogom tenni, mert hiszen ők lesznek azok, akik felváltanak bennünket a szocializmus építésében. *A fiataloknak pedig megígérem, ha panaszukkal hozzám fordulnak, igyekezni fogok segíteni nekik.*

Tihanyi József
főművezető

*

Még egy hozzászólás érkezett szerkesztőségünkhöz *Nógrádi Gyula* esztergályostól. Azt írja, hogy ők, a fűtőház idősebb dolgozói, mindent elkövetnek azért, hogy a fiataloknak az igényeit kielégítsék. A legutóbbi DISZ-taggyűlésen is beszélt erről a fiataloknak. Ezúton kéri a fűtőházi fiatalokat, hogy necsak az öregek, hanem ők is szóljanak hozzá a „Szocialista vasútért"-ban megjelent cikkekhez.

Mitől félnek és mit remélnek a siófokiak

A Balaton somogyi oldalának legnagyobb és legnagyobb mértékben fejlődő városa *Siófok.* Nemcsak mint üdülőhelynek növekszik évről-évre a forgalma, hatalmas léptekkel fejlődik mint kulturális és kereskedelmi góc is. A fejlődés arányában növekednek a vasutasok feladatai és problémái. Ezek közül szeretnénk néhányra a sajtó nyilvánosságán keresztül is felhívni a figyelmet.

A legfájóbb pont: 163 dolgozónk szociális és kulturális helyzete.

Nagyon kinőttük az állomás épületeit, a helyhiány akadályozza szociális és kulturális létesítmények berendezését. Az a helyzet, hogy létszámánál fogva a vasút számít a legnagyobb üzemnek Siófokon, mégis be kell vallani, szociális és kulturális ellátottságunkat illetően az utolsó helyen állunk.

A Balaton déli partján egyedül Fonyódnak van üzemi konyhája. Számtalanszor kértük, hogy

a siófoki vasutasok is kapjanak üzemi konyhát.

Igen sok vasutas felesége szeretne munkát vállalni — szükség is lenne a munkáskézre, meg a több kereset is elkelne — de az asszonyok nem tudják elhelyezni gyermekeiket, mert *nincs napközotthon.* Eredményesen működő színjátszócsoportunk van, amely a területi döntőn első helyen végzett, de *nincs kultúrtermünk,* a próbákat is idegen helyiségekben kell megtartani. Idegen pályákon vendégeskedik sportkörünk is.

Az elmúlt 11 év alatt minden alkalmat megragadtunk, hogy megüresedő, állami tulajdonban levő helyiségekhez jussunk. De sajnos, nehézkes, ólomlábakon járó ügyintézésünk minden esetben lemaradt a fürgébb szakszervezetek, üzemek mögött, mire a mi felsőbb vezetésünk elkezdett foglalkozni a helyiségek, épületek igénylésével, addigra valamelyik mozgékonyabb „konkurrens" már be is költözött az általunk felkutatott helyiségekbe.

Most ismét kínálkozna alkalom épületszerzésre.

Közvetlenül állomásunkba beékelve egy iskolaépület van, amelyet azonban rövidesen kiürítenek, mert új, nagy iskola épül a városban. Kérve kérjük, hogy *illetékes felsőbb szerveink kivételesen legyenek mozgékonyabbak, szemfülesebbek,* nehogy megint lemaradjunk erről a kedvező alkalomról. Milyen boldog lenne 163 dolgozónk, ha kultúrtermet, üzemi étkezdét, napközi otthont tudna berendezni a célnak mindenben megfelelő épületben. A szakszervezetet és a vasúti főosztályt már kértük, hogy tegyenek mielőbb lépéseket az épület igénylésére, de eddig még nem érkezett visszhang kérésünkre. Most tehát félünk és remélünk. Félünk, hogy bürokráciánk megint elszalaszt egy kedvező alkalmat, de remélünk is, hogy talán-talán ezúttal mégis gyors és határozott lesz a cselekvés.

Végh József
párttitkár

Ütközik

Mozgassuk meg a köveket

Szerencsen a II. számú őrhely melletti csonkavágányon 200 méter hosszúságban a pályafenntartás részére érkezett kavics szinte mindent beborít. Őrszelvény hiányában a kocsirendezők testi épsége veszélyben van! Ebben az esetben nagyon helyes lenne a kövek megmozgatása.



Vajon kinek szól?

A Mezőkövesd—Füzesabony közti szakaszon dolgozó pályamunkások az utolsó pillanatban ugrottak ki a vágányok közül.



Pedig a helytelenen közlekedő 437-es mozdonyvezetője szakadatlanul adta a figyelmeztető jelzéseket. Hallották ugyan a füttyöket, de azt hitték, hogy nem nekik szól. Mezei László munkavezetőnek illene tudni, hogy a helytelenen is közlekedhetnek vonatok.

Derékig fűben

Selypen a cukorgyári vágányok már nem látszanak ki a fűből. Az esős időben a gyom rohamosan fejlődik, olyannyira,



hogy ha így halad, rövidesen csak a mozdony füstje jelzi, hogy emberek dolgoznak a bozóttengerben.

LEVELEZŐINK írják

A „keret"

„Megoldjuk Tápiószele ivóvízproblémáját" — ezt az ígéretet számtalanszor hallottuk innen-onnan, de úgylátszik könnyebb a szükségből vizet fakasztani, mint ezt az ígéretet beváltani.

Öt község kocsi- és darabáru, valamint utasforgalmát bonyolítjuk le. Fontos munkát végzünk sokszor rekkenő hőségben és nincs vizünk. Nem is szólva arról, hogy az állomás területén hat dolgozó is lakik, tizenkét gyermekkel.

A budapesti igazgatóság 1954 novemberében segítőkezet nyújtott és elrendelte, hogy a szolnoki pályafenntartási főnökség hordasson vizet, míg kutat létesítenek. Havi 300 forintért hordták is a fuvarosok a vizet a két és félkilométerre levő artézi kútból, de mert nem kaptak meg rendesen a pénzüket, abbahagyták. Április 25-től két fiú vállalkozott a vízhordásra, de ma már ők sem hordják, mert június 9-én még nem kapták meg a május 28-án járó bérüket.

Hogy lehet az, hogy az igazgatóság engedélyezi a vízfuvarozást és a pályafenntartási főnökség nem tudja kifizetni, mert nincs rá keret?

Gulyás Antal
Tápiószele

406 újítás — 230 000 forint

Bódog Józsefnek, a pécsi igazgatóság újítási megbízottjának a naplója arról tanúskodik, hogy a vasúton is számtalan lehetőség nyílik az újításra. Ez év első négy hónapjában 406 — összesen 230 000 forint értékű — újítást nyújtottak be.

Perkecz József, a pécsi fűtőház művezetőjének ötlete alapján házilag elkészítettek egy futódarut, melynek segítségével a mozdonyok javításánál helyrerakják a több mázsás légszivattyúkat.

Egy másik jelentős újítás Kőhegyi Istváné, melynek lényege, hogy a vasútállomások épületeinek környékét, az épületeket összekötő úgynevezett „hozzájáró" utakat az eddigi salak helyett meddő kővel burkolják. Ezzel az eljárással az út sokkal tartósabb és jobb lesz. Az újítás nyomán a pécsi igazgatóság területén évi 153 000 forintot takarítanak meg.

Várnai László
pécsi igazgatóság

Jubileum

Tíz évvel ezelőtt indultak az életbe a felszabadulás utáni első vasúttisztképző tanfolyam hallgatói.

280-an tettünk fogadalmat, hogy minden tudásunkat és erőnket a fasiszták által teljesen lerombolt vasútunk helyreállítására és felvirágoztatására fordítjuk.

Nagy ambícióval fogtunk munkához. Sok nehézséget kellett legyűrnünk és néha bizony megfelelő segítség nélkül, de azóta népünk bizalmából sokan közülünk vezető beosztásba kerültek. Jó munkánkat bizonyítja az a sok kitüntető jelvény, számos kormánykitüntetés, melyet sokan viselnek közülünk szívük fölött.

Kérjük a vasút vezetőit, tegyék számunkra lehetővé, hogy a vasutasnapon megtarthassuk Budapesten a jubileumi találkozót, hogy ismét beszélhessünk egymással a Luther utcai iskola padjaiban.

Miklós László
Berente

HÍREK

Mennyi idő alatt jut el a rendelet a szolgálati helyre

A 7. szakosztály 1956. január 24-én Gy. 196/213 1955. I/7. A. számmal értesítette Matusz Andrást, Krisztián Antalt, Szerencsi Istvánt és Kecsedy Zsigmondot, hogy 1956. december 1-ig tegyék le a fővasúti motorkocsivezetői és a fővasúti villamosmozdonyvezetői vizsgát.

Az értesítést 1956. I. 27-én szignálta Körösi főtanácsos és továbbította a budapesti igazgatóság IV. osztályának. A IV. osztály oktatási csoportja Gy. 406/198/1956. IV. szám alatt az intézkedést ügyiratba fektette, mégpedig 1956. II. 24-én. (Aláírás Alberti.) Az ügyiratot a mellékletekkel együtt 1956. V. 22-én, három hónappal később, már alá is írta Kiss József és azt továbbították a ferencvárosi fűtőházhoz, ahová egy nap múlva az meg is érkezett.

Az értesítés tehát a rendelkező 7. szakosztálytól „rövid" négy hónap (!) alatt megérkezett a végrehajtási helyre.

— A III. Békekölcsön hatodik húzását június 29-én Gyöngyösön rendezi az Országos Takarékpénztár. Ezen a sorsoláson 187 850 egész kötvény számát húzzák ki a szerencsekerekből 59 613 400 forint nyereménnyel.

— 2500 gyermeket üdültet az idén a vasutas szakszervezet, az ország legszebb tájain, a többi között Szegeden Kőszegen, Kaposvárott, Visegrádon és a Bükkben. Az üdülés ideje alatt nevelők és orvosok vigyáznak a gyermekekre.

— Egymillió háromszázezer forint költséggel korszerűsítik a szombathelyi vasútállomás rendezőpályaudvarát.

— Borból 7000, sörből több mint 67 000, szikvízből 28 000 hektolitert, továbbá 220 millió cigarettát és 500 tonna édességet tárolt a nyári idényre az Utasellátó Vállalat.

— Kétnapos közlekedéstudományi ankét volt Miskolcon június 22-én és 23-án. Az ankétot a Magyar Tudományos Akadémia közlekedéstudományi főbizottsága tartotta. Előadók Csanádi György, Kossuth-díjas egyetemi tanár, Vásárhelyi Boldizsár egyetemi tanár és Szabó Dezső voltak. Az ankét ismertetésére visszatérünk.

— A Német Demokratikus Köztársaság közlekedési küldöttsége június 19-én elutazott hazánkból. Róbert Menzel miniszterhelyettes elutazása előtt a többi között kijelentette: azt akarjuk megvalósítani, hogy a két ország közvetlen vonatokkal szállítsa áruit Budapest—Berlin között.

— A nyári időszakra 17 fagylaltgépet és 20 eszpresszógépet állítottak be az Utasellátó üzemekbe.

— Nyolcvan technikumot végzett vasutas lép júliusban a MÁV szolgálatába.

— Vendégszobát helyeztek üzembe Bakonyszentlászlón a nyári menetrend tartamára.

— A szentgotthárdi békenapon a szombathelyi MÁV igazgatóság és a járóműjavító vállalat művészegyüttesei nagy sikerrel szórakoztatták a békenap részvevőit.

— Idén vezetik be először a Budapestről induló hétvégi IBUSZ-vonatoknál a számozott ülőhelyekre szóló jegyek árusítását.

— A Szegedi Vasútforgalmi Technikum június 24-én rendezte meg hároméves fennállása óta az első tornabemutató vizsgát.

— Komplexbrigád értekezletet tartottak Emődön június 22-én, ahol a nyári és őszi szállítások problémáit tárgyalták meg.

— A vonatkésések megszüntetéséről tart ankétot a budapesti területi bizottság június 27-én. Szolnokon.

— Korszerű függő-kötélpálya építését kezdték meg Sajókazinc és a berentei központi szénosztályozó között; a szén útja a hat kilométer hosszú kötélpálya megépítése után felére csökken.

— A tervek szerint 474 IBUSZ-vonat közlekedik az idén az ország különböző vidékeire.

— Az egyiptomi kormány elhatározta, hogy még az idén folytatja a *Kairó—Shellah—Heluán* közötti vasútvonal építését és vasúti hidat építtet a *Niluson El Mazariknál.*

KIÁLLÍTÁSOK

Meggyessy Ferenc alkotásaiból gyűjteményes kiállítás nyílt meg a Műcsarnokban. A félévszázados művészpálya minden fontos állomását megmutatja a szemléltetően elrendezett anyag.

— Leonardo Da Vinci rajzaiból rendezett kiállítást június 10-én nyitották meg a Műcsarnokban. A mintegy 80 darabból álló reprodukció-gyűjteményt az UNESCO bocsátotta államunk rendelkezésére.

— Országos gyermekrajz kiállítás nyílt az Ernst Múzeum (Nagymező-utca 8.) termeiben június 9-én. A magyar gyermekek rajzai már számos nagy nemzetközi gyermekrajz-kiállításon nyertek elismerést.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** 1 szoba és öt mellékhelyiségből álló ipari árammal felszerelt kertes házban levő főbérleti lakásomat hasonlóra, vagy nagyobb lakásra Budán, vagy a Nyugati pályaudvarhoz közel. Lehet szolgálati lakás is. Érdeklődni lehet a szerkesztőségben.

— **Budapest, Lenin körúton** levő 2 szobás összkomfortos MÁV lakásomat elcserélném budai 2, vagy 3 szobás összkomfortos kertes családi házban levő MÁV, vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet: 14—29 üzemi, vagy 220—660/457 városi telefonon.

— **Elcserélném** 1 szobás, kisméretű, kamrával, mosdófülkével, ipari árammal ellátott szolgálati lakásomat belterületen, vagy Nagybudapest területén 1, vagy 2 szobás összkomfortos lakással. Lehet szolgálati is. Érdeklődni lehet 17 órától 21 óráig, vasárnap délelőtt: Budapest, VIII., Baross tér 6. II/11.



Tábori László mozdonyvezető a salgótarjáni fűtőház ÜB-elnöke Deák János fűtővel a széntakarékossági tervet 140 százalékra teljesíti. A mosástól-mosásig mozgalomban 9000 kilométert értek el 411—193 számú gépükkel.

(Kovács Géza felv.)

SZOCIALISTA VASUTÉRT. — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden pénteken — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM. 27. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. JÚLIUS 2.

BETARTOTTÁK ÍGÉRETÜKET

A Hivatalos Lap 31. száma közli a második félévi versenyfeltételeket. A félév kezdetén nyomatékosan felhívjuk erre a szolgálati vezetők figyelmét, mert a végrehajtási utasítás a múlthoz képest változást is hoz. Változás például, hogy a „kiváló dolgozó" és a „szakma kiváló dolgozója" cím elnyerésének teljesítményi szintjeit ezentúl a helyi adottságok figyelembevételével a szolgálati vezetők az üzemi bizottsággal közösen tartoznak megállapítani, kivéve a VIII—X. csoportú állomásokat. A szolgálati vezetők az ÜB-vel karöltve a szakszolgálatonkint meghatározott feltételek alapján haladéktalanul állapítsák meg a szinteket és ismertessék azokat a júliusi termelési értekezleteken. A dolgozókat úgy mozgósítsák, hogy júliusi, illetve vasutasnapi és egész harmadik negyedévi vállalásaikat ezeknek a szinteknek figyelembevételével tegyék meg.

Közli a Hivatalos Lap az új élüzemfeltételeket is. A szolgálati vezetők törekedjenek arra, hogy a harmadik negyedévi vállalások az új elüzemfeltételekre épüljenek. A szolgálati hely harmadik negyedévi vállalásainak tervezetét a júliusi tervismertető értekezleteken minél alaposabban ismertessék, hogy széleskörű vita kerekedjen fölötte és a vitából alakuljanak ki a dolgozók és a szolgálati hely vállalásai.

Debrecen állomás sikerei az építési anyagok és a zöldáru szállításában

Debrecen állomás dolgozói a második negyedévben nagy igyekezettel fogtak hozzá a télen elmaradt építési anyagszállításhoz és a zöldáru-fuvarozásához. Ez kezdetben elég nehezen ment, mert lemaradás volt a menetrendszerinti indításnál és a fajlagos kocsimozgatásnál. Ezeket a hibákat a forgalom és a kereskedelem dolgozói a vontatással közösen megbeszélték és elhatározták, hogy nemcsak pótolják a lemaradásokat, hanem túl is teljesítik a versenyfeltételeket. Ez sikerült is, ennek eredményeként *első félévi tervüket június 24-én befejezték.*

Egyénileg kiemelkedő teljesítményt ért el ifj. *Sipos Imre* népköztársasági érdemeremmel kitüntetett állomási irányító, aki jó szervező és irányító képességével 108 százalékos átlagos terhelési teljesítményt ért el és az állomási versenyben első lett. Szép eredménnyel dicskedhet *Varga Sándor* rendelkező forgalmi szolgálattevő és *Szentesi Mihály* kocsimester is. Már harmadik hónapja tartják a kiváló dolgozó szintet és az állomási párosversenyben kocsikifutásnál első helyezést értek el 116 százalékos teljesítményükkel. *(Czeglédi Sándor leveléből).*



Szabó István kocsilakatos kétszeres kiváló dolgozó, minőségi Javítással segíti a nagykanizsai fűtőház kocsimühelyének munkáját.
(Kovács Géza felv.)

Határidő előtt tizenegy nappal

Pusztamonostor állomás dolgozói első félévi mennyiségi és minőségi tervüket a vállalt 9 nap helyett *határidő előtt 11 nappal*, június 19-re teljesítették. Az élüzemcím elnyerése attól függ, hogy a *normáltétel* tényezői teljesíteni tudjuk-e negyedévi viszonylatban. Sajnos, az időjárás miatt erre nem sok a reményünk, mert a zöldáru szállítás a tavalyihoz mérten csekély. Nem tudjuk mire vélni, hogy feletteseink ragaszkodnak a normáltétel tényező fenntartásához, hiszen ez nem fejezi ki a dolgozók munkához való viszonyát, hanem az időjárás szeszélyeit. Márpedig az időjárás elég szeszélyes.

Állomásunk munkáját állandóan nehezíti Hatvan állomás forgalmi szolgálattevőinek lelkiismeretlen szolgálattétele. Hatvan állomás szolgálattevői számtalan esetben az engedélyezett száztengelyre kérnek engedélyt, de *a vonatot bemondás nélkül túltengelyel küldik.* Több ízben panaszt tettem már emiatt igazgatóságunknál, de orvoslást nem kaptam. *(Pintér Lajos állomásfőnök leveléből).*

A dorogiak is beváltották szavukat

Dorog fűtőház dolgozói is vállalták annakidején az éves terv határidő előtti teljesítését. Adott szavukat ezúttal be is váltották, mert a féléves terv teljesítésénél előnyre tették szert. A kocsijavító műhely első félévi tervét június 15-re teljesítette. A tervben 4060 munkaegység szerepelt, ők 4626.81 munkaegységet teljesítettek. Zámbó István, Horváth István, Nagy Árpád Göndöcs Lajos voltak azok főként, akik jó munkájukkal hozzájárultak a sikeres terv-teljesítéshez.

A mozdonyjavító műhely 16-ra vegzett féléves tervével. Ebben a munkában Redőcs Károly esztergályos, Kőhalmi János lakatos jártak elől.

A vontatási személyzet százkilegytonnakilométer tervét 15-én, kilométertervét már 6-án, széntervét 20-án fejezte be és a hónap hátralévő részében megtakarított széntnnel tovabbitotta vonatait. Csiffári Károly mozdonyvezető és fűtője, Pócsföldi Imre százegytonnakilométer terviiket 145 százalékra teljesítették. Hámyel László mozdonyvezető Balázsi Gábor fűtővel 131 százalékot ért el ennél a tényezőnél, a szénmegtakarításban pedig 128 százalékot. (Páva Mihály leveléből).

Budapest az igazgatósági verseny élén

Az igazgatóságok versenyének májusi eredménye a következő:

1. Budapest 67 pont, 2. Szeged 65.5 pont, 3. Pecs 60 pont, 4. Miskolc 57 pont. 5. Debrecen 44.5 pont, 6. Szombathely 43 pont.

A budapesti igazgatóság munkájának fokozatos megjavításával az év elején elfoglalt ötödik, majd negyedik helyéről áprilisban második helyre nyomult fel, most pedig az első helyre került. Szakszolgálatai közül a vontatás az első, a forgalmi, a távközlő és biztositóberendezési, valamint anyagszerkezelési szolgálata második helyen, pályafenntartási szolgálata a negyedik, kereskedelmi szolgálata pedig az ötödik helyen áll.

Miskolc és Békéscsaba vezet a csomóponti versenyben

Az áprilisi és májusi göngyölített eredmények alapján a csomóponti verseny helyezési sorrendje a következő:

I. csoport:

1. Miskolc 98 pont, 2. Komárom 95 pont, 3. Rákosrendező 89 pont, 4. Szolnok 88 pont, 5. Hatvan 88 pont, 6. Debrecen 79 pont, 7. Dombóvár 74 pont, 8. Rákos 70 pont, 9. Budapest—Ferencváros 65 pont.

II. csoport:

1. Békéscsaba 95 pont, 2. Pécs 93 pont. 3. Szeged 93 pont, 4. Győr 92 pont. 5. Szombathely 92 pont, 6. Nyiregyháza 90 pont, 7. Pusztaszabolcs 83 pont, 8. Celldömölk 79 pont, 9. Székesfehérvár 63 pont.

HARCOLJUNK A BÜROKRÁCIA ELLEN!

A Minisztertanács határozata az állami szervek munkájának egyszerűsítéséről és megjavításáról biztosítja az utat ahhoz, hogy a vasutas dolgozók konkrétan belekapcsolódjanak a vasút munkájának egyszerűsítésébe. S hogy dolgozóink így tesznek, azt bizonyítják a szakszervezeti taggyűléseken elhangzott hozzászólások és javaslatok is, melyek figyelmeztetik a vezetőket, hogy elérkezett az ideje az ügyvitel egyszerűsítésének.

A vasutas dolgozók többsége, nap mint nap hősiesen harcol a vasút terveinek maradéktalan teljesítéséért. Joggal hallatják hát szavukat a munkájukat gátló bürokratikus intézkedések, felesleges utasítások miatt. Igen helyesen látják és saját bőrükön érzik, hogy a vezetés a Minisztertanács határozatának alapján mielőbb lényeges szervezeti és ügyviteli tökéletesítésre szorul.

Szakszervezeti Bizottságunkhoz már a Minisztertanács felhívása előtt is érkeztek olyan javaslatok, melyek a szervezeti és ügyviteli munka megváltoztatására irányulnak. Ezeket a javaslatokat korábban mi sem fogadtuk a XX. kongresszus szellemében.

Egyre több olyan vasutas dolgozó van, aki jól látja a vasút centralizmusának bürokratikus eltorzulását és érzi azt, hogy a túlzott centralizmus és bürokrácia eddigi állandó növekedése megköti sok ember, különösen a vezetők kezét, akadályozza a helyes munkastílus kialakulását. A túlzott centralizáció nagymértékben csökkenti szolgálati helyeink vezetőinek felelősségét és jogkörét. Ennek következtében nem hoznak, vagy nem hozhatnak a személyi felelősség elve alapján érdemi döntést egyszerű ügyekben sem.

A szolgálati vezetők gyakran panaszkodnak — jogosan — olyan intézkedések miatt, melyek a már folyamatban levő munka derekán érintik őket. A módosító rendeletek, a figyelőlapok tömege miatt a kifejtett energia, áldozatos munka és pénz sokszor kárbavész.

Számtalan példát lehetne felsorolni arra vonatkozóan, hogy a bürokrácia miként és hogyan veszélyezteti a vezetők önállóságát és szinte lehetetlenné teszi az egyéni felelősség kialakulását. Az egyszerűsítést figyelembe véve a dolgozók besorolását a szolgálati főnök végzi. A debreceni igazgatóságnál mégis a II. osztály sorolta be — névszerint — a nyiregyházi pályafenntartási főnökség anyagelszámoló dolgozóit.

Az újításoknál is mintegy kísérő jelenség a bürokrácia. Jelenleg a javaslatokat igazgatóságonként és vállalatonként újítási naplóban naplósorszám alatt tartják nyilván. Ezeknek a nyilvántartott javaslatoknak a főosztályra érkezés után a következő az útjuk: A javaslat a szakosztály-nyilvántartóba kerül, ott újból iktatják, postázzák az újítási megbízottakhoz, ahol a javaslatot ügyiratköpenybe helyezik és így már két számon fut a javaslat. A szakosztályi újítási megbízott az iktatóból kapott javaslatokat a szakosztályok osztályaihoz továbbítja, szintén a nyilvántartón keresztül. Ezt az illetékes osztály számszerint bevezeti és kiadja az alosztálynak, ahol szintén egy könyvbe bevezetik. majd kiadják a csoportvezetőnek, aki továbbítja az előadónak. Az előadó bejegyzése után a javaslat ugyanezen az úton indul visszafelé.

Másik példa: A vasúti kocsik vonóhorog vezetékére öt külön szabványlap készül. Három a személykocsikra, kettő a teherkocsikra. Az öt szabvány helyett elegendő lenne kettő — egy a teherkocsikra, egy a személykocsikra. Elmaradhatna három javaslatkészítés, tárgyalás és adminisztrálás, ügyirat és kisügyiratok stb. Mindezek mellett mintegy egy lapon volna valamennyi vonóhorog vezeték előírása, egyszerűbbé tenné a szabvány használatát is.

A dolgozók ügyeivel való foglalkozás is nem egyszer a bürokrácia útvesztőjébe kerül. Erre is egy példa: A keleti tömb balatonalmádi üdülőjében 1955 végén az emésztőgödröket kitisztították. A munkát elvégző dolgozó a számlát eljuttatta a Keleti pályaudvar üzemi bizottságának. De mivel az ÜB-nek pénze nem volt, átadták a számlát egy főosztályi dolgozónak, aki a számlát eljuttatta az illetékes előadóhoz. Az előadó, aki a szociális, gazdasági ügyek intézésének egy részével foglalkozik, átadta a számlát a főkönyvelőségen az üdülők pénzügyeivel foglalkozó előadónak. A számla talán még ma is valamelyik fiókban nyugszik és a munkát elvégző dolgozó, akinek a türelme jogosan elfogyott, Rákosi elvtárshoz írt panaszos levelet.

A számla benyújtása után hat hónappal a levelet a vasúti politikai főosztály titkárságán keresztül a vasúti főosztály szakszervezeti bizottságához küldték. A szakszervezeti bizottság megállapította, hogy az ügy a főosztályi szakszervezeti bizottságot közvetlenül nem érinti, mert 1956 januártól a balatonalmádi üdülőt átadták a Keleti tömbnek. Kezdtük keresni a számlát. Megállapítottuk, hogy a számla itt is volt, ott is volt. A Központi Vezetőség levelét elküldtük az első számú előadóhoz azzal a megjegyzéssel, hogy határidőre adjon választ a politikai főosztálynak. A határidő után személyesen kellett utánajárni, hogy mi van a számlával. Több tárgyalás és egy értekezlet után közöltek, hogy a számla elveszett. Ezért le kellett utazni Balatonalmádira és szégyenkezve bevallani, hogy a bürokrácia útvesztőjében a számla eltűnt és megkérni a 76 éves dolgozót, hogy szerezzen be még egy számlát, hogy jogos követelését az illetékesek kifizethessék.

Sok más példából is megállapítható, hogy a túlzott központosítás túlszervezésre mutat. Sok esetben párhuzamosság tapasztalható az anyagellátásban, az anyagellátási igazgatósági, a szakosztályi, az igazgatósági, a beszerzési főnökségi, valamint a külszolgálati helyek anyagrészlegeinek munkájában. Ezzel aktatologatás, a papírmunka hihetetlen megnövekedése jár, ami biztos út az egyéni felelősség elkenéséhez.

Néhány olyan problémát vetettem fel, melyek még világosabbá teszik a vasutas dolgozók tömegei előtt a vasút bürokráciájának egyes vonásait. A vasúti főosztály szakszervezeti bizottsága aktivistáival, minden erejével a legmesszebbmenően fogja támogatni a Minisztertanács határozatát és ezúton fordul felhívással a vasúti szolgálati helyek dolgozóihoz és szakszervezeti aktivistáihoz, hogy tapasztalataikkal segítsék a vasúti ügyviteli munka színvonalának emelését.

A túlzott centralizmus és a bürokrácia elleni küzdelem egyik hathatós eszköze a decentralizálás, az ügykörök, a hatáskörök megfelelő kialakítása, azok rögzítése. A decentralizálás a bürokrácia minimumra való csökkentése csak úgy következhet be mindannyiunk javára, ha az irányító szervek a minisztériumtól kezdve, az egyszerűsítést végrehajtják, ha gondoskodnak a külszolgálati szerveink önállóságának erősítéséről. Meg kell állapítani, hogy kik felelősek egy-egy feladat elvégzéséért, mert csak így lehet a munkát számonkérni, a végrehajtást hatékonyan ellenőrizni!

Az ügyek tologatása, a felelősség áthárítása megszüntethető. Minden vasutas dolgozó egyéni érdeke és megtisztelő feladata segíteni pártunkat és kormányunkat a bürokrácia és a túlzott centralizmus ellen folyó munkában, az államigazgatási munka színvonalának emelésében.

Horváth Károly

a vasúti főosztály szakszervezeti bizottságának elnöke

Rendezték az alacsonykeresetű vasutas dolgozók fizetését

Amint ismeretes, a Minisztertanács rendeletet hozott az alacsonykeresetű dolgozók fizetésének emeléséről. A fizetésrendezés 1956 június 1-én lépett életbe. Eszerint a dolgozók legalacsonyabb havi keresete 650 forint. A vasúton 6000 dolgozót érint a rendelkezés.

A minisztertanácsi rendelet végrehajtásának szabályozása másként történik a vasúton, mint az iparban. Nálunk a dolgozók fizetese rangfokozati és munkaköri bérből tevődik össze. Ez annyit jelent ebben az esetben, hogy valamennyi államvasúti havibéres dolgozó munkaköri bérét, — akik rendszeres prémiumban vagy kilométerpénzben nem részesülhetnek és a besorolás szerinti munkaköri bérük nem éri el a 460 forintot,. — ezentúl 460 forintra kell felemelni. A rangfokozati bér összege változatlan marad. Ez viszont annyit jelent. hogy hosszabb vasúti szolgálattal rendelkező dolgozóink keresete meghaladhatja a 650 forintot, amennyiben ez a rangfokozati bér különbözőségéből adódik. Egy váltótisztító felemelt munkaköri bére 460 forint. Ha az illető a V. 15. rangfokozat szerint 260 forintot kap, összesen most 720 forint illetményben részesül.

A havidíjas dolgozók közül a fizetésemelés érinti a lámpakezelő. kihordó, váltótisztító, állomási tisztogató, sorompóőr, gépkocsi árukísérő, irodasegéderől, gépíró, konyhalány, értesitő, felszolgáló, kézbesitő, éjjeliőr, kapus, laktanya-ügyeletes és még néhány hasonló munkakörben foglalkoztatott dolgozót.

A munkaidő szempontjából azonos elbírálás alá esik a magasabb munkaidővel dolgozók munkaköri bére. Tehát 460 forintos munkaköri bér alkalmazható a 12/24, vagy 24/24 órás szolgálatot teljesítő dolgozóknál is.

A rangfokozati bér nem nyer alkalmazást például a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben, a vasúti technikumok, nevelőintézetek, napközi otthonok stb. létszámába tartozóknál. Itt, — amennyiben rendszeres prémiumban nem részesülnek és a jelenlegi keresetük nem éri el a 650 forintot —, a munkaidő nagyságától függetlenül az új kereset 650 forint. A MÁV Utasellátó Vállalatnál azok a prémiumos, illetve jutalékban részesülő dolgozók kapnak fizetésemelést, akiknek eddigi alapbére nem érte el a 650 forintot. Ezek alapbérét 600 forintban állapitották meg. A pavilonkezelők biztosított jutaléka — havi 210 órai foglalkoztatás esetén — 600 forintra egészül ki.

A prémiumban nem részesíthető, valamint darabbérrendszerben nem foglalkoztatható órabéres dolgozóknál — amennyiben órakeresetük nem éri el a 3,10 forintot — az órabér 3,10 forint. Az órabéreseknél a jelenleg érvényben levő bértételek nem változnak meg, a különbözetek a 3,10 forintra történő kiegészítésnél jelentkeznek.

A megemelt fizetéseket első izben a június havi zárfizetésnél, július 14-én folyósitják.

Hogy a fizetésemelés mit jelent a dolgozóknak, arról beszéljen néhány kiragadott példa: Győri Margit és társai kenyeresek az Utasellátónál. Személyenkint 190, Mangi Lajosné felszolgáló és társai 76, számos kosaras és takarítónő 60—100 forint közötti emelést kaptak. Az Épitési Géptelepnél a segédmunkások 160 forinttal, a gépkezelők 40—120 forinttal kaptak többet. Bán Lését szolgálják.

Sándor, a szegedi Vasanyagjavító segédmunkásának fizetése 143, a MÁV Hídépítő segédmunkásainak bérezése 120, Asztalos Sándor és segédmunkás társainak fizetése a Debreceni Járműjavitóban 143 forinttal emelkedett, hogy csak egy-kettőt emlitsünk a többezer érdekelt dolgozó közül.

A Minisztertanács rendeletét dolgozóink a legmesszebbmenően helyeslik. Ez a bérrendezés 1956-ban csak első állomása az olyan irányú intézkedéseknek, amely a vasútas dolgozók megelégedését, életszínvonaluk tényleges emelését szolgálják.



Salgótarján-külső állomáson dolgozik Ladóczky Tibor rádiótávirász, már öt esztendő óta látja el a rádiótávirászi szolgálatot példamutatóan.
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A termelés pártellenőrzésének néhány problémája az Északi Járóműjavítóban

Nemrég heves vita zajlott le az Északi Járóműjavító egyik műhelyében. A vita a műhelyi alapszervezet párttitkára, *Polgár* elvtárs és a *művezető* között robbant ki. A szóváltást az okozta, hogy a párttitkár már napokkal előbb szólt a művezetőnek: *a műhelyben nagy a rendetlenség, az anyagok, gépalkatrészek össze-vissza hevernek, a munkahelyek balesetveszélyesekké váltak és a rendetlenségben keresgélni kell a szükséges anyagokat.*

Tekintettel arra, hogy éppen hónap vége volt, a művezető elvtárs úgy gondolta, hogy ráér a takarítással, mert elsősorban a tervet kell teljesítenie. Nyilván arra is gondolt, hogy a rendetlenség a hóvégi hajrák egyenes következménye — hisz a hóvégi hajrá is tulajdonképpen a vállalaton belüli rendetlenséget bizonyítja.

Amikor Polgár elvtárs látta, hogy kérése nem teljesül, egyik reggel döntő lépésre szánta el magát: *összehívta az alapszervezeti vezetőséget és velük egyetértésben elhatározta, hogy a művezető tudta nélkül néhány dolgozóval nekifog a műhelytakarításnak.* A művezető, aki a határozat megszületésekor a társosztályi munkákat sürgette, részlegéhez visszatérve megütközve látta, hogy a párttitkár irányítása alatt a dolgozók egészen mást csinálnak, mint amire ő utasította őket. Ekkor robbant ki a vita ...

Miért hibázott a párttitkár?

Amikor később beszélgettünk erről az esetről, Polgár elvtárs kifejtette, hogy a pártoktatáson, a titkári értekezleten mindig azt hallja: a párt irányító, vezető szerepének minden területen érvényesülni kell és, hogy a termelés pártellenőrzése a jó munka alapvető feltétele. Mégis, amikor ő úgy gondolta, hogy a tanultaknak megfelelően jár el, a pártbizottságon megbírálják ...

Megmagyaráztuk Polgár elvtársnak, hogy helyesen járt el, amikor felhívta a művezető figyelmét a műhely rendetlenségére. *Hibát akkor követett el, amikor ő maga fogott hozzá a rendcsináláshoz és ő maga adott utasítást a dolgozóknak arra, hogy mit hová tegyenek.* A termelés pártellenőrzése ugyanis nem azt jelenti, hogy a párttitkár és a pártszervezet a műszaki vezetőtől függetlenül, sőt annak megkerülésével oldjon meg gazdasági problémákat. *Az ilyen eljárás éppenséggel szembekerül a pártellenőrzés egyik céljával, az egyszemélyi vezetés megszilárdításával.*

A helyes eljárás az lett volna, ha *a műhelyi pártszervezet vezetősége vezetőségi ülésen, vagy a taggyűlésen foglalkozik a műhelyben uralkodó rendetlenséggel és ismételten felhívják erre a művezető figyelmét,* rámutatnak a műhely rendjének fontosságára. Ha ez nem használ, még mindig lett volna lehetőség arra, hogy a művezető a párt előtt feleljen hanyagságáért.

A fenti esetet csak egy példának mondtam el, mert hasonló sok van még. Ennek egyik fő oka az, hogy *a politikai oktatás és sok esetben a pártmunka nem elég színvonalas és nem elég gyakorlatias.* Talán az a fő hiba, hogy a tanultak és az élet között még nem mindig látjuk meg az összefüggéseket és a valóraváltás helyes módszerét. Néha mereven ragaszkodunk egy-egy elvhez és ugyanakkor a végrehajtás módjánál nem gondolkozunk eleget. Egy elvtárs ezt úgy fejezte ki, hogy *„nem vagyunk elég diplomatikusak".* Itt azonban nem diplomáciáról van szó, hanem arról, hogy meg kell találni az elmélet gyakorlatba történő átültetésének azt a módját, amely a párt egész politikáját legjobban segíti.

A termelés pártellenőrzése — a magunk tapasztalataiból tudjuk — nem egyszerű feladat. *Ahhoz, hogy a pártszervezet hatékony ellenőrzést tudjon gyakorolni, elsősorban tanulmányoznia kell a párt politikáját, a párt- és a kormányhatározatokat és meg kell tanulni alkalmazni azokat.* Ehhez magasfokú marxista—leninista képzettségre, igen alapos helyismeretre, valamint kellő szakmai felkészültségre van szükség.

Az Északi Járóműjavító Vállalat pártbizottságának minden lehetősége megvan arra, hogy így végezze munkáját. A PB tagjai jólképzett elvtársak, valamint mérnökök, művezetők, idős és fiatal fizikai és adminisztratív dolgozók. Mégis, mi az oka, hogy a termelés pártellenőrzésénél ennek ellenére hibák, félreértések fordulnak elő? Az egyik ok az, hogy *mire a határozatok lekerülnek az alapszervezethez, mire sor kerül azok végrehajtására, addigra a végrehajtás megkönnyítése érdekében gyakran végtelenül leegyszerűsítjük a tennivalókat.* Előfordul, hogy egy-egy sokoldalú gazdasági-politikai határozatból kiragadunk néhány feladatot és csak azt valósítjuk meg. Természetesen rendkívül fontos ezeknek a feladatoknak a megvalósítása is, de ha a részfeladatok megoldásánál nem tudunk a párt egész politikájára támaszkodni, akkor az hibákhoz vezet.

Romhányi Ferenc,
az Északi Járóműjavító MDP Bizottságának titkára

(Folytatjuk)

A közlekedéstudományi főbizottság ankétja Miskolcon

Az elmúlt napokban nagy érdeklődés mellett kétnapos ankétot tartott Miskolcon a Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Főbizottsága. A megyei tanács díszterme zsúfolásig megtelt érdeklődőkkel, akik azért jöttek el, hogy meghallgassák a beszámolót, megismerjék a közlekedés előtt álló feladatokat, a tudományos kutatómunka állását és mindazt a lehetőséget, amely az ötéves tervben közlekedésünk fejlődése előtt áll.

Az akadémia elnöksége és a műszaki tudományok osztályának nevében *Varró József* akadémikus üdvözölte a Főbizottságot ötéves fennállása alkalmából, majd *Csanádi* György elvtárs, Kossuth-díjas egyetemi tanár, a műszaki tudományok doktora tartotta meg előadását.

Csanádi elvtárs *„A magyar közlekedéstudomány fejlődése"* című előadásának bevezetőjében történelmi áttekintést adott e tudomány kialakulásáról, eredményeiről. Hangsúlyozta, hogy csak a felszabadulás után vált lehetővé a közlekedéstudomány valamennyi ágának széleskörű fejlődése. Ehhez a fejlődéshez — mondotta többek között — a párt és a Szovjetunió segítsége mellett az a feszítőerő is hozzájárult, amely a megnövekedett szállítási feladatokkal ostromolta a közlekedéstudomány embereit, hogy segítsék népgazdaságunkat, oldják meg a közlekedés bonyolult feladatait. Az eltelt évtized során, ha számos elméleti és rendszertani kérdés még tisztázásra is szorul, a közlekedéstudománynak, mint önálló tudományágnak létjogosultsága, népgazdasági fontossága hazánkban is elismerést nyert — hangsúlyozta, majd ígéretet tett arra, hogy a magyar közlekedés tudósai, áthatva a XX. kongresszus szellemétől, célkitűzéseitől és nagyszerűségétől, teljes erejükkel segíteni fogják a közlekedés gyakorlati feladatainak valóraváltását, s ezáltal a nép gazdasági és kulturális felemelkedését, a haza békés, szocialista fejlődését.

Az ankét második nyilvános ülésén *dr. Sályi* István rektor üdvözlőszavai után *dr. Vásárhelyi* Boldizsár egyetemi tanárnak, a vasúti felépítmény anyagainak minőségi kérdéseiről írt előadását ismertette *Nemesdi* Ervin, a műszaki tudományok kandidátusa. Másnap ismét a megyei tanács dísztermében ült össze az ankét, ahol Miskolc és környéke közlekedési problémáit vitatták meg.

Mindhárom ülésen sok hozzászólás hangzott el, kitűnő javaslatok születtek, amelyeket a közlekedéstudományi főbizottság feldolgozva, az illetékes szervek elé terjeszt.

Sztálinvárosiak magas százalékai

Sztálinvárosban a szokásosnál is nagyobb figyelmet kíván a vontatási szolgálat ellátása, hiszen a vontatás dolgozói a Vasművet, annak kohóit, és Martin-kemencéit szolgálják ki anyaggal. Most, a második negyedév végén bátran állíthatom, hogy ennek a feladatnak derekasan megfelelnek. Itt közlöm néhány dolgozónk májusi eredményeit, amelyek kivétel nélkül magas százalékot mutatnak. Így *Grenyovszky Károly* mozdonyvezető és *Töltési Barna* fűtő, valamint *Madarász Mihály* mozdonyvezető és *Szeberényi János* fűtő 141,2. *Nagy József* mozdonyvezető és *Raponya György* fűtő, valamint *Tamás Sándor* mozdonyvezető és *Gorácz János* fűtő 134,6. *Vázsonyi István* és *Gondor László*, valamint *Márfi József* és *Borka Sándor* 130 százalékot értek el.

A gőzdaru személyzet tagjai közül *Pozsonyi János, Kiss IV. János, Varga Mihály, Laki József. Török György* mozdonyvezetők, *Balogh György, Kőbányai Sándor, Pataki Mihály, Szulik Ferenc, Barna István, Vagyóczki Ferenc fűtők* érdemelnek dicséretet 146, illetve 143.4 százalékos teljesítményükért *(Borka Sándor leveléből).*

AZ OKTATÓTISZT ÉS AZ ÉLET

Az évről évre növekvő szállítási feladatok szükségessé tették a vasutas dolgozók szakmai tudásának állandó emelését, mégpedig olyan módszerekkel, amelyek a régi elméletieskedő oktatás helyett megteremtik az elmélet és a gyakorlat szoros kapcsolatát. Tartalmában is új ez az oktatás, mert az is a célja, hogy a szakmai tudás mellett emelje a dolgozók politikai öntudatát. Ez megnövelte az oktatótisztek feladatát, akikről ma már elmondhatjuk, hogy lelkiismeretesen, szorgalmasan végzik munkájukat és közülük egyre többen felhasználják az oktatáshoz a magyar és külföldi szakkönyveket is.

Öntevékenységet

Somogyi Mihály oktatótiszt például *a szovjet szakirodalmat felhasználva vezette be Pécsett a Lucskov—Archipovféle siktolatási eljárást.* Az új módszert alkalmazó tolatóbrigád bejárta az igazgatóság nagyobb állomásait, átadta munkamódszerét és ezzel elősegítette a kocsimozgatás meggyorsítását az egész igazgatóság területén.

Az oktatótisztek öntevékeny munkája ma már nem ritkaság. A legtöbbjük gondosan felkészül az oktatásra, vázlatokat készít. *A tanított anyag alkalmazását a gyakorlatban ellenőrzik, a tapasztalatokat felhasználják, az észlelt hibákat, utasításellenes ténykedéseket, fegyelmezetlenségeket feltárják az oktatáson.* Különösen jó eredményt ért el ilyen módszerrel *Bottkai Gyula* nagykanizsai oktatótiszt, aki az állomási dolgozók között tapasztalt fegyelmezetlenségeket, szabálytalanságokat rendszeresen megbeszéli a hallgatókkal. Egy alkalommal például megfigyelte, hogy *az egyik kocsirendezőbrigád feltűnően gyenge eredménnyel dolgozik,* mert módszerük nem megfelelő. A brigád tagjainak *megmagyarázta, hogy milyen módszerrel dolgozzanak. A csapat munkája rövidesen meg is javult.*

Sok hasonló módszert alkalmaznak a pályafenntartási és a kereskedelmi oktatótisztek is. Nem egy oktatótiszt vonali ellenőrzések alkalmával szoros kapcsolatot épít ki az állomások vezetőivel, akiknek tapasztalatait szintén felhasználja. *Szentlőrincen* például a pécsi vonatkísérők gyakran felügyelet nélkül hagyták a tartózkodó vonatot. Az állomásfőnök *elmondta ezt Somogyi oktatótisztnek, aki legközelebb tanulságosan foglalkozott ezzel az oktatáson.*

Közelebb az élethez

Legtöbbjük figyelemmel kíséri, hogy az állomáson vagy a fűtőháznál melyik munkaterületen van lemaradás, hogyan alakul a kocsimozgatási egységidő, a szénfogyasztás, az utazási sebesség és a többi. Az oktatótisztek a munkaversenyt is segítik azzal, hogy oktatás közben dicsérik a jól dolgozókat, bírálják a hanyagokat, fegyelmezetleneket. Figyelemre méltó az az eredmény is, melyet a baleseti értesítők anyagának tárgyalásánál elértek. *Egy-egy balesetet részletesen megvitattak a hallgatókkal, rámutattak arra, ki hol hibázott, mit kellett volna tennie, hogy a balesetet elkerülje.* Ilyenkor rendszerint heves vita alakul ki az oktatáson és ez nagyban segíti a szolgálat utasítás szerinti ellátását.

Külön kell említeni a vontatási oktatótisztek munkáját, akik eredményesen harcolnak a műszaki hibák csökkentéséért, megelőzéséért. Kutatják a gyakrabban előforduló géphibák okát és a tapasztalatokat megbeszélik a mozdonyvezetőkkel, a fűtőkkel. Ilyen módszerrel *csökkentették például a dombóvári oktatók a 324-es sorozatú pakuratüzelésű gépeknél a csőfolyásokat.* Nemegyszer előfordul, hogy az oktatótiszt elkíséri útjára a mozdony személyzetét és utasítás közben tanítja őket az új munkamódszerekre.

Az oktatótisztek munkája sokat javult, de ez nem azt jelenti, hogy nincs már javítanivaló. Sok helyen — különösen a vontatásnál — *nem folyik még következetes agitáció az oktatásmulasztás megszüntetéséért.* Nem elég eredményes még az oktatás a műszaki színvonal emeléséért, az új módszerek bevezetéséért s a már bevezetett módszerek elterjesztéséért. Többet kellene foglalkozni a munkafegyelem kérdéseivel és a balesetelhárítással is. Az eddig elért eredmények azt mutatják, hogy a szívvel-lélekkel végzett munkának megvan a gyümölcse.

Gere László,
a pécsi igazgatóság oktatási csoportjának vezetője

Egyhetes előny a Debreceni Járóműjavítóban

A *Debreceni Járóműjavító* ÜV dolgozói június 23-án délben, határidő előtt egy héttel befejezték második negyedévi tervüket. Az első félévi tervet már 21-én teljesítették egységteljesítményben. Most nagyban készülődnek a júliusi termelési értekezletekre, hogy megtegyék vállalásaikat a harmadik negyedévre meg a vasutasnapra, amikorra kiemelkedő teljesítményeket szeretnének elérni. *(Vadász Ferenc leveléből).*

Nemzetközi ÉLET

180 tonna hordképességű különleges kocsit építenek a Szovjetunióban

A vorosilovgrádi műhelyben új, a vasút történetében eddig ismeretlen hordképességű teherkocsik elkészítésén dolgoznak. A kocsi 180 tonna súlyú rakomány szállítására lesz alkalmas; 8 darab kéttengelyű forgóalvázra épült, amelyek cserélhetők, s ilyképpen a kocsi szélesnyomtávon és normálnyomtávon egyaránt közlekedhet majd. A kocsi önsúlya 166 tonna lesz, rakodási hossza több, mint 21 méter. Önműködő légfékkel és kézifékkel lesz felszerelve, amelyek a 16 tengely közül 14-et fékeznek meg.



A Lancsow-Singklang vasútvonal építése Kínában. Munkában a buldozzerek Tasakow területen a wuhszialongi hegyek közelében.

A román vasutak fejlődése

A második világháború a román vasutakra is súlyos csapást mért. Közel 8000 kilométer vasútvonal elpusztult, tönkrement a mozdonypark fele, a kocsipark 68, a viaduktok és hidak 39, az állomások 55 százaléka. A vasutak szállítóképessége — 1943-hoz viszonyítva — 30 százalékra csökkent. Óriási erőfeszítésre volt tehát szükség ekkora vandalizmus nyomainak eltüntetéséhez. A hatalmas munkára jellemző, hogy két esztendő leforgása alatt 2000 kilométer vasútvonalat hoztak rendbe, 1800 hidat állítottak helyre. Az évek folyamán az újjáépítés üteme még csak fokozódott. Ennek köszönhető, hogy például 1950-ben már jelentősen emelkedett a teher- és személyforgalom, a megrakott kocsik száma. Az első ötéves tervben a román vasutasokra az a feladat hárult, hogy 1955-ig 62 százalékkal növeljék tonnakilométer teljesítményüket és 30 százalékkal a szállított utasok számát. Ezt a tervet a személyforgalomban 107, a teheráruforgalomban pedig 110 százalékra teljesítették.

A második ötéves tervben — 1955-höz viszonyítva — a teheráruforgalom 35 százalékkal emelkedik. Hogy a szállítás kapacitását fokozni lehessen, a jelenlegi kocsiparkot 11 000 teherkocsival, 500 nagy teherbírású és sebességű mozdonnyal, a vonalak hosszát pedig 3000 kilométerrel növelik. Ezenkívül számos korszerűsítést hajtanak végre: 1960-ra a rakodást 40 százalékig gépesítik, a kocsiforduló időt pedig 3,8 napra csökkentik átlagosan az ötéves terv végére.

Az angol vasutak légürfékkel szerelik fel teherkocsijaikat

Az angol vasutak a korszerűsítési program kidolgozása folyamán úgy döntöttek, hogy a teherkocsiknak légfékkel történő felszerelésénél a bevált légürfékrendszert fogják alkalmazni. Ilyen fékrendszerrel van már felszerelve 179 ezer kocsi. Az új kocsik beszerzésénél, amelyek között igen sok a négytengelyes teherkocsi, már légürféket rendeltek meg. Az új kocsik nagyobb hordképessége és a gyorsabb továbbítás lehetővé tétele révén azt remélik, hogy 1974-re a kocsiparkot 752 ezer teherkocsira sikerül leszorítani. A légürfékes tehervonatok sebességét a megfelelően felerősített pályán 60 mérföld óra (kb. 96 km/óra) sebességre szándékoznak felfokozni.

HÍREK A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

Vorosilov marsall, a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnökségének elnöke meleghangú üdvözletet küldött a vorosilovgrádi mozdonyüzem dolgozóinak, az üzem fennállásának 60. évfordulójára. Vorosilov elvtárs valamikor ebben az üzemben dolgozott mint lakatos.

*

A Nyugatnémet Szövetségi Vasutak kísérleteket folytatnak a mozdonyokon a füstkamra magasságában beépítendő harmadik mozdonylámpa rendszeresítésére.

*

Az argentin vasutak igen „rossz bőrben vannak" — írja az osztrák *„Betriebszeitung".* Nagy a mozdonyhiány, a felépítmény elhanyagolt. Legalább 100 millió dollárra lesz szükség a felújítások elvégzésére.

*

Jeruzsálemből jelentik: Tel-Aviv és Negev között a napokban fektették le a stratégiai célokat szolgáló új vasútvonal első sínpárait.

*

A holland vasutak hivatalosan bejelentették, hogy 1958. májusára teljesen megszüntetik a gőzvontatást.

*

Ausztria 1963-ra 600 villamosmozdonnyal fog rendelkezni.

A brit vasutakon — egyes viszonylatokban — emelik a személydíjszabást. Ezzel másfélmillió font többletbevételt érnek el. A nyári menetrend idejére 10—68 perccel rövidítették meg 57 vonat menetidejét. Június 3-tól megszüntették a személykocsikon a 3. osztályt. A 2. osztályú viteldíj azonos az eddigi 3. osztályúval.

*

A norvég parlament elé olyan tervezetet szándékoznak terjeszteni, amely szerint teljesen felszámolnák a gőzvontatást a norvég vasutakon.

*

Villamosítják a török vasutak egy részét. Az első villamosított szakaszt a napokban adták át Isztanbul környékén.

*

Az Amerikai Egyesült Államokban szakítottak a merev egyirányú forgalommal két- vagy több vágány esetében. A csúcsforgalmi időben csupán egy vágányt használnak ellenirányú forgalomra, míg a többi vágányt egyirányú forgalom lebonyolítására használják.

*

A *piotrkow—czestochowai* vonal villamosításával a Lengyel Népköztársaság évente 600 ezer tonna szenet takarít meg.

A vasút műszaki-technikai színvonalának emeléséért

Népgazdaságunkban a technika fejlesztése, a termelés tökéletesítése egyre nagyobb jelentőségű. Ez érthető is. Dolgozó népünk előtt óriási történelmi jelentőségű feladat áll; túl kell szárnyalnunk a munka termelékenységében eddig elért eredményeinket, hogy meg tudjuk teremteni a népünk jólétét biztosító termékbőséget. Ez a feladat azonban csak a legfejlettebb technika, a technikai színvonal útján lehetséges.

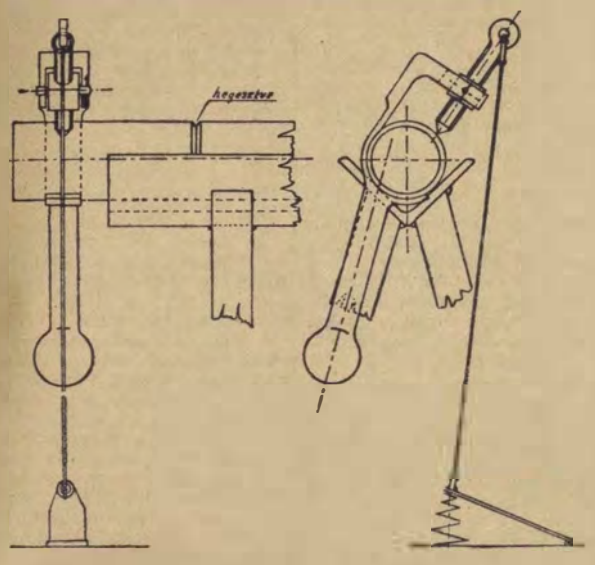
Így van ez a vasúton is. Nem közömbös, hogy a vasutas dolgozók mennyire teszik magukévá a haladás meggyorsításának ügyét, mennyire segítik hasznos javaslatokkal, újításokkal a műszaki színvonal emelését. Büszkén mondhatjuk: egyre emelkedik azoknak a vasutasoknak a száma, akik megértették, hogy a fejlett technika egyenesen vezet a felemelkedéshez.

A hatodik vasutasnapra nagyszabású újítókiállítást szervez a szakszervezet a vasúti főosztállyal karöltve. Az ország minden részéből, szinte minden üzeméből ott lesznek kiváló újítóink hasznosabbnál hasznosabb újításai, amelyekkel népük, saját maguk felemelkedését szolgálják. Ezekből mutatunk be olvasóinknak néhányat.

Lépő Ferenc (Landler Jenő Járóműjavító ÜV):

FORGATÓ KÉSZÜLÉK TŰZCSÖVEK ÉS BUROKCSÖVEK HEGESZTÉSÉHEZ

A tűz- és burokcsöveket a hegesztéskor a dolgozó — a hegesztés megszakítása mellett — kézzel forgatta. Az egyszerre hegesztett hossz csőátmérőtől függően 15—30 mm volt. Ennek az eljárásnak az volt a hibája, hogy a csőforgatás ideje alatt az anyag megdermedt és a hirtelen lehűlés következtében szivacsossá vált. A lehűlt munkadarabot újra megfelelő hőfokra kellett felhevíteni, ami gáz- és oxigén többletfogyasztással járt. Ugyancsak meddő fogyasztás volt a csőforgatás ideje alatt is. A hegesztő természetesen igyekezett minél kevesebb időt fordítani a csőforgatásra, minél hosszabb varratot megheges zteni, így az olvadt vasanyag függőlegesen visszafelé igyekezett, vagy a cső felső részén vízszintes irányban a pisztolyból állandó nyomás következtében a még meg nem olvadt alapanyagra folyt.



Ez részben selejtet, a hegesztett rész szilárdságának csökkenését, csőfolyást vagy a hegesztési varrat egyenlőtlenségét eredményezte.

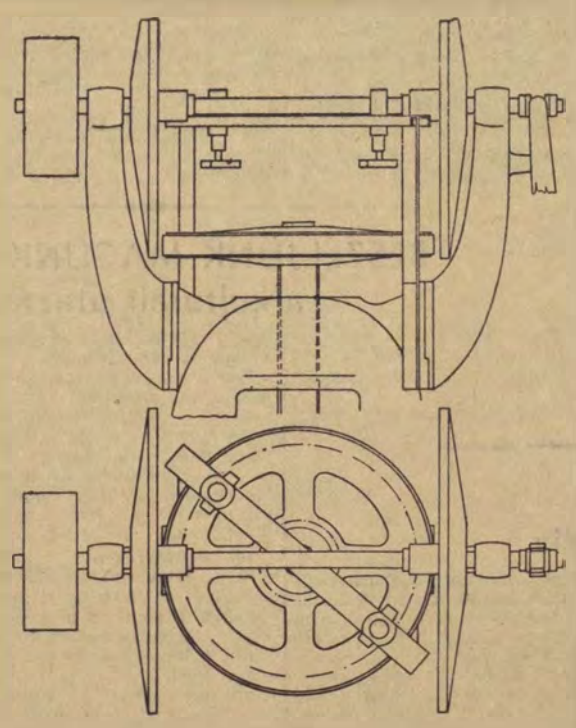
Lépő Ferenc e hibák kiküszöbölésére egy csőforgató készüléket szerkesztett. A csőre ráhelyez egy csőfogóhoz hasonló szerszámot, amely egyik irányban forgat, a másik irányban csúszik. A szerszám karját egy rugós lábpedálhoz csatlakoztatja. Így a dolgozó a hegesztést folyamatosan végezheti. A csőforgatást lábbal végzi. A hegesztendő cső bakra erősített szögvasban fekszik fel. Nehezebb csövek hegesztése esetén a szögvasba görgőket kell beszerelni a súrlódás csökkentésére.

Az itt leírt csőforgató készüléket egyenes csövek hegesztésénél használhatjuk.

Velez András, Brocskó Pál és Földi András (Északi Járóműjavító ÜV):

RUGÓS DÖRZS-FÉK FRIKCIÓS PRÉSHEZ

A nagy frikciós prések súlykereke működés közben — a maximális pontot elérve — a tehetetlenségi erő következtében ismételten visszasüllyedt (visszahaladt), mivel ütközése nem volt. Az ismételt felemelkedés alkalmával, a csökkentett erőhatás következtében, a kerék nem érte el újra a maximális pontot, s így a lendkerekek átváltását szolgáló karokat nem hozta működésbe. A súlykerék körülbelül középállásban megállt, s mivel az átváltás nem történt meg, a lendkerekek a súlykerék bőrözését igen erősen koptatták.

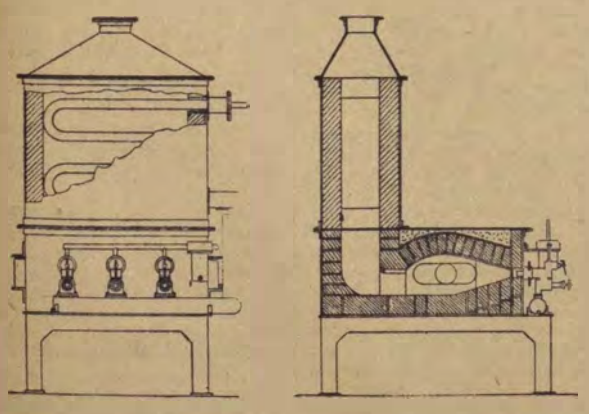


E hiányosságon segített Velez, Brocskó és Földi elvtárs olymódon, hogy a frikciós prés súlykerekének maximális állása felett egy „U"-vas merevítőt építettek be, melyre két rugós papucsot szereltek. Amikor a súlykerék felfelé halad, a rugós papucsba ütközik és megáll. Ugyanakkor a vezető keresztfejre szerelt bütyök segítségével az átváltó szerkezet működésbe lép.

Az átváltás folytán a lendkerekek a súlykeréktől eltávolodnak. Az újítási javaslat a bőrkopást teljes mértékben megszünteti és ezért népgazdasági szempontból igen jelentős.

Brandt Jenő és Helm Ödön (Északi Járóműjavító ÜV):

BROTÁNCSŐ HAJLÍTÁSHOZ IZZÍTÓ KEMENCE



A Brotán-csövek hajlítás előtti melegítését általában faszéntüzben végzik. Ez az eljárás a faszén ára miatt meglehetősen költséges és ezenkívül a faszén égésénél keletkező gázok miatt egészségtelen is.

Brandt és Helm elvtársak javaslata szerint a Brotán-csövek melegítését nyersolajtüzelésű kemencében végzik. A kemence jó hatásfokkal dolgozik, aránylag tökéletesen elég benne a tüzelőanyag. Ezenkívül az égéstermékek elvezetéséről is megfelelően gondoskodtak, így a kemence használata a dolgozók egészségesebb munkakörülményeit is biztosítja.

A csövek melegítése a kemencében 3 db, egymástól függetlenül szabályozható, nyersolajjal táplált égő segítségével történik.

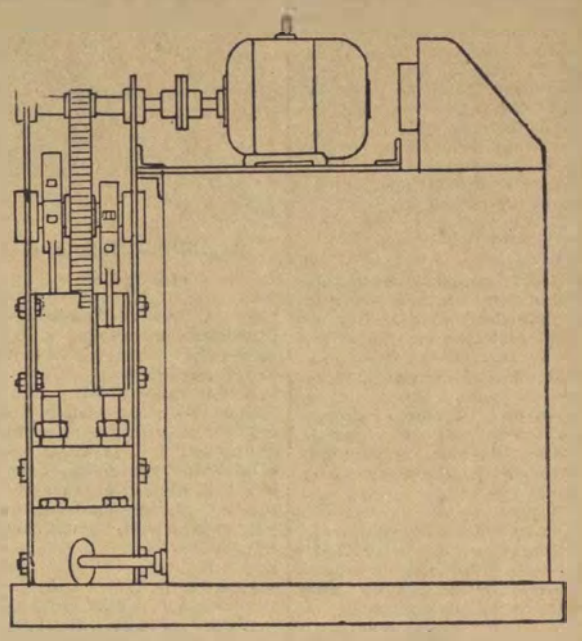
A csövek felmelegítése a faszenes melegítéshez viszonyítva 30 százalékkal rövidebb idő alatt lehetséges. A rövidebb melegítési idő következtében a csövek anyaga kevesebb szenet vesz fel, és kisebb a revegképződés is: a hajlítás alatt a cső anyaga kevésbé repedezik, mint a régi eljárás szerinti hevítésnél.

A javaslat gazdaságossági és egészségvédelmi szempontból jelentős, gyakorlati alkalmazására valamennyi szolgálati helynél sor kerülhet, ahol Brotán-csövek hajlítása történik.

Jávor Rezső, Balázs József, Helm Ödön (Északi Járóműjavító ÜV):

KAZÁNVÍZNYOMÁS PRÓBÁKHOZ GÉPI SZIVATTYÚKÉSZÜLÉK

A kazánok víznyomás próbáját egy kisteljesítményű kézi meghajtású szivattyúval végezték. Ez az eljárás hosszadalmas volt és meglehetősen nagy fizikai erő kifejtését igényelte. Több esetben három-négy dolgozó fizikai erejére volt szükség a kívánt nyomás eléréséhez.



Az újítási javaslat szerint a kazánok víznyomás próbáit egy villamos meghajtású megfelelően kiképzett szívó-nyomó szivattyú segítségével végzik. A szivattyú olcsón előállítható. Meghajtása egy külön villamos motor segítségével történik.

A javasolt szivattyú teljesítménye mintegy 3 liter percenként.

A víznyomási próbáknál az elérendő maximális nyomást könnyűszerrel el lehet érni, például a 411-es sorozatú mozdonyoknál ez a nyomás mintegy 21 kg/cm², A készülék segítségével a kazánok víznyomás próbája gyorsan és nagy fizikai erő igénybevétele nélkül történik.

Fajlagos kocsimozgatás helyett vonatrendezési normát!

Második ötéves tervünk szállítási feladatainak megoldása az eddigieknél termékenyebb munkamódszerek kialakítását követeli meg. Ebből az alapgondolatból indulok ki akkor, amikor a forgalmi szolgálatnál az *új tolatási módszerek* elterjesztését szorgalmazom. Mi, a szombathelyi igazgatóság területén a síktolatásnál *a lépcsőzetes vonatrendezési módszert immár* két éve alkalmazzuk. Vannak már eredményeink, de vannak gátló körülmények is.

Gátló körülmény

a módszer nehéz elméleti felépítése, amit az egyszerű emberek idegenkedve fogadnak. Ezen a nehézségen kíván segíteni az általunk kinyomtatott *újfajta tolatási jegyzék*, amely az eddigi nehézségeket kiküszöböli. Ez a tolatási jegyzék világosan megmutatja minden tolatóbrigád vezetőjének az egyes tolatási műveletek gyorsabb elvégzését.

A módszer szélesebb körben való alkalmazása és elterjesztése előtt a másik gátló körülmény véleményem szerint az, hogy a versenyben mint versenytényező *a fajlagos kocsimozgatás szerepel vonatrendezési norma* helyett. *A fajlagos kocsimozgatás versenytényezőként való szerepeltetése nem mozgósít a vonatok jó minőségű összeállítására.* Ez az oka annak, hogy a Budapest irányából jövő páros vonatok rendezése nem felel meg az előírt rendelkezésnek. Minél több kocsi mozgatása rövidebb idő alatt nem jelent mindig előnyt. A kocsik *minél kevesebb, gazdaságos mozgatása* ellenben előnyt jelent. A lépcsőzetes rendezés előnye éppen az, hogy el lehet kerülni a fölösleges mozgatást, ami feltétlen időmegtakarítást jelent.

A fajlagos kocsimozgatás versenytényezője alapján összeállított vonatok hátránya abban jelentkezik, hogy a vonalon a különböző helyekről kell a leadási kocsikat kisorozni. Ez meghosszabbítja a vonatok állomási tartózkodását, ami pedig az őszi forgalomban, de ma sem megengedhető.

Ahhoz, hogy a lépcsőzetes tolatási módszer tovább fejlődjön, *elengedhetetlenül szükséges a kocsirendezők és tolatómozdony személyzet versenyés premizálási tényezőjének összehangolása.* Jelenleg ez nincs meg, mert a mozdonyszemélyzet a tolatási órák, a kocsirendezők pedig a fajlagos kocsimozgatási idő szerint kapják a jutalmat. Ezért úgy látom, hogy ezt a kérdést *a vonatrendezési norma* bevezetése oldaná meg. Igen jó hatása volna ennek a két szakszolgálati ág együttműködése szempontjából is.

Területünkön a mozgalom továbbfejlesztése szempontjából versenyt szervezünk. A nagyállomásokon és a középállomásokon jutalomban részesül az a mozdony- és kocsirendezőbrigád, amely az új módszer szerint a legtöbb vonatot a legrövidebb idő alatt állítja össze.

A helyi jutalmazást

véleményem szerint minden állomáson ennek a szolgálatába kell állítani. Igen nagy fejlődést várhatunk ettől a versenytényezőtől abból a szempontból is, hogy a tolatási jegyzék alapján a mennyiségi teljesítmény mellett mérni lehet a jóminőségű munka alakulását is. A tolatás elvégzésére két sémát állítunk össze. Ez azt a célt szolgálja, hogy a kocsirendezőnek módjában áll az előnyösebbet választani. A sémákat külön dolgozzuk ki közép- és nagyállomásokra, figyelembe véve az állomás sajátos adottságait.

Véleményem szerint csak akkor várható az eddiginél lényegesebben jobb eredmény, ha országos viszonylatban *a mai fajlagos kocsimozgatás helyett a vonatrendezési normát tesszük meg premizálási és versenytényezővé.* Ezt kell felvenni a „kiváló dolgozó" szintek közé is a kocsirendező és tolató mozdonyszemélyzetnél.

Pánti Béla,
a szombathelyi igazgatóság vezetője.

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

E fontos kérdés eldöntésére tolatási feladvány-sorozatot indítunk. Lapunk jelenlegi és következő számaiban egy-egy megoldandó feladatot közlünk, s a feladatok megfejtését értékeljük.

A kérdés mindig az, hogy a feladatot ki fejti meg a leggazdaságosabban? A gazdaságosság eldöntésénél a tolatási időt és a mozgatott kocsik mennyiségét vesszük figyelembe.

Az idő értékelésénél a számítás egységessége céljából tapasztalati alapon *a kocsisorra való rájárás és kihúzás*, valamint *az összezárás idejét* átlagosan 6 percben, *a lökések* idejét átlagosan 1 percben állapítjuk meg. *A mozgatott kocsik mennyiségét* pedig az egyes kihúzások vagy zárások alkalmával mozdított kocsik összegezése útján határozzuk meg.

A versenyben elért sorrendi helyezést az értékelés eredményeként elért legkisebb pontmennyiség dönti el. Minden perc és minden 2—2 mozgatott kocsi 1 pontnak számít.

Egy-egy versenyszakasz öt hétig tart. A feladatot a versenyzőnek további kikötések nélkül a megadott feltételek mellett kell megoldania.

A megfejtéseket levélben címünkre kell beküldeni. (Egy levélben egy állomásról több dolgozó megfejtése is beküldhető.)

A megfejtés szövegében fel kell tüntetni a rendezendő kocsisort, valamint minden egyes kihúzás és szétrendezés utáni helyzetet. Azokat a kocsikat, amelyek állva maradnak, aláhúzással, az egy lökéssel szalasztott kocsikat pedig föléhúzással kell feltüntetni. A megfejtés végén közölni kell, hogy milyen módszert, hány kihúzást, zárást és lökést alkalmazott.

Példaképpen bemutatjuk egy kocsisor 3 vágányon történő megrendezésének megfejtését abban a formában, ahogyan azt részünkre be kell küldeni. A könnyebb szemléltetés kedvéért az egyes kocsikat számokkal jelöljük, a vonatban elfoglalandó csoportjuknak megfelelően. Például rendezendő kocsisor:

1 3 1 4 2 1 4 3 2 1 —» (kihúzás iránya).

I. helyzet				II. helyzet					
1	1	1	1		1	1	1	2	2
4	2	4	2						
3	3			3	3	4	4		

Lépcsőzetes módszer, 2 kihúzás, 1 zárás, 12 lökés.
B. állomás.

Kocsis Péter
tolatásvezető

A megfejtéseket az újság megjelenését követő első szombati napig kell beküldeni. A versenyben bárki részt vehet.

Az eredményeket név szerint és igazgatóságonként a beküldés után két hét múlva közöljük.

A legjobb eredményeket elérő versenyzőket a szakszervezet termelési osztálya könyvjutalomban részesíti.

I. VERSENYSZAKASZ, 1. PÉLDA

Számtani sorrendnek megfelelően rendezendő a következő kocsisor:

3 3 3 3 2 3 3 5 1 5 1 4 3 3 4 2 2 4 3 3 5 3

A rendezéshez rendelkezésre áll a kocsisor által elfoglalt vágányon kívül egy szabad és egy félig foglalt, tehát rendezési szempontból 3 figyelembe vehető vágány.

A vonat menetiránya: ←—|
a kihúzás iránya: —→.

Beküldési határidő: 1956. július 7.



A 424.166-os, Keleti fűtőházi mozdony vezetőjével szeretnénk megállni egy szóra... Vajon tudja-e, hogy június 11-én, a 4765-ös számú vonat továbbításánál az 5655-ös számú vonatnak 60 perces, a 4753-asnak pedig 30 perc késést okozott, mert határon kívül állt meg Alberti-Irsa állomáson, s utasítás és ismételt felszólítás ellenére sem volt hajlandó vonatát határon belül húzni és megosztani.

★

A debreceni „Mechwarth András" gépipari technikum diákjainak vidám és hasznos szünidejéhez hozzájárult a területi bizottság is. Elősegítette 64 tanuló csehszlovákiai útját, valamint ugyanannyi csehszlovák fiatal magyarországi látogatását. A magyar csoport július 4-én indul, a prágai II. számú gépipari technikum diákjai pedig 15-én érkeznek.

★

Ha nem értesült volna róla, ezúton hívjuk fel a TBKE figyelmét arra, hogy a szolnoki vonal 712-es számú térközének szigetelt sínmezője június 19. óta használhatatlan. Ha van ideje a TBKE-nek, kiszámithatja, hány órás késést jelent ez a jelzőnél utasítás szerint megálló vonatoknak.

Mivel foglalkoznak Hajdúhadház, Téglás, Kismicske szakszervezeti bizalmijai

Sokirányú, sok körültekintést kívánó a szakszervezeti munka ott is, ahol az üzemi bizottság csak egy szolgálati helyet fog át. De mennyivel több szervezőkészséget, áttekintést követel ott, ahol több szolgálati hely tartozik egy üzemi bizottsághoz. *Hajdúhadház* üzemi bizottságához tartozik az állomáson kívül *a II. pályamesteri szakasz*, valamint *Téglás* és *Kismicske* állomás. Ilyen körülmények között a szokottnál is fontosabb a szakszervezeti bizalmiak munkája, hiszen *a kisállomásokon ők képviselik a szakszervezetet.*

A szállítási feladatok elősegítése

— A bizalmihálózat lelkiismeretes működése nélkül igen nehéz helyzetben lenne az üzemi bizottság — mondja *Csapó Lajos* elvtárs, az ÜB elnöke. — Öt szakszervezeti csoport tartozik üzemi bizottságunkhoz. A szakszervezeti bizalmiak rendszeresen bejönnek a bizalmi-értekezletekre s ilyenkor részletesen beszámolnak állomásuk, szolgálati helyük életéről. A régebbi, nagyobb gyakorlatú bizalmiak segítséget nyújtanak az újabbaknak, így például a hajdúhadházi csoport bizalmija, *Molnár Imre* elvtárs patronálja a téglási bizalmit, *Rokonál Zsuzsannát*, aki csak néhány héttel ezelőtt vette át csoportját. Ugyanígy sokat foglalkozik a bizalmiakkal *Pető László* elvtárs, üzemi bizottságunk gazdasági felelőse, aki 1945 óta résztvesz a szakszervezeti munkában, tagja a területi választmánynak s az ötödik vasutasnapon kormánykitüntetésben részesült.

Hajdúhadház, Kismicske, Téglás állomásokra most nagy feladat hárul a zöldszállítmányok pontos, gyors továbbításával. De a munka zöme még hátra van: a gazdag káposztatermés elszállítása jelenti évről évre a legtöbb munkát ezeken az állomásokon. A szakszervezeti bizalmiak igyekeztek úgy előkészíteni a szállítási kampányt, hogy azt minél kedvezőbb körülmények között tudják a dolgozók lebonyolítani. A bizalmi csoportértekezleteken megbeszélték, hol lenne szükség *kedvezőbb munkakörülmények biztosítására* s a termelési értekezleteken hangot adtak a kívánságoknak, javaslatoknak.

A javaslatok alapján sor került Hajdúhadház állomás bővítésére, egyes váltók áthelyezésére, a világítási hálózat sűrítésére, az áruszállító kocsi kijavítására, az árukatár ajtajának átalakítására. Kisebb átalakításokat hajtottak végre Tégláson és Kismicskén is, a II. pályamesteri szakasz dolgozói pedig gondoskodtak arról, hogy a szükséges munkákat határidő előtt befejezzék.



Televiziós közvetítés az Északi Járóműjavító kultúrotthonában. (Kovács Géza felv.)

A Landler, az Északi és a Szombathelyi Járóműjavító féléves tervteljesítése

Két legnagyobb járóműjavítónk, *a Landler Jenő Járóműjavító* és az *Eszaki Járóműjavító ÜV* jóval határidő előtt fejezte be féléves tervét. A Landlerben június 20-án tettek pontot a félév végere. A kitűnő tervteljesítésben nagy részük van az élenjáró osztályoknak: a XIII D-nek, amely 15-én, a VII. osztálynak, amely 16-án, a VIII/A-nak, amely 19-én. a VI-nak, amely 19-én és a VIII/B-nek, amely 22-én fejezte be féléves tervét.

Az Északiban is siker koronázta azt a munkát, amelyet anyaghiánnyal és a kedvezőtlen első negyedévi időjárással küzdve a tél okozta lemaradások pótlásáért indítottak a dolgozók. Június 23-án délben sor került a második negyedévi terv teljesítésére, június 25-én pedig első félévi tervét fejezte be sikerrel a vállalat. Az eredményes munkáért mindkét üzem valamennyi dolgozóját a legteljesebb elismerés illeti.

A *Szombathelyi Járóműjavító ÜV* is befejezte féléves tervét június 23-án. Termelési tervét 2,1, mennyiségi tervét 5,8 százalékkal túlteljesítette. Terven felül 9 gőzmozdonyt, 97 teherkocsit, 21 személy- és 14 poggyászkocsit javított ki.

Segíti-e a jóviszonyt?

Június 19-én többed magammal, kocsivizsgálók és féklakatosok fordulószolgálatban voltunk Ferencváros személypályaudvaron. Eddig úgy volt, hogy a nappali szolgálatban az üzemi ebédre reggel 8 óráig megkaptuk a napijegyet, ha előzőleg igazoltuk, hogy fordulószolgálatot teljesítünk. Június 19-én is így akartunk napijegyet kapni, de a segédhivatalban *Kovács* elvtárs megkérdezte, hogy kinek a részére lesz az ebédjegy. Megmondtuk. *Erre azt a választ kaptuk, hogy ebédjegy nincs.*

Kijöttünk az irodából és megkértünk egy forgalmi dolgozót, hogy vásároljon nekünk ebédjegyet. Egy óra múlva megkaptuk. Ezután megkérdeztük Kovács elvtárstól, hogy miért teszik ezt a műszaki dolgozókkal? Így felelt: *a forgalmi dolgozó az első, maguk pedig mehetnek panaszra a minisztertől az istenig.*

Mi közelebbi fórumhoz fordulunk, a szerkesztőséghez és azt kérdezzük: *helyes-e az ilyen eljárás, elősegíti-e a szolgálati ágak együttműködését, a jó viszony elmélyítését?*

Szabó János
DISZ-titkár.
Ferencváros fűtőház.

Panaszkodik az üdültetési albizottság

Az idén sok gonddal küzdött Budapest-Dunapart teherpályaudvar üdültetési albizottsága. *Martinek Mária* váltóőr, üdülési felelős tele van panasszal:

— A területi bizottság ebben az évben csak kilenc beutalót adott. Tavaly harminckettőt kaptunk és elfogyott mind. De más baj is van. Nem oda kapjuk az üdülőjegyeket, ahová kérjük. Persze minden igényt lehetetlen kielégíteni, de jobb is lehetne az elosztás. Legtöbb dolgozónk idős, és nehéz fizikai munkát végeznek. Szabadságuk alatt gyógyulni akarnak. Ezért ragaszkodnak a gyógyüdülőkhöz, elsősorban Hajdúszoboszlóhoz.

— Az üdülési bizottság jóformán semmit sem tud tenni — folytatja. — Nincs beleszólásunk a beutalók elosztásába. A területi bizottság elkészíti az üdülési tervet, és csak azután értesít bennünket. Sérelmezzük azt is, hogy nyáron nem kapunk beutalót. Kinek kell a szeptemberi balatoni üdülés!

Miért nem mentek a területi bizottsághoz ezekkel a panaszokkal? Martinek elvtársnő legyint.

— Voltunk, de *Ferenc* elvtárs azt mondja, nem tehet róla. A multkor az üdültetési ankéton szó volt róla, hogy sok üdülőjegyet visszaküldenek a területi bizottságnak. Vajon nem kaphatnának ezekből pótlólag az üdültetési albizottságok? Főleg Szoboszlóra, Hévízre szeretnénk több beutalást kapni.

Mit mond az üdültetési albizottság másik tagja, *Sonkoly Nándor* főintéző, KTG-tiszt?

— Sok a reumatikus beteg, Hajdúszoboszló és Hévíz kellene! Nehéz megmagyarázni a reumás betegnek, hogy neki szeptemberben a Balaton hideg vizében kell áztatni a lábát.

Hogy szavait alátámassza, elővesz egy névsort.

— Tessék megnézni. A kocsirendezők átlagos életkora ötven év. Legtöbbjük 20—30 éve teljesít szolgálatot. Hát nem érdemlik meg azt a két hét pihenést? Már évek óta mondom a területi bizottságnál, hogy ne ők „ütemezzék" be, hogy ki mikor mehet üdülni, hanem kérjenek tőlünk egy ütemtervet. Ezután hangolja össze és mondja meg, mit tud adni és mikorra. Így sokkal kevesebb vita lenne. Nálunk nem kell a balatoni beutaló, de tudom, hogy másutt keresik.

Arató János intéző, forgalmi szolgálattevő elmondja, hogy két éve akar menni Hajdúszoboszlóra. Két évvel ezelőtt kórházban feküdt és az orvos szigorúan megparancsolta, hogy menjen Hajdúszoboszlóra, mert másként nem gyógyul meg.

Kíváncsiak lennénk ezek után a területi bizottság véleményére is.

Mészáros Ferenc

KÉRDEZZ — FELELÜNK

Több olvasónk kérésére foglalkozunk a helyettesítés díjazásával:

Ha egy dolgozó valakit helyettesít, erre az időre a ténylegesen betöltött munkakörre megállapított munkabér illeti meg. Ez azonban nem lehet kevesebb, mint amennyi saját munkaköre szerint megillette volna, ami annyit jelent, hogy a saját munkabére és a helyetteskénti betöltött munkakörre megállapított munkabér közötti különbözet jár a dolgozónak. A havidíjast csak a helyettesítés 30. napjától kezdve illeti meg helyettesítési díj. Ha órabéres helyettesít havibérest, akinek 240 óra vagy ennél több a rendszeres munkaideje, az órabéres dolgozót 210 órára átlagkeresettel, ezen felüli munkaidőre pedig készenléti díjjal kell elszámolni. Ha így egy hónapnál rövidebb ideig tart a helyettesítés, akkor a munkabér időarányos részét kell számításba venni.

Nem jár helyettesi díj azoknak, akik biztosított évi szabadságon lévő dolgozókat helyettesítenek.

Ha valamilyen szolgálati helyen nincs betöltve a vezető állás és ez huzamosabb időn át sem várható, de a vezetői teendőket a helyettes látja el, akkor a helyettest ideiglenesen meg kell bízni a vezetői teendők ellátásával. A megbízatás után helyettesítési díj illeti meg a dolgozót. Például: Lapu Istvánnét, Kiskunfélegyháza állomás Utasellátó üzemi konyhájának dolgozóját az üzemvezető megbízta a beteg szakácsnő helyettesítésével. Egy hónapnál tovább tartott, de a helyettesítési díjat nem folyósították részére, mert az üzem vezetője nem jelentette a helyettesi megbízatást az Utasellátó központjának. Lapuné elvtársnőnek jár helyettesítési díj.

A forgalmi szolgálatnál tömegével fordulnak elő ilyen esetek, amikor a szolgálati főnökség csak akkor intézkedik, ha a felsőbb szervek felhívták erre a figyelmüket. Az üzemi bizottságok egyik feladata, hogy segítsék az ilyen hibák felszámolását.

Mi az eljárás a tévesen kifizetett munkabér visszafizetésénél?

Ha valakinek akár számolási hiba miatt, akár más okból tévesen fizettek ki munkabért, a dolgozót a kifizetéstől számított 30 napon belül írásban értesíteni kell, valamint arról is, hogy visszafizetésre van kötelezve. Ha a vállalat 30 napon belül nem értesíti a dolgozót, akkor csak abban az esetben kötelezhető a visszafizetésre, ha a kifizetés helytelenségéről tudomással bírt, vagy a téves kifizetést maga idézte elő rosszhiszeműséggel, helytelen adatok bemondásával, bércsalással stb. Ebben az esetben is csak egyeztető bizottsági eljárás útján kötelezhető visszafizetésre. Az egyeztető bizottság határozata ellen a munkaadó és a dolgozó kerosettel fordulhat a járásbírósághoz.

BESZÉLJÜNK MAGUNK KÖZÖTT a kulturált utazásról

Egyik alkalommal jegyvizsgálókkal beszélgettem a Keletipályaudvaron. Így panaszkodtak:

— *Sajnos, csaknem tehetetlenek vagyunk az olyan utasokkal szemben, akik a szó szoros értelmében kíméletlenül pusztítják, rongálják a népvagyont. Összepiszkítják a személykocsik belsejét, kitörik az ablakokat stb. Naponta fordul elő a bőrülések kivágása, felhasítása. Aztán tömegével jönnek a kocsisérülési hiánylatok.*

— *Még szerencse* — mondták —, *hogy módunkban áll „rövid úton" elintézni az ilyen aktákat. Esetenként a vezénylőtiszt beleegyezésével kiállítunk egy-egy utánfizetési ürjegyet bizonyos összegről részkártérítés címén. Megbüntetjük — saját magunkat! (?) Pedig mi igyekszünk becsülettel ellátni szolgálatunkat. De hát mindenütt nem lehetünk ott...*

Így beszéltek és bizonyára így is cselekednek a személyvonati vonatkísérők. De vajon a tehervonattal utazó személyzet is harcol a kulturált utazásért? Helyzetük könnyebb, hiszen nekik nincs dolguk utasokkal.

A tehervonatok hatalmas állomásán, Ferencvárosban néztem szét. Kora délután volt. Az „F"-őrhelyhez érkeztem, amikor az 5170-es számú tehervonat a rendezőpályaudvarról húzott kifelé. A mozdony után frissen festve gurult a DA 66423-as szolgálati kocsi; az oldalán krétával pingált ízléstelen rajz, alatta ákom-bákom felirat: „*Csibák Marci bolond.*" A kocsi elment, futott állomásokon keresztül, hogy mindenütt hirdesse a mi szégyenünket.

Ezután a tizenegyedik vágányon sorakozó „*pakli*"-kocsikat látogattam meg. A Du 65471-es egy hónappal ezelőtt jött ki a szolnoki műhelyből. *Ablaka betörve, az ülőhelyek, padok kiszerelve.* Helyettük a kocsiban néhány tég a. *A villanyégők és kapcsolók szintén hiányoznak, a fogasok erőszakkal letörve.* A falak mindenütt összefirkálva tintaceruzával.

Utána a D 65758. számú kocsi következett. Április 25-én jött ki a műhelyből és már *hiányoztak belőle égők, kapcsolók, a falak összefirkálva, a WC-ablakot keretestől vitte haza valaki.* De menjünk tovább. A Du 66297. számú kocsi belül szintén piszkos és szemetes, a falakon a kréta- és ceruzafirkálás mellett *késsel faragott rajzok díszelegnek.* Az ajtóra szerelt szemvédő üvegeket romboló kezek kitörték. A gázlámpabura összetörve. Felmentem volna a 61458. számú kocsiba is, de ennek padlózata *olyan vastagon volt almozva szalmával, hogy bevallom, féltem belépni.* Láttam kocsikat, melyekből a kályhát ismeretlenek eltulajdonították. Láttam az új Dc sorozatú kocsikat is, kényelmes és célszerű berendezésük már megviselt, magánviseli a barbárság minden nyomát.

Amikor látogatásom után elhagytam a pályaudvart nem tudtam magyarázatot találni a pusztításokra. A bűnösök közöttünk vannak! Eszembe jutott, hogy a határállomáson járva találkoztam idegen vasutasokkal. Milyen másképp viselkednek.

Ezek után mi mással fejezhetném be soraimat, mint azzal, hogy szégyenkezve megkérdezem: *hát ilyen emberek is vannak közöttünk?*

Kovács József
vonatvezető, Ferencváros.

A kisállomások segítésétől a szakszervezeti kongresszus előkészítéséig

Kis állomás *Polgár*, *Nagycsere*, vagy *Kismarja*, de kis méretükkel nem mindig vannak arányban problémáik. A nagy forgalom ma már a kis állomásokat sem kerüli el, s a dolgozók is igyekeznek megfelelő munkakörülményeket teremteni maguknak. *Polgáron* például régi panasz volt, hogy az állomás hosszú végén semmi sem nyújtott védelmet a dolgozóknak az időjárás ellen. Legalább egy őrbódé nagyon elkelt volna, de hiába kérték már jóideje.

Nemrégiben megjelent az állomáson *Monoki István* elvtárs, a debreceni területi bizottság választmányának tagja, aki egyébként gyakori vendég a környékbeli kis állomásokon, s már nem egyszer segítette apróbb-nagyobb ügyeik elintézését. A kiadós beszélgetés közben elmondták az őrházikóra vonatkozó kívánságukat. Monoki elvtárs gondosan feljegyezte ezt is a Nagycseréről, Kismarjáról hozott egyéb kívánságokhoz. És rövid idő múlva már takaros kis őrház emelkedett Polgár állomáson.

A debreceni területi választmány tevékenységéről

Feljegyeztük a történetet, amelynek hitelét az új őrházikó bizonyítja, aztán *Debrecenben* első útunk a területi bizottsághoz vezetett. Monoki elvtárs gondossága felkeltette az érdeklődésünket a területi választmány többi tagjának működése iránt is, úgyhogy hosszú ideig beszélgettünk erről a területi bizottság elnökével és szervezőjével, *Lovász Imre* és *Orgován László* elvtárssal.

— A választmány tagjai — mondották — tudják, hogy a területi választmány a terület felelős, választott vezető-szerve. Külön felkérés nélkül is igyekeztek a legszorosabb kapcsolatot kiépíteni a dolgozókkal, választóikkal. Nem Monoki elvtárs az egyetlen, aki rendszeresen *felkeresi a kisállomások üzemi bizottságait, segítséget nyújt számukra a szakszervezeti taggyűlések és termelési értekezletek előkészítésénél és levezetésénél.*

— A választmány tagjai ezenkívül rendszeresen *fogadónapot tartanak* a területi bizottságon, s ezzel még szorosabb kapcsolatba kerülnek a dolgozókkal, még jobban *megismerik az egész terület problémáit* és ugyanakkor *a területi bizottság belső munkamenetét* is. 31 tagból álló választmányunk zöme a legmesszebbmenő segítséget nyújtja a területi bizottságnak, valamint az üzemi bizottságoknak. A következő hónapokban azt kérjük a választmány tagjaitól, hogy méginkább segítsék a szakszervezet munkáját a területen, mert csak így tudunk eredményesen, a XX. kongresszus szellemében, pártunk Központi Vezetőségének és a SZOT határozatainak értelmében méltóképpen felkészülni szakszervezetünk IV. kongresszusára.

A dolgozók érdekeinek védelmében

Hasonlóképpen beszél a területi választmány egyik legrégibb tagja, *Balogh Istvánné* elvtársnő, akit munkahelyén, az igazgatóság munkaügyi osztályán kerestünk fel.

— 1945-ben Debrecen állomáson én voltam az első szakszervezeti bizalmi — mondja. — Később az ÜB vezetőségi tagjává, majd a területi választmány és a területi elnökség tagjává választottak. Szakvonali munkám is számos lehetőséget ad arra, hogy a dolgozók problémáival foglalkozzam. Bérproblémákkal, versenyügyekkel, szabadságolási tervekkel fordulnak hozzánk a külszolgálatok, s például a versenystatisztika feldolgozása során mindig közöm a területi bizottság termelési reszortjával, hogy melyik szolgálati helyek maradtak le.

Baloghné elvtársnő nem egyszer síkraszáll *a dolgozók érdekeiért.* A területi bizottság legutóbbi ülésén keményen *bírálta az igazgatóság II., III. és IV. osztályának vezetőit, mert a kollektív szerződések megkötésénél nem adtak elég segítséget a külszolgálati vezetőknek*, s felszólította őket, hogy *a szerződések végrehajtásánál az eddiginél sokkal nagyobb figyelmet szenteljenek a dolgozók érdekeire.*

— A választmányi tagok nem tétlenek most sem — mondotta *Baloghné* elvtársnő —, de bizonyos, hogy a kongresszus előkészítésénél még tevékenyebben bekapcsolódnak a szakszervezeti munkába. A szakszervezeti demokrácia legfelsőbb fórumának, a kongresszusnak rendkívül nagy feladatok megoldására kell irányt szabnia, sikerét pedig a jó előkészítő munkának kell megalapozni.

A debreceni területi választmány tagjainak szavai és cselekedetei azt tükrözik, hogy felelősséggel, választóik bizalmára méltóan akarják előbbrevinni a szakszervezet munkáját. Ha ez a törekvés jellemzi a többi területi választmány tevékenységét is, a kongresszus új sikerek útját nyitja majd meg.

A munkás- és személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedéséről

tárgyaltak a szolnoki ankéton

Az ankét megkezdése előtt több olyan véleményt hallottunk, hogy mostanában nincsenek nagyobb bajok a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésével, tehát az ankét tárgya nem látszik elsőrendű problémának. Ahelyett, hogy vitába bocsátkoznánk ezekkel a véleményekkel, idézzük *Lándor Ernő* elvtársnak, a budapesti területi bizottság termelési felelősének megnyitó szavaiból a következőket:

— *Tavaly áprilisban és májusban a személyszállító vonatok 23, a munkásvonatok 16—20 százaléka közlekedett késve, az idén a személyszállító vonatok 33, a munkásvonatok 18—24 százaléka. Június első tíz napjában a munkásvonatok 19,9, a személyszállító vonatok 33,3 százaléka késett a budapesti igazgatóság vonalain.*

Ennek a statisztikának a jegyében tartotta meg szolnoki ankétját a budapesti igazgatóság és a szakszervezet területi bizottsága. Az ankét részvevői — a pályafenntartási szolgálat kivételével minden szakszolgálat képviseltette magát — számos szemszögből vizsgálták a személyszállító és munkásvonatok késésének okait, s igyekeztek hozzájárulni észrevételeikkel ahhoz, hogy a kedvezőtlen késési statisztika javuljon.

A tehervonatok helytelenül értelmezett előnye

A szolnoki vonalon előforduló késések leggyakoribb okait *Stomfai István* vonalbiztos ismertette. A többi között idézte azt a rendelkezést, amely kivételes esetekben, egyes alkalmakkor némi engedményt ad arra, hogy a teherforgalom lebonyolítása érdekében a munkásvonatok kivételével egyes személyszállító vonatokat kisebb mértékben késleltetni lehessen, de *csak akkor, ha ez a tehervonatoknak jelentős előnyt biztosít.* Rámutatott, hogy az állomások ezzel a könnyítéssel igen sok esetben visszaélnek, s helytelen eljárásukkal a személyszállító vonatok egymásba fonódó közlekedési tervét felborítják.

Részletezte az egyes szakszolgálatok teendőit a késések kiküszöbölésénél, különösen hangsúlyozva a vonatok előkészítésének, helyes menesztésének, az írásbeli rendelkezések gyors kiadásának, a forgalmi szolgálattevők tájékozottságának, a menetlevelek szigorú ellenőrzésének, a pontos gépkijárásoknak a fontosságát. Beszélt a lassújelek kitűzéséről, s ennek egyik veszedelmes fajtájáról, amikor a lassújeleket az érdekelt állomások értesítése nélkül tűzik ki. Végül hivatkozott arra, hogy a szolgálati főnökök tartoznak rendszeresen vizsgálni a személyszállító vonatok közlekedését, s a hibákról jelentést tenni az igazgatóságnak, ezt azonban többnyire elhanyagolják.

A beszámolót követő vitában a hozzászólók nagy része annak a kívánságnak adott hangot, hogy a *menetrend-szerkesztésbe vonják be a közvetlen végrehajtó szolgálatot,* az állomásfőnököket, mozdonyvezetőket, forgalmi szolgálattevőket. *Kiss Mihály* vonatvezető annak a véleményének adott kifejezést, hogy a szolnok—hatvani vonal menetrendje revízióra szorul. *Csendes Pál* rendelkező forgalmi szolgálattevő arra hívta fel a jegyvizsgálókat, hogy szorgalmazzák, segítsék az utasok ki- és beszállását.

A menetirányítás hibáiról

Herczeg Sándor (igazgatóság IV. osztály) szintén a jegyvizsgálók kötelességeiről beszélt, a többi között *a 41-es mintájú jelentések fontosságáról.* A kocsik műszaki hibáit, a lerázódó ablakokat, a beázó tetőzetet csak ilyen jelentések alapján tudja a műszak kijavítani. *Németh* elvtárs, mozdonyvezető az utolsó pillanatban adott jelzéseket kifogásolta. *Kántor Béla* (I/8. szakosztály) hangsúlyozta, hogy a forgalmi szolgálattevőknek a vonat indítása előtt legalább 2—3 perccel a téren kell lenniök. Sok késést okoz az, hogy a Szolnok—Szajol közötti vonalrész *„senki földje"*, mert sem a budapesti, sem a debreceni igazgatóság nem törődik vele megfelelően. Hibáztatta, hogy *a menetirányítók jobbára csak a tehervonatok közlekedését irányítják,* a személyszállító vonatokét csupán regisztrálják. Felhívta a pályafenntartási szolgálatot, hogy egyeztessék ősszel a lassú-jeleket, *ne legyen egy-egy vonalon egyszerre 8—10 helyen lassújel. Kovács József* ferencvárosi vonatkísérő a vonat- és mozdonyvezetők, valamint a menetirányítók együttműködésének fontosságát hangsúlyozta, de kifejtette, hogy a menetirányítók sokszor zaklatásnak tekintik az érdeklődést. Ebben — mint mondotta — sokszor a vonat-, illetve mozdonyvezetők is hibásak. Mindig *a szolgálati fegyelem betartásával történjen az érdeklődés.*

A túlzott adminisztráció hatása

Hegyi elvtárs, fűtőházfőnök kifejtette, hogy az úgynevezett körfolyamatos menet nem vált be, mert megszaporodtak a gépmenetek. A külszolgálat munkájának hibái — mondotta — a vezetés hibáit tükrözik. A felsőbb szakvonali vezetők többnyire csak a saját feladatukat nézik, nem mérik fel a vasút egészének munkáját. *A tehervonatok előnyben részesítésénél például többször ellentétes rendelkezések látnak napvilágot. Békési* elvtárs, Szolnok állomásfőnöke a hibák egyik forrását abban látta, hogy *a menetirányítókra és állomásirányítókra túlságosan sok adminisztratív munka nehezedik,* s ez a forgalom tényleges irányításától vonja el őket. Szorgalmazta, hogy mielőbb állapítsák meg a *műszaki normákat* az állomásokra és a vonalakra. Végül *több önállóságot, kezdeményezőkészséget követelt a forgalmi szolgálattevőktől. Nagy Miklós* (budapesti politikai osztály) a lelkiismeretes tehervonati mozdonyvezetőkről beszélt, akik figyelembe veszik azt is, hogy ne késleltessenek meg személyvonatokat.

Több hozzászólás után *Lándor* elvtárs zárta be az ankétot. Megállapította, hogy a hasonló ankétok már sokszor hoztak kedvező eredményeket a menetrendszerű közlekedésben, bizonyos, hogy ez az ankét a szolnoki vonalon is érezteti majd hatását. A feltárt hibákat még az őszi forgalom indulása előtt ki kell javítani, s a munkás-, valamint a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedését a legnagyobb teherforgalom idején sem szabad háttérbe szorítani.



Fegyelmezettségéről, szorgalmáról ismerik munkatársai a BEV Vágóhíd állomáson Kiss Gyula kocsirendezőt.
(Kovács Géza felv.)

A Hatvani Fűtőházból jelentik

Nagy megelégedéssel értesültek róla a hatvani fűtőház dolgozói, hogy a vontatás már június 2-án teljesítette féléves százelegytonnakilométer tervét 130 százalékos havi átlaggal. A dolgozók odaadó, áldozatos munkája következtében jól sikerült a féléves mozdonykilométer terv teljesítése is. Erre június 23-án került sor havi 115 százalékos átlaggal.

A vasútüzemi értekezlet elé

Néhány nap múlva, július 7-én ül össze a XI. országos vasútüzemi értekezlet, hogy az elmúlt évekhez hasonlóan megvitassa a nagy őszi szállítási feladatokat. Szándékosan nem használjuk ez alkalommal az eddig megszokott *„csúcsforgalom"* kifejezést, mert *ezt a szót törölni kell a vasút szótárából.* A szállítási feladatok ugyanis ma már úgy alakulnak, hogy az év minden szakában egyaránt őszi helytállást követelnek. Bizonyságul csak egyetlen számadatot hozunk fel: *1956 áprilisában két százalékkal több árutonnát szállítottunk, mint 1955 novemberében, a nagy őszi forgalom legnehezebb időszakában.*

S a szállítandó áruk mennyisége hétről hétre, hónapról hónapra növekszik. Több az iparcikk, de több az elszállítandó mezőgazdasági termény is. Az idén bővebb gabonahozamra számítunk, mint amilyen az elmúlt évben volt és a várható cukorrépa termésünk akkora, amilyen még magyar földön nem termett. És a szállítási feladatok növekedésével még mindig nem tart lépést a vasút fejlődése! Az ipar termelése öt év alatt több mint háromszorosára nőtt, de ugyanez idő alatt vasútvonalaink építési hossza mindössze 1,6 százalékkal emelkedett, az üzemképes mozdonyállag 18,5 százalékkal, a teherkocsi üzemi állag pedig 43,1 százalékkal lett magasabb.

Hogy teljes legyen a kép, hozzá kell még ehhez tennünk, hogy a második ötéves tervben előirányzott vasúti járművekből most, az első évben még igen keveset kapunk. Ez tehát azt jelenti, hogy *a szállítás növekedése és a vasút fejlődése között nincs egyenlőségi jel. Ez évben is csak akkor tudunk megbirkózni a feladatokkal, ha — túlzás nélkül mondva — hősies munkát végez minden vasutas.*

Előreláthatóan az őszi feladatok elvégzéséhez biztosítanunk kell szeptemberben a 3,6, októberben és novemberben a 3,5. decemberben pedig a 3,83 napos kocsiforduló. Naponta szeptemberben majdnem 14 500, októberben és novemberben 15 000, decemberben pedig 13 800 kocsit kell megraknunk, mégpedig úgy, hogy az átlagterhelés az előbbi havi felsorolás szerint 14,45, 14,62, illetve 14,50 tonna legyen. Jelentősen növelnünk kell a vonatok átlagos hasznos terhelését és naponta legalább 440, 450, illetve 440 irány-, cél- és közvetlen vonat közlekedését kell biztosítanunk.

A felsorolt számok még nem véglegesek, éppen a július 7-én összeülő vasútüzemi értekezlet feladata, hogy megvitassa ezeket. Annyit azonban már most megmondhatunk, hogy *az irányelvek csak nagyvonalakban szabják meg a vasút feladatát és éppen a résztvevőkre vár, hogy helyi lehetőségeiket figyelembe véve, javaslatokat tegyenek.*

Az értekezlet sikere függ attól, hogy mennyire felkészülve jelennek meg azon a küldöttek, mennyire mérték fel a lehetőségeiket, figyelembe véve a dolgozók javaslatait. Az őszi szállításokra, *a XI. vasútüzemi értekezletre felkészülni annyit jelent, mint megteremteni az új módszerek elterjesztésének műszaki feltételeit, bevezetni az új siktolatási és elegytovábbítási módszereket, továbbfejleszteni az összekapcsolt mozgalmat és felkutatni valamennyi olyan lehetőséget, amely megkönnyíti a szállítási feladatok elvégzését.*

Az őszi forgalom ideje alatt is rendkívül fontos, hogy biztosítsuk a szállítás gazdaságosságát, az önköltség csökkentését. Hogyan lehetséges ez? *Elsősorban az átlagos terhelés növelésével.* Az elmúlt évek már megtanították arra, hogy kevés az, ha néhány túlsúlyos vonat kifogástalanul közlekedik, de ugyanakkor a vonatok többsége kiterheletlenül szalad a vonalakon. Nem szép jelentésekre, néhány „kirakat" túlsúlyos vonatra, hanem *arra van szükség, hogy minden vonat jól kiterhelten, túlsúllyal közlekedjen.* De még nem minden ez sem. Nagyon fontos az, hogy *a kocsikat a raksúly-előírás szerint terheljék meg.* Egy másik, a gazdaság szempontjából is számottevő követelmény: a menetrendszerűség.

De még nagyobb hiba lenne, ha megfeledkeznénk azokról, akiknek helytállásán, munkalendületén múlik az őszi szállítás — a vasutasokról. *Már most meg kell kezdeni az utazószemélyzet laktanyáinak előkészítését, az esetleg más célra igénybe vett laktanyák felszabadítását.* Gondoskodni kell megfelelő berendezésükről, tisztaságukról, felszerelésükről, a tisztálkodáshoz szükséges eszközök biztosításáról. Meg kell kezdeni a védőruhák kiosztását, a használtak kitisztítását, rendbehozását.

A XI. vasútüzemi értekezlet csak a feladatokat szabja meg, a végrehajtás a vasutasokon múlik, a vasutasok munkakedvén, munkalendületén. Az eddigi eredmények azt bizonyítják, hogy ez a lendület megvan. El kell hárítani minden olyan körülményt, amely az elkövetkezendő hónapok alatt fékezné a vasutasok munkalendületét.

LEVELEZŐINK írják

Azonnali intézkedést!

1956. január 1-től 1956. május 1-ig gyermektelenségi adót vontak le tőlem. Igaz, hogy „csak" négy gyermeknek vagyok az édesanyja. Ez év januárjában jelentettem szolgálati főnökömnek, hogy jogtalanul vonnak le tőlem havi 26 forintot. Áprilisban bemutattam a négy gyermek születési bizonyítványát is. Eredmény, hogy május 1-től nem vontak tőlem adót, azonban a négy hónap alatt jogtalanul visszatartott 104 forintomat még a mai napig sem kaptam meg, bár június 14-én személyesen is jártam a számfejtő főnökségen.

Meddig várjak még a pénzemre?

Budai Józsefné
Békéscsaba állomás

Lelkiismeretlenség így bánni egy négy gyermekes anyával. Reméljük, hogy az illetékesek is rádöbbennek, hogy különösen ilyen nagy családnál nem mindegy, hogy mikor jutnak hozzá a jogtalanul levont pénzhez. (A szerk.)

Akikről kevés szó esik

Az állomások és hivatalok megszokott képéhez tartozik, hogy reggelenként szorgalmas női kezek gondoskodnak arról, hogy az ott dolgozók tiszta, rendes környezetben végezzék munkájukat. Mégis a tisztaság ezen „apostolairól", a takarítónőkről csak az állomásvizsgálatok, vagy egyéb szemlék alkalmával veszünk tudomást. Ez még a kisebbik baj. Szomorúan tapasztaltam, hogy különösen idegen honállomású vonatkísérők nem adják meg azt a megbecsülést a takarítószemélyzetnek, amelyet megérdemelne.

Vác állomáson Kiss Pálné már nem fiatalasszony, de kezenyomán tisztaság és rend van a szobában, sőt — dicséretet soha nem várva — még virágot is helyez egyik-másik asztalra. Mi büszkék is vagyunk az elvtársnőkre és megbecsüljük őket. Ezt jogosan el is várhatják nemcsak Vácott, hanem mindenütt.

Szobonya László
Vác állomás

Ez aztán gépesítés!

Mezőhegyes állomáson már több mint két éve hever kihasználatlanul egy homokszárító-gép. Egy-egy része lassan tönkre megy, elrozsdásodik. Állítólag hitel hiánya akadályozza a gép üzembehelyezését, legalább is ezt mondja a szegedi igazgatóság IV. osztálya. Felvetődik a kérdés, miért volt szükség a gép beszerzésére, ha arra már nem jut pénz, hogy üzembehelyezzék? Ki a felelős azért, hogy a drága gép veszendőbe megy?

Cserháti József
Szeged Igazgatóság

Elismerés

Serény munka folyik az árvízsujtotta területek helyreállításáért. Ez nagy munkát ró a vasutasokra is. Csupán Nagybaracska állomásra május hónapban 532 kocsi építési anyag érkezett.

Munkánkat megkönnyíti egy bajai és egy kecskeméti vonatkísérő csapat. Már sok telepállomás vonatkísérőivel működtem együtt, de ilyen lelkes, pontos, utasítás szerint dolgozó csapatokkal még nem találkoztam. Éjjel vagy nappal, sokszor szabadidő nélkül végzik fáradságos munkájukat. Várakozási idejüket gyakran az utasítások tanulmányozására fordítják.

Minden dicséretet megérdemel Kovács Imre és Gyimes Pál vonatvezető. Dékány Pál, Bódi József és a többi vonatkísérő.

Zentai István
Nagybaracska állomás

Már megint a víz

Furcsa, hogy egy olyan nagyforgalmú állomáson, mint Sajószentpéter, nincs víz. Évek óta kérjük az újmiskolci pályafenntartási főnökséget, hogy szereljenek fel használható kutat, de csak ígéreteket kapunk. A meglévő kút egy-két hónapig jó, öt-hat hónapig rossz.

Száz méterre van az állomástól a vízvezetékkel felszerelt egészségház. A vízvezetékből a községben hat elágazás van, csupán a vasuton küzdünk vízhiánnyal.

Mint az állomás épületének egyik lakója, kérem a szerkesztőséget, segítse a sajószentpéteriek jogos kérésének teljesítését.

Rimóczi László
Berente szénpályaudvar

Hogyan örködik a törvényesség felett a szombathelyi igazgatóság?

A történet néhány hónappal, sőt néhány évvel ezelőtt kezdődött Nagycenk állomáson, mégpedig úgy, hogy *Kovács Jenő* vezető pályamester összeszekülönbözött *Fekete Gyula* forgalmi szolgálattevővel. Ez még nem indokolná az újságcikket, de az igen, hogy ennek az összekülönbözésnek hosszú folytatása lett.

Fekete Gyula forgalmista mindent elkövetett, hogy megkeserítse Kovács Jenő és családja életét és valószínű, hogy Kovács Jenő is azon igyekezett, „ne maradjon tartozása" a forgalmistával szemben. A folytatása a dolognak az lett, hogy a veszekedés után nem sokkal szolgálati érdekből kirendelték Kovács Jenőt, aki két évig élt távol családjától. Hogy ebben van-e része, vagy sem Fekete Gyulának, azt nem tudjuk határozottan állítani,

A két ember perpatvara a kihelyezéssel azonban nem ért véget, tovább folytatódott a torzsalkodás, melynek aztán 1955. január 27-én egy levél próbált véget vetni. A szombathelyi igazgatóság 809/161/1954. I. szám alatt értesítette Kovács Jenőt, hogy *„a nagycenki pályamesteri lakását azonnali hatállyal felmondjuk, Cserelakásként kijelöljük számára ágfalva—szombathelyi vonalon levő 21/A. sz. őrházat... Lakáscseréjére az adott részben okot, hogy szakaszos pályamesterünk számára kellett helyben lakást biztosítani. Figyelembe vettük továbbá össze nem férő magatartását, melyet lakószomszédjával, Fekete Gyula vezető főellenőr és családjával szemben tanúsított.*

Jelen rendeletünk végleges, ellene fellebbezésnek helye nincs. Lakáscseréjét jelen rendeletünk kézhezvételétől számított 30 napon belül végre kell hajtani... Szombathely, 1955. január 27. Székely József s. k. m. főtanácsos."

Nos, a levélhez nem teszünk megjegyzést, de tény az, hogy szerepel benne Fekete Gyula neve. akinek, mint már említettük, állítólag messzire nyúlnak rokoni kapcsolatai. És az is bizonyos — legalábbis a levél szövegezése „az adott részben okot" erre vall —, hogy a lakás *annak a szakaszkezelő pályamesternek kellett, akinek a közelben saját lakása volt, viszont a Kovács Jenőnek kijelölt lakás a meglevő 2 szoba, konyha, fürdőszoba, vízvezetékkel ellátott lakás helyett 1 szoba konyhás, 400 méterre Magyarfalva állomástól,* ahová Kovács Jenő csak tízórás utazás után tudott hazajutni.

Miután „fellebbezésnek helye nincs" (!) Kovács Jenő levelet írt a Szabad Népnek, melynek közbelépésére a következő levelet kapta a vasúti főosztály jogi szakosztályától 1871/137/1955 szám alatt: *...a szombathelyi igazgatóság figyelmét felhívtuk arra, hogy Ön a lakásrendelet értelmében csak olyan cserelakásba költöztethető át, mely indokolt lakásszükségletét kielégíti, tehát legalább 2 szobás lakásba. A lakásnak emellett jelenlegi lakása községének területén kell lennie... Mindezekből megállapíthatóan tehát a szombathelyi igazgatóság csak abban az esetben fogja Önt ismételten lakáscserére felhívni, ha a fenti feltételeknek megfelelő cserelakást tudja majd részére biztosítani. Budapest, 1955. augusztus 13. Tóth s. k. szakosztályvezető helyettes".*

Ezzel be is fejeződne a történet. ha... Hát igen, ha a megnyugtató levél ellenére 1955. augusztusában, amikor a panaszos éppen szolgálati úton volt, meg nem jelennek az illetékesek Nagycenken és *a hatóság segítségével ki nem lakoltatják Kovács Jenőnét és hároméves gyermekét abba a távoli őrházba, amelyet a lakásrendelet értelmében ő nem köteles elfogadni.* A kilakoltatásnál ráadásul bútora és egyéb ingóságai megsérültek, a hivatalos számlával benyújtott kártérítést pedig senki sem vette tudomásul.

Ezekután megkérdezzük: hogyan örködik a törvényesség felett a szombathelyi igazgatóság? Kit vonnak felelősségre az elkövetett törvénysértésért? És hol adnak tisztességes lakást Kovács Jenőnek? Mert most már e kérdésekre adott kielégítő válaszok nélkül nem fejeződhet be ez a történet!

Ifjúsági élet

PATRONÁLÓK ÉS PATRONÁLTAK

(Tudósítónktól.) A szegedi igazgatóság területén, amikor megkezdődött a készülődés a Landler Jenő kulturális és sportseregszemlére, több szolgálati helyen az idősebb dolgozók vállalták a fiatalok patronálását. A vállalás nem papírfelajánlás maradt, hanem az eltelt hetek során eleven valósággá vált.

Különösen *jó munkát végeznek a szentesi fűtőház idősebb dolgozói*, akik azzal is lelkesítik a diszistákat, hogy a fiatalok részére minden hónapban célprémiumot tűznek ki. *Májusban például 380 forint célprémiumot osztottak ki közöttük.* Az idősebb dolgozók versenyre keltek a fiatalokkal és az eredményeket szembetűnő helyen a nyilvánosság elé tárták. *Verseny közben segítséget nyújtanak és foglalkoznak velük magánéletükben is. Elmondják észrevételeiket magatartásukról és tanácsokat adnak arra, hogyan viselkedjenek.*

A feladatok elvégzéséhez nagy segítség, hogy közösen állítják össze a munkatervet. A tervekben *konkrét feladatokkal bízzák meg a fiatalokat* és segítik, ellenőrzik a kijelöltek végrehajtását.

A DISZ-titkár minden alkalommal részt vesz a fűtőház műszaki konferenciáján, ahol megbeszélik a feladatterveket, amelyet külön kapnak meg az ifi-brigádok. Így volt ez legutóbb is, amikor a fűtőház DISZ-brigádjaira bízták két motorkocsi részlegjavítását, egy motorkocsi hat havi vizsgálatát és három motorkocsi részleges vizsgálatát. Egy motorkocsi esztergályos munkálatait *Kolenyák Endre* ifjúmunkásra bízták.

Egy-egy munkaterületen az idősebb reszortosok segítik a fiatalok szakmai és politikai fejlődését. Vasutasnapra készülve a szentesi ifi-brigádok vállalást tettek a feladattervek minőségi, időbeni elvégzésére.

Fiatalok versenye

Tapolca állomás vonatkísérő DISZ-brigádjai a közelgő vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére lendületes munkaversenybe kezdtek. A fiatal vonatkísérők legutóbbi eredményei a következők: *a legjobb Polgár Lajos ifi vonatvezető brigádja*, amely 133,3 százalékot ért el. A második *Horváth Imre* brigádja 126,9, harmadik *Horváth György* brigádja 116 százalékos eredménnyel.

A többi diszista vonatkísérő brigádok is jó eredményeket értek el a fiatalok közötti vetélkedésben.

Bognár Károly
párttitkár
Tapolca

TÍZÉVES TALÁLKOZÓ

A Vasúti Tisztképző Intézet 1946-ban végzett hallgatói részére tízéves találkozó megtartását tervezzük 1956. augusztus 4-én Budapesten, zártkörű, közös, zenés vacsorával egybekötve.

Felkérjük tanfolyamtársainkat, hogy részvételükről az értesítést július 15-ig küldjék meg a „Szocialista Vasútért" szerkesztőségének címére. A találkozó végleges helyét és óráját minden jelentkezővel közölni fogjuk. Felkérjük az elvtársakat, hogy azokat is értesítsék a találkozóról, akikhez esetleg nem jut el az újság.

A találkozóra minden tanfolyamtársat és feleségét szeretettel várjuk. A vacsora költsége előreláthatólag 25 forint lesz.

Intéző Bizottság

HÍREK

Olvasószoba a szemétdombon!

Amikor beléptem nem tudom mit láttam meg először — a kötélvastagságú pókhálókat-e, melyek a mennyezetről lógtak méteres hosszúságban vagy az összevert, kormos falakat, melyekről alig lehet elhinni, hogy egykor fehérek voltak, vagy tán a padlón horosodó vastag malterréteget? Tulajdonképpen mindegy. Amit láttam az mind megdöbbentő és elképesztő.

Téglacsomó bokáig érő szemét közepén. Agyontaposott dekorációs papírok és rég idejét múlta transzparensek halmaza. Szanaszét dobálva rongyok, csontok s mintegy félezer „csikk", valamint a hozzá elhasznált hatalmas gyufamennyiség, s a jóég tudja még mi minden.

Szemközt ajtó, jobbról-balról szintén egy-egy, majd mégegy, azaz csak ajtónyílás, mert az ajtó — hiányzik. Kár is tovább sorolni, inkább elárulom, hogy hol láttam mindezt: a Debreceni Járműjavító Vállalat olvasótermében, ahol szanaszét hever a szemét, de hiányzik az asztal, a szék, az olvasólámpa, egyszóval minden, ami kelléke egy olvasóteremnek.

A felsoroltakhoz csak annyit: néhány évvel ezelőtt ez az olvasóterem olyan volt, hogy aki be akart lépni, előbb önkéntelenül is letörölte a cipőjét. A parkett ragyogott s a berendezés ellen sem volt soha kifogás. De hova lett mindez?! Ugy látszik beleveszett az olvasás fontosságát hangoztató, évek óta tartó szónoklatokba.

S ezután lássuk a könyvtárat. Balfelől a mennyezeten keresztül egyhangúan csepeg be az eső, melyet a növényvilág rendkívüli kedvel, de érthető okokból nem lelik benne örömüket a Móricz-, Mikszáth-, Jókai-, Erenburg-, Gorkij-, Mark Twain-kötetek.

A fal méter magasságig salétromos és a 7500 könyv ujjnyi vastagon penészes. A könyvtár ablaka négy éve törött, a fűtés céljára szolgáló dobkályha tűzveszélyes, a rongyos könyvek kötöttése egy éve vajúdik, a könyvállvány kevés és több mint 100 könyv emiatt az asztal hátán porosodik. A könyvtáros rekedtre panaszkodta magát az eltelt évek folyamán és lejárta a lábát. Hiába.

Mindezeknek tanúja az az 500 olvasó, aki rendszeresen ellátogat ide. De nem tanúk azok a vezető elvtársak, akik tenni is tudnának valamit. Javasoljuk, hogy sürgősen nézzenek itt körül az illetékesek és intézkedjenek a „mentési munkálatok" megkezdéséről, a 7 és félezer könyv, valamint az 500 lelkes olvasó érdekében.

(vadász)

— **Zakatolásmentes vasúti** pályát építenek 23 csehszlovák vasúti szakmunkás segítségével Ebes és Hajdúszoboszló között. Az új módszer lényege az, hogy 48 méteres sínmezőt fektetnek le s a síndarabokat összehegesztik. Ezzel lehetővé válik, hogy nagy hosszúságban az ismert zakatolás elkerülésével roboghatnak a vonatok. Naponta 600 méteren végzik el az új pálya építését. A csehszlovák és magyar dolgozók június 26-án kezdték meg az új sínek lefektetését.

— **Alkalmi büfészolgálatot** létesítenek a hétvégi különvonatoknál.

— **Előregyártott elemekből** száraz eljárással felépíthető kisebb MÁV-épületek első épületének tervezését befejezte az UVATERV.

— **Jólsikerült ankétot tartottak** a közelmúltban Szeged állomáson a különböző szolgálati ágak biztonsági megbízottai és munkavédelmi felügyelői. Meghatározták a feladatokat az egyes üzemszemlék alkalmával megállapított hiányosságok kiküszöbölésére, valamint a személysérülési balesetek megelőzésének módját.

— **Az elmúlt három esztendő alatt** mintegy 7720 kilométer hosszúságú új vonalat építettek Kínában, ami a jelenlegi ötéves tervben létesítendő összes vonalhossz kétharmad része. Hamarosan megkezdik három új fővonal építését.

— **Peking város közlekedési küldöttsége** kéthetí budapesti tartózkodás után június 26-án elutazott hazánkból.

— **Elkészült az építési terve** a gyorsvasút Csepel—Szigetszentmiklós közötti szakaszának.

— **Új elárusító helyiséget** nyitott az Utasellátó a pécsi vasútigazgatóság épületében.

— **Szófiában miniszteri** szinten értekezletet tartottak több európai népi demokratikus ország egymás közötti személy- és áruforgalmának kérdéseiről. Hazánkat Bebrits Lajos, közlekedés- és postaügyi miniszter képviselte.

— **A hernádnémeti vasúti híd** építési tervei elkészültek.

— **Megélénkül a balatoni idegenforgalom** ebben az esztendőben. Több, mint 2000 svájci, angol, francia, svéd, finn, német és cseh túrista, üdülő keresi fel a magyar tengert.

— **Ezer, illetve** ötszáz forint jutalomban részesültek Kohányi István vonatmenesztő térfelvigyázó és Gulyás András váltóőr, mert Nyékládháza állomáson éber szolgálatukkal súlyossá válható balesetet előztek meg.

LAKÁSCSERE

Elcserélném két szoba, konyhás utcai szolgálati lakásomat egy szoba összkomfortos, vagy egy szoba hallos magánlakásra, Budapest területén. Érdeklődni lehet egész nap Budapest, VI., Rudas László út 81, II. 16.

Nyugathoz közel levő nagyméretű két szoba hallos személyzeti szobás összkomfortos MÁV-házban levő lakásomat elcserélném két szoba komfortos Budapest belterületén levő magánlakásra igényjogosult vasutas dolgozóval. (A személyzeti szobában magános férfi társbérlő van.) Érdeklődni lehet telefonon: 149—016, 148—279, 8—16 óráig, Gémes Károlynál.

Elcserélném XX. kerület Soroksár—Millennium-telepi kétszobás komfortos szolgálati lakásomat, melynek bére 72 forint (állattartási lehetőség van), egyszobás komfortos, vagy garzonlakásra Budapest belterületén. Érdeklődni lehet telefonon: 203—610, vagy 200—184, Szilágyinénál.

Sportköri problémákról

Június első felében a tanács margitszigeti sportpályáján zajlott le a budapesti VI. kerületi üzemek atlétikai versenye. A verseny, valamint a korábban megtartott MHK-próba időszerűvé teszi néhány kérdés felvetését.

1. Véleményem szerint amióta a három sportegyesületből létrejött a Törekvés, azóta elszakadt a felső vezetés a sportköröktől. A sportkörök kérése, panasza nehezen talál meghallgatásra. Ilyen az a régi kérésünk is, hogy a Törekvés vezetősége ossza el a pályákat és ameddig egyetlen olyan sportkör is van, amelyiknek nem jut pálya, ne adjon bérbe más egyesületnek. Pálya nélkül nem lehet edzeni.

2. A túlzott központosítással nehézkessé és bürokratikussá vált az ügyintézés.

3. Csire elvtárs, a Budapesti Törekvés elnöke 1955 őszén a vezetőségválasztó ülésen azt mondotta, hogy először eredményeket akarnak látni, aztán beszélhetünk az anyagiakról. Nos, most már vannak tűrhető eredményeink, de ezek az eredmények jobbak is lehetnének, ha az anyagi támogatás párhuzamosan emelkedett volna a sportköri létszámuk és eredményeink emelkedésével. 1953-ban a hivatal létszáma körülbelül 380 fő volt. A statisztikai hivatal beolvadásával 750-re emelkedett, de főleg idősebb dolgozókkal. A sportkör 1954-ben alakult és 8000 forintot kapott. 1955-ben már csak 5000 forintot, bár a létszám is és az eredmények is emelkedtek. 1956-ra már 4000 forintot irányoztak elő, amit csak nagy küzdelmek után sikerült ismét 5000 forintra emeltetni.

4. Nézzük a sportkör fejlődését: az asztalitenisz-csapat 1954-ben veretlenül nyerte az üzemi bajnokságot. (Most azonban, miután a tornaterem is munkahellyé vált, pénzünk pedig teremberre nincs, ha nem kapunk sürgős segítséget, az asztalitenisz-csapat feloszlik.) Túristaszakosztályunk országos viszonylatban a legtöbb túrát rendező csapatok közé került. Labdarúgóink 1955-ben az üzemi bajnokság harmadik helyén végeztek. A Kilián György atlétikai versenyen a BVKH csapata első lett.

5. A szabályzatban előírt szakosztályok közül nem tették lehetővé — anyagiakkal — az atlétikai szakosztály megszületését. Mi mégis megalakítottuk a legmostohább körülmények között. A kerületi bajnokságra úgy kellett kölcsönkérnünk tíz pár szöges futócipőt, mert mezítláb, vagy tornacipőben jó időt futni ezt hiszem mégsem lehet...

Végezetül csak annyit: a tömegsport fejlődését nem a szép szavak, hanem a tettek segítik elő. Erre szeretném felhívni a Törekvés vezetőségének figyelmét és úgy gondolom, hogy bírálatommal a hasonló helyzetben lévő többi Törekvés-sportkör egyetért.

Szilágyi Sándor
BVKH

Jobb együttműködést

Gyakori eset, hogy nagyobb mennyiségű kavicsküldemény érkezik helyes címzéssel, pontosan kiállított fuvarokmánnyal, de túlsúllyal Délegyházáról Kiskundorozsma-rakodóhelyre. Az árudíjszabási kilométermutató IV. része 15 tonna tengelynyomást ír elő. Délegyháza többször 18—20 tonna tengelynyomásnak megfelelően használja ki a kocsikat.

A kocsik jó kihasználása népgazdasági érdek, de boszszantó, hogy Kiskundorozsma állomáson le kell rakni, majd újból felrakni a kocsiban levő túlsúlyt csak azért, mert a feladó állomás többszöri felhívás ellenére sem veszi figyelembe az engedélyezett tengelynyomást.

Tótka Károly
Szeged igazgatóság



A legfiatalabb tolatásvezetők közé tartozik a Filatorigát állomáson szolgálatot teljesítő László Ferenc (középen), aki DISZ-brigádjával, Petró László és Puskás János kocsirendezőkkel gyorsan és balesetmentesen dolgozik.

(Kovács Géza felv.)

A labdarúgó NB II-es bajnokság tavaszi idénye után

A labdarúgó NB II-es csapatok 1956. évi bajnoksága „félidejéhez" érkezett. A bajnokság — mint várható volt — ebben az esztendőben is hatalmas küzdelmet hozott.

A kétcsoportos bajnokságban összesen hét Törekvés-sportkör csapata szerepelt. A Keleti csoportban: a Budapesti, a Debreceni, a Szolnoki és a Miskolci Törekvés, a Nyugati csoportban: a Pécsi, a Soproni Törekvés és a Törekvés Szállítók képviselték színeinket.

A hét csapat közül a Budapesti Törekvés állta meg legjobban a helyét. Egy ponttal elmaradva az első és második helyezettől, a harmadik helyen fordul az őszi idényhe. A debreceni és a szolnoki csapat egyformán 16—16 ponttal — és egyforma gólaránnyal — a 6., illetve a 7. helyen áll. A miskolciak 13 pontot szereztek, e ezzel a kilencedik helyet foglalják el. Így fest a helyzet a Keleti csoportban.

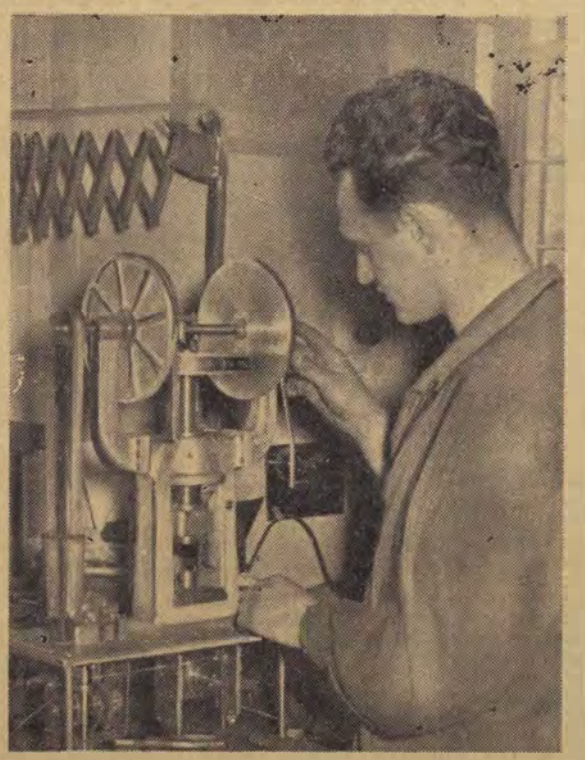
A Nyugati csoportban közel sem ilyen kedvező a Törekvéscsapatok szereplése. „Legjobban" a pécsiek állnak: 15 ponttal a 10. helyen. A Szállítók 11 ponttal a 14., a soproniak 8 ponttal a 15. helyre szorultak.

Sokszor felmerült már az a kérdés, hogy vajon melyik is az erősebb csoport. Többek szerint a dunántúli labdarúgó csapatok jobb játékerőt képviselnek, mint a Keleti csoportbeliek. Ez azonban vitatható. Az igazság inkább abban van, hogy a Keleti csoportban szereplő Törekvés-csapatok tervszerűbb, alaposabb felkészüléssel vágtak neki az idénynek. A Budapesti Törekvés eredményessége legalábbis ezt bizonyítja. De vonatkozik ez a debrecenielkre, szolnokiakra és a miskolciakra is. Ezeknél a sportköröknél a labdarúgó-szakosztályok évek óta nagy gondot fordítanak a játékosok nevelésére. Különösen Szolnokon és Miskolcon járják a vezetők a helyes utat. A Budapesti Törekvés néhány évvel ezelőtt még új játékosok szerzésével igyekezett felfrissíteni csapatát. Az eredmények azonban nem igazolták az ilyen utat választókat, s ezért az utóbbi esztendőkben a budapestiek is egyre inkább rátértek a saját nevelésű játékosok szereltetésére. Ennek az egyetlen helyes útnak most érik a gyümölcse. Debrecenben bizony még az utóbbi évben is „kacérkodtak" az idegenből szerzett játékosok „gyűjtésével". A cél természetesen ilyen áron nem érhették el, s most már ott is nagyobb gondot fordítanak a játékosnevelésre.

A Nyugati csoportban levő csapatainknak gyengébb szereplése sem tulajdonítható annak, hogy idegenből erősítenek, hiszen erre kevés módjuk lenne. A gyenge szereplésnél azonban kétségtelenül közrejátszik az, hogy kevesen foglalkoznak az utánpótlással. Jobb nevelő- és fokozott szakszerű munka mellett, minden bizonnyal több fiatal, tehetséges labdarúgót nevelhetnének, mint eddig tették.

Az őszi forduló még hátra van. Ennek során még sok változás állhat be a tabellákon. A legjobb helyezésre a Budapesti Törekvés a legesélyesebb. Ha felkészülését a tavaszihoz hasonló komolysággal kezdi meg, lehetséges, hogy ebben az esztendőben bajnokként köszönthetjük. Természetesen ehhez még igen sok és kemény munka szükséges. De sokat javíthat helyzetén a többi Törekvés-csapat is. A nyári szünet alkalmas arra, hogy labdarúgó-szakosztályaink vezetői levonják a múlt tanulságait és alapos, tervszerű munkával vágjanak neki az őszi idénynek.

M. L.



Az Északi Járóműjavító újítási és kísérleti műhelyében Nagy Zoltán a minlatür frikciósrés működését tanulmányozza.

Kovács Géza felvétele

XIV. KERESZTREJTVÉNY

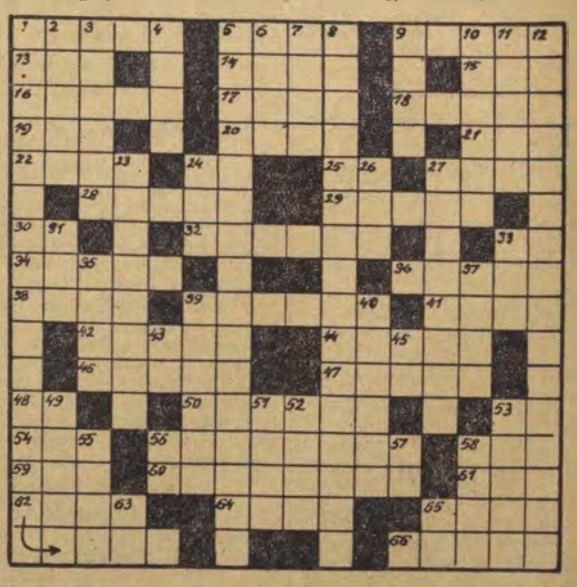
Vízszintes: 1. Kőműves teszl. 5. Határállomás. 9. Töredék. 13 Menyasszony. 14. Férfinév becézve. 15. Női név. 16. Rossz a lába. 17. Előidéz. 18. Nyáj teszi. 19. Német kötőszó. 20. Európai főváros. 21. Női név. 22. Házállat. 24. Keresztül. 25. 55 római számmal. 27. Majdnem menet. 28. Tönkrement. 29. Gyümölcs. 30. Duplán édesség. 32. Rosszul beszél. 33. Személyes névmás. 34. Szappanmárka. 36. Válogatott jugoszláv labdarúgó. 38. Ilyen folyadék a sósav. 39. Régi népek. 41. Celldömölk—Répcelak vonalon van. 42. 60 percig. 44. Csomót bont. 46. Öreg. 47. Tenger. 48. Kikötő végei. 50. Szovjet kikötőváros. 53. Kötőszó. 54. Órahang. 56. Birtokbavéve. 58. Számnév. 59. Férfinév. 60. Nem buktam meg a vizsgán. 61. Zúdít. 62. Dunántúli község. 64. L. L. T. Á. 65. Rokon. 66. Süt mény.

Függőleges: 1. A közeljövő feladatait szabja meg. 2. Számtani fogalom. 3. Magyarka. 4. Shakespeare h s. 5. A vasutasfiatalok megmozdulása. 6. Kabát. 7. Fém. 8. Most folyik a pártszervezetekben. 9. Délceg. 10. Költői műfaj. 11. A sivatag hajója. 12. Balatoni fürdőhely. 23. Alföldi község. 24. Mesterség. 26. Vet. 27. Labdarúgó-kifejezés. 31. Becézett női név. 33. Ásvány. 35. Szellemi munkások. 37. Verdi-opera. 39. Klad. 40. Régi cigarettafajta. 43. Szerszám. 45. Vissza: fedd. 49. Lichtenstein fővárosa. 51. Szovjet város. 52. Holland pénzegység. 53. Végtelenül: szorgalmas kis rovar. 55. Fickó, németül. 56. Visszsa: a 65. függőleges. 57. Betű fonetikusan. 58. Határmenti község. 63. Ellentétes kötőszó. 65. Kertet művel.

Beküldendő: függőleges 1, 5, 8. Beküldési határidő: július 12. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XIII-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Féléves terv teljesítése. Bürokrácia. Vonatfelosztás.

Könyvet nyertek: Márits József váltóőr, Olaszliszka-Tolcsva állomás, Járási Vince intéző, Nagykanizsa, Rákóczi u. 61, Kis-Tóth Jolán irodakezelő, Fertőszentmiklós, Mezö utca 11.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 28. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. július 9.



Csanádi György elvtárs elnöki megnyitóját mondja.

Az őszi forgalom zavartalan lebonyolítását fogadták meg a XI. országos vasútüzemi értekezlet résztvevői

Július 7-én, az Építők Rózsa Ferenc Kultúrházában ült össze a XI. országos vasútüzemi értekezlet, hogy elemezze az idei őszi forgalom legfontosabb feladatait és olyan határozatot hozzon, amelynek végrehajtásával maradéktalanul kielégítjük az elmúlt évinél is nagyobb őszi szállítási igényeket.

A vasutasok parlamentjében megjelent Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, Bogyó Géza elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője, Csanádi György elvtárs, Kossuth-díjas egyetemi tanár, az Államvasutak vezérigazgatója, Takács János elvtárs, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője, Hajnal Balázs elvtárs, a vasút politikai főosztály agit.-prop. osztályának vezetője, Feleki Pál elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének titkára, Kamuti Jenő elvtárs, vezérigazgatóhelyettes, a párt, a minisztériumok képviselői, élenjáró szakmai vezetők és vasutas dolgozók számosan.

Csanádi György elvtárs elnöki megnyitója

Csanádi György elvtárs elnöki megnyitójában üdvözölte a megjelenteket, hangsúlyozva, hogy jelenleg nagyobb feladatok előtt állunk, mint bármikor ezelőtt.

Elmondotta, hogy az ipar és mezőgazdaság fokozódó termelési eredményeivel, az építkezések növekedésével elszállítást igénylő árutömegek emelkedése már az elmúlt hónapokban is őszi forgalmi teljesítményeket követelt. Ez azt mutatja, hogy az őszi forgalmi magasabb teljesítmények már az év nagyobbik felében jelentkeznek és nem korlátozódnak csupán az őszi időszakra.

Beszéde további részében hangoztatta: nem véletlen, hogy a XX. kongresszus messzemenően előtérbe állította a közlekedés fontosságát, rekonstrukciójának és hatalmas arányú műszaki fejlesztésének döntő népgazdasági jelentőségét. A második ötéves terv irányelvei új távlatokat mutatnak a vasút dolgozóinak is. A terv jelentős erőfeszítéseket irányoz elő a vasút sok vonatkozásban elmaradt rekonstrukciós feladatainak megoldására, a modern technika fokozott térhódításának biztosítására.

— Hangsúlyoznom kell — mondotta a többi között —, hogy ezek *az erőfeszítések most már valóban égetőek, mert egyfelől a második ötéves terv folyamán mintegy 24 százalékkal növekvő vasúti szállítási feladatok teljesítése, másfelől berendezéseink, pályáink és járműveink sok vonatkozásban igen leromlott állapota az alapos műszaki rekonstrukció megindítását nélkülözhetetlenné teszik.*

— A népgazdaság termelési volumenének a második ötéves tervben előirányzott emelkedésével járó szállítási szükségletnövekedés és a vasút viszonylagos elmaradottsága fokozottabban indokolja a beruházási és felújítási keretekből való részesedés felemelését, a felújítás gyorsabb ütemű megindítását. Erre azért kívántam hangsúlyozottan rámutatni, mert kötelességünk megmondani, hogy évről évre fokozódik a veszélye annak, hogy a rekonstrukciós munkák nem kellő üteme következtében a vasútüzem nem fogja tudni megfelelő mértékben kielégíteni a szállítási szükségleteket, ami továbbfejlődésünket akadályozhatja.

— Munkánk eredményességének, a rendelkezésünkre bocsátott és előirányzott beruházási és felújítási keretek megfelelő felhasználásának — a vasutas dolgozók alkotó munkáján kívül — alapfeltétele az, hogy a népgazdaság többi termelési ága és ezek között elsősorban az ipar, a tervben meghatározott igényeinket teljesítse.

Azt várjuk, hogy az ipar a vasút fejlesztésében nélkülözhetetlen anyagokat, járműveket, gépeket megfelelő minőségben, a feladatok növekedésével egyidőben, tervszerűen szállítsa.

Ezután arról beszélt, hogy szükség volna olyan szállítási ütemezés elkészítése, hogy 1957-től évenként minimálisan 2500 kocsit becsáthasson a vasút rendelkezésére az ipar. Bírálta a kohó- és gépipari minisztérium alá tartozó üzemeket, mert a mennyiségi tervteljesítés érdekében elhanyagolják a minőséget, a gyártási technológiát nem tartják be, az anyagokat nem olyan ütemben és határidőre adják át, ami a munkahelyek folyamatos anyagellátását biztosíthatná.

A népgazdaság központi kérdéséről, az energiagazdálkodás megjavításáról szólva hangsúlyozta, hogy *az energiabázis fejlesztésén kívül úgy érhető el javulás, ha az energiahordozókat elsősorban azokon a területeken használják fel, ahol azok a leggazdaságosabban hasznosíthatók.* Ezt tartotta szem előtt pártunk és kormányzatunk akkor, amikor határozatában az arra érett vonalak villamosítását szorgalmazta és a dieselvontatás bevezetését elhatározta.

Arra vonatkozólag, hogy miért szűkreszabott a villamosvontatás fejlesztésének programja, elmondotta, hogy a hazai ipar eddig nem tudott megbirkózni olyan típusú mozdony kialakításával, amely az igényeket teljesen kielégíti. Reményünk van rá, hogy kipróbált elveken nyugvó villamosmozdonyok gyártása indul meg hazánkban, ehhez azonban az is szükséges, hogy biztosítsák a villamosmozdony gyártás fejlesztését és azokat a feltételeket, amelyek a típus kipróbálásánál és a sorozatgyártás megindításánál elengedhetetlenek. Nem látszik biztosítottnak a jelenlegi körülmények között a dieselmozdony-gyártási program sem, pedig ez is égető probléma. Döntően a kohó- és gépipari minisztériumon múlik, hogy a diesel-mozdonyok gyártásának előfeltételeit mielőbb megteremtse.

Csanádi elvtárs úgy vélte, hogy a közlekedés és ezen belül a vasúti közlekedés fejlesztésénél

az eddigieknél nagyobb mértékben kell figyelembe venni a vasút szerepét a nemzetközi kapcsolatok kialakításában,

amely jelentős eszköz a népgazdaság gazdasági erősítésére. Hangot adott annak, hogy tűrhetetlen a személyszállító vonatok rendszeres késése. — Nem engedhető meg — mondotta —, hogy a magyar vasutat a személyszállító vonatok késése jellemezze.

A vasút szénellátásáról szólva kijelentette: alapvető baj, hogy a legminimálisabb igényeket kielégítő szénkeverék sem áll mozdonyaink rendelkezésére. Ez természetesen befolyásolja vonataink menetrendszerű közlekedését, a szállítási feladatok teljesítését, a vonatterhelés és sebesség növelését. Hangsúlyozta: feltétlenül segíteni kell ezen a helyzeten, de ugyanakkor a vasutas dolgozóknak törekedniük kell arra, hogy a rendelkezésre bocsátott szenet a leggazdaságosabban, a legtakarékosabban, a jó gazda gondosságával használják fel.

Ezután a vasút műszaki fejlesztéséről emlékezett meg, s kiemelte, hogy

a műszaki fejlesztés mellett döntő mértékben kell törekedni a vasútüzem minőségi munkájának fejlesztésére, szervezettebbé, gazdaságosabbá tételére, teljesítőképességének fokozására.

Az üzemi munka megjavításának egyik legfontosabb belső tartalékául a szállítási tervek továbbfejlesztését, a szállítás egyenletességének biztosítását, a szállíttató felekkel való szoros kapcsolatot jelölte meg. Következetesen harcolni kell — folytatta — a bürokrácia ellen, a dolgozók életszínvonalának emeléséért, az egészségügyi ellátás és a kulturális színvonal jelentős fejlesztéséért.

— A vasút dolgozói — fejezte be megnyitóját Csanádi elvtárs — a felszabadulás óta minden évben, ha sok nehézség árán is, de teljesítették a kötelességüket. Az értekezlet résztvevői legyenek tudatában annak, hogy újabb eredményeket csak akkor érhetünk el, ha minden dolgozó érzi, hogy tőle is függ az őszi forgalom, a második ötéves terv végrehajtásának ügye.

Bebrits Lajos elvtárs az őszi forgalom feladatairól

Ezután került sor Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszámolójára, amelyben az őszi forgalom feladataival foglalkozott.



Bebrits Lajos elvtárs az őszi forgalom feladatait ismerteti.

Beszéde elején ismertette, vajon miért volt szükség arra, hogy az őszi csúcsforgalom megjelölésből a „csúcs" szót töröljék. *Most már nem egy átmeneti időre szerveztk az őszi forgalmat, nem egy-két hónapról van szó, hanem kerek fél esztendő munkáját kell voltaképpen szabályozni.* Az egyre emelkedő forgalom tehát nem fog úgy lezajlani, hogy egy állandó csúcsot mutasson, hanem egyenletesen oszlik el szinte az év valamennyi hónapjában. Ha visszaemlékezünk, tudjuk, hogy nem volt tavasz eleji és nyári szünet. Az eddigi hónapok teljesítményei minden rekorderedményt túlszárnyalnak.

A miniszter elvtárs ezután megmagyarázta az eredőjét az egyre emelkedő szállításnak. Elsőként jelölte meg a népgazdaságban mindinkább érvényesülő termelési egyenletességet. Ennek egyenes következménye, hogy

az áruk egyenletesen növekvő arányban nem az év utolsó szakaszában, hanem az egész év folyamán elosztva kerülnek feladásra.

Másik okként a fokozottabb építkezési tevékenységet jelölte meg, amelyet csak fokoz az árvíz elvonulása után megkezdett építkezés gyors üteme. Az emelkedést magyarázza az import-export termékek sokkal nagyobb arányú szállítása. Sok termék hagyja el az országot, sok gép és egyéb anyag jön be hozzánk. Negyedik okként a szocialista országok egyre erősödő politikai és gazdasági együttműködéséből folyó hatalmas szállításokat jelölte meg. Örömmel állapította meg, hogy ebben az együttműködésben a testvéri Jugoszlávia is benne van már és mindez együttvéve óriási méretűvé növeli a MÁV tranzitóforgalmát. Háromszor-négyszer annyit kell szállítanunk, mint azelőtt. Az elmondottakhoz még hozzá lehet tenni, hogy jó termést vár az ország, amely még csak növeli a magyar vasutasok szállítási kötelezettségeit. Óriási árutöbblet tömeg fog jelentkezni vonalainkon, amelyből az egész hálózat minden vonalrészével és állomásával kiveszi a részét. Ugyanez a helyzet a szolgálati ágaknál, mert egyetlen egy sem lesz közülük olyan, amelyik nem érzi majd a súlyát ennek a rekordszállításnak. *Pártunk és kormányunk* — hangsúlyozta — *a leghatározottabban állította a vasutas dolgozók elé azt a feladatot, hogy maradék nélkül vigyék el rendeltetési helyére a feladott anyagot és termékeket.*

15—16 000 kocsit kell kiállítanunk a rakodáshoz

Bebrits elvtárs ezután arról emlékezett meg, hogy mit jelent a szállítástöbblet a vasút és a vasutasok számára. Már most időnként napi 14 500—14 800 kocsit rakunk meg, de ez a szám az őszi forgalom alatt nemegyszer 15 000, sőt 16 000 fölé fog emelkedni. Szoros függvénye ennek a kocsiforduló idő alakulása. A nagy szállítás azt követeli, hogy

szeptemberben 3.4, októberben és novemberben 3.2, decemberben pedig 3.6 napra szorítsuk le a kocsifordulóidőt, — beleértve a vasárnapokat is.

A következőkben arról beszélt, hogyan várják a vasutasok e gigászi forgalmat. Elmondotta, hogy e feladat arányai már a múlt év végén kezdtek kibontakozni. Emiatt már eddig is el kellett mindent követni a szállítás zavartalanságának előkészítésére. A pályafenntartás második vágány építéssel, átkötések létesítésével, állomásbővítésekkel és különféle pályajavítási munkálatokkal segítette az előkészítést. Megemlékezett arról, hogy a kohó- és gépipari minisztérium megkezdte a sínek szállítását, de hozzátette, hogy a sínek minőségéhez sok kétség fér.

Az előkészítéshez tartozik, hogy sokkal kevesebb lassújel van az országban, hogy *a ferencvárosi gurítódombot mechanizálták és ezzel napi 4000 kocsi fölé emelkedett a kapacitása. Illesse e nagyszerű munkáért — mondotta — a pályafenntartási szakszolgálatot a legnagyobb dicséret.*

A távközlő- és biztosítóberendezési szakosztály felkészüléséről szólva ugyancsak dicsérettel emlékezett meg a dolgozók kitűnő munkájáról, de bosszúsan jegyezte meg, hogy ha mégis vannak hibák a „jelzési szolgálat" munkájában, az annak túlajdonítható, hogy három-négyéves adósságuk van a berendezéseket előállító gyáraknak, sőt amit leszállítanak is felerészben selejtes, vagy használhatatlan. Különös melegséggel emlékezett meg a hatvani vonal villamosításán dolgozó villamosfelsővezetéki és az építési főnökség dolgozóinak munkájáról. Hangsúlyozta, hogy milyen jelentősége van az elegyáramlás szempontjából a vonal villamosításának. Megköszönte a Tervhivatal jelenlévő képviselőjének az anyagellátás és tervezés körüli segítséget és arra lelkesítette az érdekelt dolgozókat, hogy

minden rendelkezésre álló időt ki kell használni úgy, hogy újból megcsinálhassák műhelyi dolgozóink ezt a „csodát", hogy annyira gyorsan javítanak, hogy az üzem szinte üresen áll.

Augusztusban csak szórványosan lehet fővizsgára küldeni járművet, szeptembertől december 15-ig pedig ne igen adjanak, csak végső szükségben. A fővizsgára bevitt kocsit is pár nap alatt ki kell adni, hogy biztosítsuk az 57 500 kocsi futását. Amilyen gyors és kiesés nélküli munkát követelünk a főműhelyektől, ugyanezt várjuk a fiókműhelyektől is. A mozdonytartózkodási normát 20—25 százalékkal csökkenteni kell a fűtőházakban.

— Megismétlem a vontatási szolgálat felé a tavalyi mondásomat: *a tehervonati mozdonyokat idejében ki kell állítani, hogy késedelem nélkül vihessék a tehervonatokat. Minden perc, amely elvész a gondatlanság miatt, a legnagyobb bűn és azt így is kell*

(Folytatása a 2. oldalon)

Az elvégzendő munka

Az őszi forgalmat előreláthatólag 2157 mozdonnyal és 57 000 teherkocsival tudnánk lebonyolítani — folytatta. Ennyire volna szükségünk, de talán többre is, de ebben a KGM mellett, döntő szerepe van a járműjavítók munkájának is. Meg kell gyorsítani a javítási munkát, az anyagot szorgalmazni kell az illetékes kinti szervektől és percnyi késedelem nélkül szerelni és szerelni, minél több használható mozdonyt és kocsit kiadni. Órákra és napokra le kell szorítani azt az időt, ami eddig egy hétig, vagy hetekig tartott. Csak alkatrészcseréket kell végezni, s az anyag ott feküdjön, előkészítve, hogy a gyorsaságot segíthesse. Éjjelt nappallá téve kell javítani a kocsikat, vasárnapi műszakot kell bevezetni és

A KGM alá tartozó vállalatok felelőssége

Bebrits elvtárs a továbbiak során arról a meg nem értésről beszélt, amelyet a KGM alá tartozó egyes üzemek anyagszállításánál tapasztal a vasút. Különösen a vasúti főműhelyek, a fűtőházak és a fiókműhelyek érzik az anyaghányt. Most *az őszi forgalom küszöbén nem kevesebb, mint 100 mozdony és több ezer kocsi áll javításra várva,* holott az áruszállítás növekedése, a vállalatok érdeke is azt követeli, hogy azokat a kocsikat minél előbb ismét átadjuk a forgalomnak. Az anyaghiányra jellemző — mondotta —, hogy számtalan esetben „kocsifosztáshoz" kellett folyamodni azért, hogy egy másik kocsit kijavítsunk. Futóképtelenné tették a műhelyek ezeket csak azért, hogy az őszi forgalom követelményeinek megfelelő kocsik minél nagyobb számban rendelkezésre álljanak. A legnagyobbfokú gazdaságtalanság ez, de nem volt más választásunk. A KGM-nek jobban kell segíteni a vasúti munkát és meg kell adnia azokat az anyagokat, amelyek a vasúti munka ellátásához szükségesek. A párt és a kormány támogatásaként már az 1956 57 esztendőben, hosszú idő óta először a MÁV 3000 kocsit kap, amely örvendetesen növeli majd a használatban lévő kocsiállagunkat.

1957-ben az itt szerzett kiváló gyakorlatukkal vigyék tovább Szolnokig a villamosítást, a vasúti munkának ezt az első számú segítőjét.

(Folytatás az 1. oldalról.)

kezelni. Különösen a villamosmozdonyoknál kell vigyázni, hogy a szerelés, a javítás a legrövidebb idő alatt megtörténjen, éppen annál a szerepnél fogva, amelyek villamosmozdonyainkra várnak az őszi forgalom során. *Villamosmozdonyt személyvonatokhoz csak elkerülhetetlen esetekben lehet adni,* ha a forgalom engedi, egyébként minden villamosmozdonyt a teherszállítmányok továbbításához kell felhasználni és ezzel segíteni a kocsiforduló idejének csökkentését. Amit lehet javítani — folytatta — javítsuk ki már a vonatokban, a vonat tartózkodása alatt. A fékpróba idejét le kell szorítani 30 percre, ez legyen a szabványidő, elvégre az elmúlt években sok minden történt a fékberendezések megjavítására. Nem egyszer mégis a feltöltés után hosszú ideig áll a vonat vizsgáló lakatosra, anyagra várva. A fűtőházfőnökök ellenőrizzék és helyszínen oktassák a dolgozókat, hogy még gyorsabban menjen ez a munka.

Túlsúlyos vonatokat

Bebrits elvtárs beszéde további részében a túlsúlyos vonatok mozgalmáról beszélt. Azt kérte az értekezlet részvevőitől, hogy állítsák vissza a mozgalmat arra a magaslatra, ahol korábban volt. A túlsúlyos vonatok mozgalma fegyver a kézben, és nagy hiba, hogy ilyen fegyverrel így bánnak az illetékes vezetők. Ne legyen az országban egyetlenegy mozdonyvezető sem, aki nem vesz részt ebben a mozgalomban. De ne felejtse el senki sem, hogy az olyan túlsúlyos mozgalom nem sokat ér, ahol 6—700 tonnás többterheléssel indítják a szerelvényt, de a mozdonyvezető túllépi a menetidőt. Így, amit nyertünk a réven, elveszítjük a vámon.

Emeljük a tehervonatok utazási sebességét

Végére hagytam — mondotta —, de legfőbb követelménynek tartom valamennyiük számára, hogy segítsék a tehervonatok utazási sebességének emelését. *A tehervonatok utazási sebessége az elmúlt három év alatt nemhogy emelkedett volna, hanem fokozatosan esik.* A nagyobb forgalom pedig azt követeli tőlünk, hogy emeljük a sebességet. Persze van oka ennek. A szenünk nem jó, s ez szorosan összefügg a szén kalóriaértékével. Mozdonyainkat általában 6000 kalóriára tervezték. Mégis mindössze 4000 kalória körül mozog az átlagos kalóriaértéke a hazai szeneknek, és ez is évről évre csökken. Persze egy csomó helyes szervezési intézkedéssel valamit lehetne javítani. Az őszi forgalom megköveteli, hogy az utazási sebességet emeljük, hogy rövid idő alatt haladtassuk át vonatainkat az egyes rendeltetési szakaszokon. Egyszóval vannak nehézségek, de vasutasaink nemegyszer túltették maguk ezeken a nehézségeken. Remény van rá, hogy a párt és a kormány magasabb kalóriájú szenet juttat majd számunkra, de ez sem lesz több 4500 kalóriánál, hiszen amint ismeretes a komlói szén teljes egészében a sztálinvárosi kokszolóüzembe kerül.

Az állomási tartózkodást húsz százalékkal csökkentsük

A forgalom feladatairól szólva, Bebrits elvtárs különösen aláhúzta annak fontosságát, hogy az állomási tartózkodásokat húsz százalékkal meg kell rövidíteni, mert erre minden lehetőségünk megvan. Az állomásbővítések, a gurítódombok teljesítménye, a forgalmi személyzet fegyelme és munkalendülete lehetővé teszi, hogy a kocsik állomási tartózkodását ennyivel lerövidítsük. Ehhez hozzá lehet számítani természetesen a síktolatás egyre növekvő jó eredményeit.

A miniszter arra hívta fel az értekezleten résztvevők figyelmét, hogy a gurítási munkában ne legyen időhézag, tartsák be a normákat a mechanizált dombokon. A legnagyobb bűn — mondotta — az ácsorgó vonat a bejárati jelzőnél vagy a térközben. Igaz, hogy hétmérföldes léptekkel hagytuk magunk mögött a múltnak ezeket a rákfenéit, de még mindig vissza-visszatérnek. Vasúthálózatunk büszkesége, Budapest-Ferencváros előtt és szomszédságában, bár igaz, hogy sok körülmény zavarja a folyamatos munkát — ott állnak a vonatok, Debrecenben napokon át tucatjával állnak, pedig megfelelő előrelátással ezen lehet és kell is segíteni.

Nem bocsátkozom ismétlésbe, csak ismételten hangsúlyozom, hogy a forgalmi szolgálatnál nagy tartalékok vannak az utazási sebesség felemelésére. *Lassú a munka, a keresztezések lebonyolítása hosszadalmas.* Meg kell találni a módját annak, hogy ne kárhoztassuk a vonatokat ácsorgásra, szervezzük úgy a vonatok útját, hogy ha lehetőség van rá, küldjük paranccsal a tehervonatokat világos nappal akár láttávolságra is. A rejtett tartalékokat a vontatás és forgalom jó együttműködése kiaknázhatja.

Indítsunk versenymozgalmat az utazási sebesség emeléséért

Bebrits elvtárs ezután ajánlotta az értekezletnek: *indítsanak versenymozgalmat a vasutasok az utazási sebesség emeléséért, mozgósítsák a dolgozókat, tegyék anyagilag érdekeltté őket ebben a versenyben.* Láttam — folytatta — több külföldi szocialista és kapitalista államban egyaránt, hogy a szolgálat végén értékelték a vonatok utazási sebességét és a versenyben élenjárók részére gyorsan fizették a jutalékot. Tízezrek dolgoznak ezért és a legcsodálatosabb eredmények kísérik ezt a versenyt. Szeretném, ha a tizenegyedik Vasútüzemi Értekezlet útnak indítaná ezt a versenyt, széles tömegeket érintve, *rendeletet hoznánk, hogy az utazási sebesség emeléséért folytatott versenyben eredménnyel helytállók részére a legrövidebb időn belül fizessék ki a megállapított jutalmat.*

A villamosmozdonyokra különös figyelmet kell fordítani — hangsúlyozta a miniszter. Vigyázzon rá a forgalmi szakszolgálat, ügyeljenek a menetirányítók: nem áll-e kihasználatlanul villamosmozdony.

A továbbiakban a kereskedelmi szakszolgálat munkájával foglalkozott. Kiemelte, hogy amit a múlt évben mondott: *a legnagyobb bűn a kirakatlanul álló kocsi! — ma is érvényes.* Meg kell mondani, hogy a kereskedelmi szolgálat nagy előrehaladást tett, mert megtanult kocsit kirakni és nagyszerű eredményeket érnek el. Naponta 13—14 000 kocsit raknak ki, ezt követően raknak be. Az a tanácsom, hogy amit jól megtanultak a nagy helyek, terjesszék ki a kisállomásokra is. Működjenek jól együtt a forgalmi szolgálattevővel, az egy csoportban levő leadási elegyet küldjék átállítás menetekkel és a beérkezéstől számítva 30 perc alatt ott legyen a kocsi a kirakási helyen. Erre kell törekedni.

A miniszter kiemelte: van egy feladat, amellyel eddig az őszi értekezletek nem foglalkoztak. A nemzetközi osztálynak együtt kell dolgoznia a forgalommal és a kereskedelemmel és feltétlen részesévé kell tenni az osztály dolgozóit, a külföldi viszonylatokat jól ismerő elvtársakat, az őszi forgalom munkájának. Különösen szükségessé teszi a nemzetközi osztály bekapcsolódását az export-import és a tranzitforgalom hatalmas növekedése. Erre mi sem jellemzőbb, minthogy

az elmúlt években még azt mondtuk, hogy háromezer kocsit adunk, tavaly már kilencezret, és ebben az esztendőben már tízezer kocsit kell export-import és a tranzitforgalom részére biztosítani.

Tudjuk, nem lesz elég, de itt számítunk a nemzetközi osztály segítségére. Szükség van arra, hogy a népi demokráciák és általában a külföldi kocsikat sürgősen kezeljük és terjesszük ki a belforgalomban szokásos irányvonati rendszert a külföld, pontosabban a szocialista államok felé irányuló forgalomra.

A többi országok bevonásával nemzetközi tervet kell készíteni, hogy a Keleti tengertől a Fekete tengerig egy nagy vonatösszeállítási terv megalkotása biztosítsa ezt a munkát. Az elvi megegyezést Szófiában a mi kezdeményezésünkre már megkötöttük. *Július 19-én Budapesten újból összeülünk, hogy létrehozzunk egy egységes nemzetközi rakodási tervet.* Tengertől-tengerig akarjuk az irányvonatokat közlekedtetni, elkerülni a sokszoros átrendezést, hogy röpüljenek a vonatok északtól délig és keletig. Hallatlan népgazdasági előnnyel járnak majd ezek, mert hetek helyett 3—4 nap alatt jutnak majd el a zöld út segítségével rendeltetési helyükre.

— Ne tévesszék szem elől az elvtársak — fejezte be beszédét Bebrits Lajos elvtárs —, hogy 16 000 kocsit megraknak, és gyorsan, biztonságosan rendeltetési helyére juttatni nem gyerekjáték. Minden vasutas becsületes munkájára, lendületére van szükség, arra, hogy váll-váll mellett minden erőnkkel az őszi forgalom sikerének ügyét szolgáljuk. Pártunk és kormányunk minden lehető módon segíteni fogja a vasutas dolgozók hősi harcát és egy percig sem lehet kétséges, hogy — mint azt eddig is tették — messzemenő erkölcsi és anyagi jutalmazásban részesítik az őszi forgalom küzdelmeiben helytálló vasutasainkat. *A jövő hónaptól kezdve újból rendezik a legjobban érdekelt vasutasok fizetését és máris nagy összegű jutalom várja az őszi forgalomban jól dolgozó vasutasainkat.* Pártunk és kormányunk számít felelősségérzettől áthatott eredményes munkánkra, nem is fog elmaradni érte a megbecsülés. Előre vasutas elvtársak! Vasfegyelemmel sorakozzunk fel szívvel és lélekkel a feladatok elvégzésére, új, minden eddigit felülmúló vasutas győzelem elérésére.

Az őszi forgalom ügyét a pártmunka tengelyébe!

Bebrits elvtárs nagy helyesléssel fogadott beszéde után *Bogyó Géza* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője emelkedett szólásra. Először általánosságban foglalkozott az őszi forgalom feladataival. Leszögezte, hogy a vasúti szállítás nagyarányú növekedése egyben tükrözi országunk és népünk nagyszerű alkotásait és eredményeit is. A szállítási sikerek zálogát — mint mondotta — a felszabadulás óta minden esztendőben a vasutas dolgozók tízezreinek áldozatkész munkája, hősies helytállása és lelkesedése jelentette. Ennek tudatában a vezetők egyik legfőbb feladata, hogy sokkal inkább észrevegyék és megbecsüljék az egyszerű vasutas dolgozókat, akik már annyi őszi forgalmi csatában, számtalan akadály leküzdésével mindig méltóak maradtak dolgozó népünk, pártunk bizalmára.

Az őszi forgalom nagy feladatainak összefoglalása után arról beszélt Bogyó elvtárs, milyen segítséget kell nyújtaniok a pártszervezeteknek ezeknek a feladatoknak a végrehajtásához. Leszögezte: a pártvezetés színvonalában, a pártszervezetek munkájában is a XX. kongresszus tanításai alapján minőségi változást kell elérni. Szocialista építésünk jelenlegi szakaszában a marxizmus gazdasági oldala került előtérbe. Ez azt jelenti, hogy

az őszi forgalom végrehajtásának ügyét pártmunkánk tengelyébe kell állítani és minden politikai tevékenységet ennek a legfőbb kérdésnek kell alárendelni.

Ehhez feltétlenül szükséges — folytatta —, hogy a vasutas pártszervezetek alaposan ismerjék a párt politikáját, behatóan tanulmányozzák a párt- és kormányhatározatokat, s ugyanakkor a legjobban ismerjék a helyi viszonyokat, mert ez az előfeltétele annak, hogy alkotó módon alkalmazni lehessen a párt politikáját. A pártszervezeteknek elsősorban a meglevő technika jobb kihasználására, a munka jobb megszervezésére, a külső üzemekkel való kapcsolat szorosabbátételére, az utazási sebesség növelésére, az export-import és tranzit-szállítmányok gyors és biztonságos szállítására kell mozgósítaniok a vasutas dolgozókat. A dolgozók javaslataira és kezdeményezéseire, a rejtett tartalékok feltárására a szűkös anyagellátás keretei között ma még nagyobb szükség van, mint bármikor volt.

A vasutas pártszervezetek mindenért felelősek, ami az üzemben, a szolgálati helyen történik. De most az őszi forgalom során különösen fontos, hogy helyes feladatokat tudjanak megszabni, mindig lássák a lényeges problémákat. A lenini kollektív vezetés megvalósítása nagy segítséget nyújt ehhez. Hozzásegíti a vasutas pártszervezeteket ahhoz, hogy a termelés pártellenőrzését, a szocialista versenymozgalom, a gazdasági vezetés színvonalának emelése, a dolgozók munkalendülete fokozásának hathatós eszközévé tegyék. Meg kell mondani pártszervezeteinknek és a politikai osztályoknak hogy az események utólagos regisztrálásával nem viszik előbbre az őszi forgalom ügyét. *A legjobb út: a helyszínen felismerni az alapvető hibákat, s a kollektív vezetés módszerének alkalmazásával megjelölni a feladatokat.*

A versenymozgalommal kapcsolatban beszélt annak káros kinövéseiről. Rámutatott, hogy szembe kell szállni az olyan versenymozgalommal, amely a bürokrácia „áldásos" közreműködésével egy sor bonyolult eljárást, matematikai számítást tesz szükségessé, ugyanakkor nincsenek mögötte termelési eredmények. Részletesen foglalkozott azzal, hogyan segítsék a pártszervezetek a szakszervezeti szerveket. Hangsúlyozta, hogy a pártszervezeteknek többet kell foglalkozniok az üzemi bizottságok munkájával, a szakszervezetben dolgozó kommunisták nevelésével.

Járjanak élen a kommunista vasutasok az őszi forgalmi versenyben, az utasítások és rendeletek, a parancsok maradéktalan végrehajtásában.



Bogyó Géza elvtárs szól az értekezlet résztvevőihez.

A szakszervezet munkájából még hiányzik a harcosság, a dolgozók jogos érdekeiért vívott következetes harc. Az SZKP XX. kongresszusa rámutatott arra, hogy *„a szakszervezetek már nem vitáznak a gazdasági vezetőkkel, csend és béke honol közöttük".* Ez reánk is vonatkozik — mondotta. — Pártunk és kormányunk minden intézkedése a dolgozókról való gondoskodást tükrözi. Ennek szellemében kell a szakmai, párt- és tömegszervezeti vezetőknek gondoskodni a dolgozókról az őszi forgalom alatt még fokozottabban. Nem elég a munkavédelemről jelszavakat hangoztatni, ha nem számoljuk fel például Sztálinvárosban azokat a szégyenteljes állapotokat, amelyek az ottani vasutas dolgozók elhelyezésénél még fennállnak.

Hangsúlyozta, hogy az őszi forgalom során a vasutas pártszervezeteknek még szilárdabbá kell tenni kapcsolatukat a dolgozókkal. Ez lesz a biztosítéka annak, hogy a vasutas pártszervezetek az őszi forgalom során minden dolgozót mozgósítani tudnak.

A kommunista vasutasok példamutatása legyen az a nevelőerő, amely jobb és fegyelmezettebb munkára ösztönzi a pártonkívüli vasutas dolgozókat is.

Részletesen foglalkozott a szakvonali vezetők feladataival. A nagyarányú szállítások zökkenőmentes lebonyolítása nagymértékben függ attól, hogy a vezetők megtesznek-e minden tőlük telhetőt a szocialista munkaverseny, az élenjáró munkamódszerek elterjesztésére, s attól, hogy mennyire karolják fel az újítók kezdeményezéseit, menynyire támaszkodnak a vasutas dolgozók széles tömegeire. A vasút minden vezetőjétől azt várja a párt — mondta —, hogy az eddigieknél is határozottabban éljenek jogaikkal, bátrabban intézkedjenek, követeljék meg a fegyelmet, mutassanak példát a párt- és állami határozatok végrehajtásában. Az a vezető, aki függetleníteni akarja magát a párt irányításától, rossz úton jár.

Befejezésül azzal foglalkozott, hogy a XX. kongresszus hatására nálunk is kibontakozott a dolgozók bátor véleménynyilvánítása, kiszélesedett a demokratizmus. Ez erősíti a párt és a tömegek kapcsolatát és növeli a dolgozók felelősségét a szocializmus építésének ügye iránt. A második ötéves terv alkotó vitája fényes bizonyíték erre. A poznani események és nálunk a DISZ Petőfi Körben elhangzott pártellenes támadások azonban arra figyelmeztetnek, hogy bizonyos demagóg elemek ezt a helyzetet népi hatalmunk gyengítésére akarják felhasználni. *Pártunk Központi Vezetőségének június 30-i határozata élesen rámutat arra, hogy a demokratizmus szélesítésének további útja nem jelentheti a jobboldali elemek korlátlan demagógiájának érvényesülését.* Nálunk, a vasúton is fel kell számolni az olyan, anarchiát eredményező nézeteket és gyakorlatot, amely a demokratizmus jelszava alatt a kiadott rendeletek és utasítások végrehajtását akadályozza. Alá kell húzni azonban azt, hogy további előrehaladásunk csak a demokratizmus kiszélesítésével biztosítható. Nálunk a vasúton a szabad bírálat légkörének megteremtése, a szocialista törvényesség helyreállítása különösen fontos feladat.

Csak a lenini úton, a párt vezetésével haladhatunk előre felemelkedésünk útján — mondotta befejező szavaiban Bogyó elvtárs, majd javasolta az értekezletnek, hogy a határozati javaslatba iktassák be a következő szöveget: *„A XI. vasútüzemi értekezlet részvevői elítélik azokat a párt- és népellenes mesterkedéseket, amelyeket a Központi Vezetőség június 30-i határozata feltárt. A vasutas dolgozók minden erejüket megfeszítve harcolnak a XX. kongresszus tanításai alapján a vasúton belül a demokrácia kiszélesítéséért és a dolgozók alkotó kezdeményezéseinek felkarolásával az őszi forgalom sikeres végrehajtásáért."*

A dolgozók törvényes jogainak biztosítása

Ezután a Vasutas Dolgozók Szakszervezete nevében *Feleki Pál* elvtárs, a szakszervezet titkára mondott beszédet. Előljáróban csatlakozott ahhoz a javaslathoz, hogy a határozat szövegébe vegyék be a vasutas dolgozók tiltakozását a demagóg, párt- és népellenes mesterkedések ellen. Szakszervezetünk — mondotta beszéde további során — magáévá téve pártunk Központi Vezetőségének határozatát, legfőbb feladatának tartja pártunk és kormányunk célkitűzéseinek minden erővel való elősegítését, eddigi vívmányaink továbbfejlesztését.

Részletesen foglalkozott a szakszervezet feladataival a XI. vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtásával kapcsolatosan. Leszögezte mindenekelőtt, hogy a szakszervezetnek sokkal mélyrehatóbban kell foglalkoznia a munkaversennyel. Ugy kell irányítania a vasutasnapra illetve az alkotmány ünnepére tett vállalásokat, hogy azok minden tekintetben az őszi forgalomra való felkészülést segítsék elő. *Tovább kell fejleszteni a munkaversenymozgalom eddigi legjobb tapasztalatait.* Meg kell szüntetni a munkaversenyben mutatkozó bürokratikus és adminisztratív módszereket. A versenyszervezésnél is — hangsúlyozta — a legnagyobb egyszerűsítésre kell törekedni.

A szakszervezet elnöksége szerint a munkaversenymozgalom egyik legnagyobb hibája, hogy az üzemekben és a szolgálati helyeken szinte minden mozgalmat egyidejűleg akarnak folytatni. Ezen olyan módon kell változtatni, hogy a területi- és üzemi bizottságoknak a versenyszervezésben is nagyobb önállóságot biztosítsanak.

A vasúton elterjedt munkamozgalmak és jó módszerek közül azokat alkalmazzák, amelyekhez a legjobbak a helyi feltételek

és amelyekre a feladatok végrehajtásánál a legnagyobb szükségük van. Általában a vasútnál a legnagyobb súlyt az összekapcsolt mozgalomra, valamint a csomóponti versenyre kell helyezni. Hasonlóképpen nagy figyelmet kell szentelni a komplex-brigád mozgalom fejlesztésére. Arra kell törekedni, hogy a bizalmi csoportok váljanak a versenyszervezés fő mozgató erőivé.

Foglalkozott a termelési értekezletekkel. Leszögezte, hogy a szakszervezet elnöksége ezen a téren is egyszerűsítésre törekszik. A termelési értekezletek az utóbbi időben ugyanis olyan sokrétű problémákkal, feladatokkal foglalkoztak, hogy egy-egy pont megtárgyalására nem jutott elegendő idő. *A jövőben a termelési értekezleteken az eddigi sok napirendi pont felületes megtárgyalása helyett ragadjanak meg egy-egy kérdést, efölött alakuljon ki tartalmas vita.* Ez a pont mindig az legyen, amely az üzemrész vagy munkacsoport tevékenységének megjavítása szempontjából a legfontosabb. Ugyancsak módosítani kell a termelési értekezletek időpontját, olyanformán, hogy a havi termelési értekezletet ne kötött időben, hanem mindig akkor tartsák, amikor az a legszükségesebb. Javasolta tovább, hogy a szakma kiváló dolgozója címet a jövőben ne a termelési értekezleteken, hanem a bizalmi csoport-megbeszéléseken, alapos vita alapján ítéljék oda az arra érdemeseknek.

Foglalkozott a technikai fejlesztés és az újítómozgalom kiszélesítésének kérdésével, majd rátért a dolgozók érdekvédelmére. *A szakszervezetnek a gazdasági célkitűzések mellett fő feladata* — mondotta —, *hogy az eddigieknél sokkal harcosabban lépjen fel a dolgozókról való gondoskodás, a dolgozók törvényes jogainak betartása érdekében, s még inkább harcoljon a lélektelenség, a bürokratikus magatar-*

(Folytatás a 3. oldalon.)

(Folytatás a 2. oldalról.)

tás ellen. A vasút gazdasági vezetőinek jó része a termelési feladatok mindenáron való teljesítésére törekedve, nemegyszer figyelmen kívül hagyja a dolgozó embert, holott nyilvánvaló, hogy a terv teljesítésének egyik legfontosabb feltétele a dolgozókról való gondoskodás.

ilyen kevés gondot fordítunk, akkor az alsóbb szolgálati vezetőknél még inkább elsikkad ez a lényeges kérdés.

Javasolta, hogy az együttes ülés végleges határozatában fordítsanak nagyobb gondot a dolgozókról való gondoskodásra. Leszögezte, hogy a szakszervezetnek sokkal erélyesebben kell fellépnie a jelenlegi nagymérvű túlóráztatás ellen.



Feleki Pál elvtárs beszél

Érvényt kell szerezni annak a rendelkezésnek, hogy túlórákat csak kivételes esetekben, a szakszervezet hozzájárulásával lehet engedélyezni,

s a túlórákat minden esetben a legkörültekintőbben kell elbírálni. Ezért olyan határozati ponthoz — mondotta —, amely minden további nélkül szentesíti a korlátlan túlóráztatást, a szakszervezet nem járul hozzá. Ugyanakkor meg kell mondanunk azt is, hogy a dolgozók törvényes jogait korlátozza az együttes ülés határozati javaslatának 30. pontja, amely kimondja, hogy „rendeletet kell kiadni ... arra vonatkozóan, hogy az üzemi szakszolgálatok dolgozói az őszi forgalom ideje alatt, szeptember 1-től december 15-ig szabadságot nem vehetnek igénybe." Azzal egyetértünk és segítjük, hogy a szabadságok zömét lehetőleg az őszi forgalom előtt adják ki, azonban a dolgozók törvényes jogait szem előtt tartva, javasoljuk, hogy ezt a pontot töröljék a határozati javaslatból és felhívjuk a szakmai vezető elvtársak figyelmét, hogy a forgalom biztonságát szem előtt tartva, biztosítsák a szabadságokat.

Befejezésül hangsúlyozta, hogy a szállítási tervek teljesítéséért folyó harcot minden eddiginél jobban össze kell kapcsolni a dolgozókról való gondoskodással. A vasút szocialista fejlődése, a dolgozók szociális helyzetének és munkakörülményeinek állandó javítása egy és elválaszthatatlan.

A továbbiakban kifejtette: meg kell mondani — és ezért a szakszervezet vezetősége is felelős —, hogy a dolgozókról való gondoskodást a vasútüzemi értekezlet együttes ülésének határozata alig, a szakmai értekezletek határozati javaslatai pedig egyáltalán nem érintik. Nyilvánvaló, hogy ha erre a kérdésre felső szinten

Véget kell vetni annak a helytelen nézetnek, illetve irányzatnak, amely szerint túlórák nélkül nem lehet teljesíteni a tervet. Ebből kiindulva, javasolta, hogy módosítsák a vontatási és forgalmi határozati javaslatnak azt a részét, amely egyenesen kimondja a túlidőben való foglalkoztatást.

A területi és a vasutas pártszervezetek még jobban működjenek együtt

Az elnöklő Csanádi György elvtárs azután bejelentette, hogy a Fejér megyei párt-végrehajtóbizottság küldötte, *Endrődi László* elvtárs kíván szólni az értekezlethez.

Endrődi elvtárs bevezetőben a Fejér megyei dolgozók és a pártbizottság nevében sok sikert kívánt a vasutas dolgozóknak a minden eddiginél nagyobb őszi forgalom sikeres lebonyolításához. A továbbiakban foglalkozott az előző évi őszi forgalmak tapasztalataival és hiányosságaival, majd rámutatott arra, hogyan lehet ezeket a nehézségeket az együttműködés szilárdabbátételével legyőzni.

Évről évre visszatérő jelenség volt — mondotta —, hogy az őszi forgalom idején a személyvonatok, köztük a munkásvonatok is késve közlekedtek. Rámutatott, hogy ez milyen káros gazdaságilag és politikailag egyaránt. A helyzet azóta a fővonalakon javult, de a mellékvonalakon még mindig gyakoriak a félórás, egyórás késések, amelyek nem minden esetben objektív jellegűek. Kérte a vasutasokat, hogy

az őszi forgalom idején se engedjék ki a kezükből a munkásvonatok menetrendszerinti közlekedését.

Utalt beszédében arra, hogy minden nagy feladat, így az őszi forgalom sikeres elvégzésének is az alapja a dolgozókról való gondoskodás. Kérte a vasút vezetőit, hogy fokozottabban küzdjenek ezért, ahol szükséges, vizsgálják felül a bérezés egyes kérdéseit, küzdjenek a nagyfokú túlóráztatások ellen.

Megyei vonatkozásban foglalkozott a várható nagy mezőgazdasági szállításokkal. Utalt arra, hogy tavaly igen jól sikerült megszervezni a cukorrépa szállítását a megyében. Több mezőgazdasági termék szállításánál azonban voltak problémák, főként amiatt, mert kevés és a célnak nem megfelelő rakterületet bocsátott rendelkezésre a vasút. Több rakterületre van szükség és olyanokra, amelyek az őszi esős időjárásban is megközelíthetők. Igéretet tett arra, hogy a megyei pártbizottság körültekintően segíti az

őszi forgalmat. A vasút nehézségeit segít leküzdeni azzal, hogy szorgalmazza a pontos, tervszerű kocsiigénylés betartását, a kocsik gazdaságos kihasználását, és gyors kirakását. Megmagyarázza az üzemeknek, hogy milyen káros és mennyi gondot okoz a vasutasoknak az egyenetlen rakodás, a hóvégi hajrá. De ugyanakkor kérte, hogy a vasút is egyenletesebben szállítson.

Végül beszélt a területi pártszervezetek és a vasúti pártszervezetek együttműködéséről. *A tapasztalat azt bizonyítja* — mondotta —, *hogy a területi és a vasutas pártszervezetek jól és folyamatosan együtt tudnak dolgozni a szocialista szektorok támogatásában.* Több vasúti szolgálati hely igen eredményes segítséget nyújt a termelőszövetkezeteknek. Ugyancsak sok helyen nagyszerűen bevált a komplexbrigád együttműködés. Példák sora bizonyítja, hogy az eredmények ott a legjobbak, ahol a vasutas pártszervezet és az üzem pártszervezete is megtalálta az egymáshoz vezető utat. Hibaként említette, hogy sok helyen nem egyengetik eléggé az együttműködés útját, egyes pártszervek hosszú ideig megfeledkeznek a vasútról. Így például a Fejér megyei pártvégrehajtóbizottság már egy éve nem tűzte napirendre a vasúti szállítás problémáinak tárgyalását.

A legeredményesebb segítséget úgy kívánják nyújtani a vasutas dolgozóknak, hogy politikai munkájukkal sokkal szélesebb körben ismertetik a megye dolgozóival a vasúti munka jelentőségét, s az üzemeket valamint a termelőszövetkezeteket, a községi pártszervezeteket még jobb együttműködésre ösztönzik a vasúttal.

Csanádi György elvtárs ezután szavazásra tette fel Bo-



Endrődi László elvtárs, a Fejér megyei pártbizottság üzenetét tolmácsolja.

gyó Géza elvtárs javaslatát, amely szerint a határozati javaslat pontjai közé iktassák be azt, hogy a vasutas dolgozók elítélik azokat a párt- és népellenes mesterkedéseket, amelyeket a Központi Vezetőség 1956. június 30-i határozata feltárt. Az értekezlet a javaslatot egyhangúan elfogadta. Az elnöklő Csanádi elvtárs javaslatára Feleki Pál elvtársnak, a szakszervezet nevében tett módosító indítványait a szakmai értekezletek elé utalta, megtárgyalásra. A XI. vasútüzemi értekezlet együttes ülése ezzel véget ért.

Az értekezlet részvevői ezután külön autóbuszokkal Budakeszire utaztak, ahol részt vettek a vasutas szanatórium avatóünnepségén. *(Az ünnepségről lapunk más helyén számolunk be.)*

Több mint 25 millió tonna árú

Délután a forgalmi szakszolgálat tanácskozásán a plenáris ülésen elfogadott határozati javaslat alapján *Lindner József* elvtárs, a 8. szakosztály vezetője ismertette a forgalmi szolgálatra váró feladatokat. Hangsúlyozta, hogy valamennyi szolgálati ág között az idei őszi forgalomban is a forgalomra nehezül a munka legnagyobb súlya. Az hogy 25 830 000 tonna árut kell elszállítani a tavalyi 22 030 000-rel szemben, a forgalmi szolgálat teljesítőképességének alapos felfokozását kívánja. Lesznek napok, amikor 16—16 500 kocsit kell megrakni és továbbítani. Hogy ezeknek a nagy rakodási igényeknek eleget tudjunk tenni, a mennyiségi tervszámok teljesítése mellett különös gondot kell fordítani a jó minőségű munkára. *Elsősorban szervezési intézkedésekkel, meglevő berendezéseink, főként a teherkocsik és mozdonyok kapacitásának jobb kihasználásával kell a nagyobb eredményeket elérni.*

Mint legfontosabb kérdéssel, a kocsiforduló alakulásával foglalkozott elsősorban. A délelőtt elfogadott határozat értelmében egyes napokon, amikor nagyobb rakodási igények jelentkeznek, 3 nap alatti kocsiforduló kell dolgozni. Rámutatott ezután, hogy az őszi forgalom sikere nagyrészt attól függ, rendezőpályaudvarainkon tudjuk-e fokozni a teljesítményeket úgy, hogy olyan helyzetet teremtsünk, amely lehetővé teszi a vonatok feltartóztatás nélküli fogadását, azok gyors és jó minőségű feldolgozását, gyors továbbítását. A rendezőpályaudvari műveletek végzését úgy kell szabályozni, hogy folyamatosak legyenek, egyik művelet szorosan kapcsolódjék a másikba. Nem lehet eltűrni, hogy amikor a gurítógépek fogáson állanak, előkészítésre, vagy ki-bejáró vonatokra várjanak.

A két fogás közötti időkiesés minimálisra csökkentése az a rejtett tartalék minden rendezőpályaudvaron, amelyből az őszi forgalomban a legtöbb hasznot húzhatjuk.

Számítások igazolják, hogy gurítódombjaink, de különösen a gépesített dombok még nincsenek teljes mértékben kihasználva.

Az elegymozgás meggyorsítása, a kocsitartózkodási idő csökkentése feltétlenül megköveteli, hogy a síktolatásra berendezett pályaudvarjaink munkáját is lényegesen megjavítsuk. *Számtalan állomáson megteremtettük az előfeltételeket a korszerű síktolatási módszerek alkalmazására, az eredmények azonban még nem kielégítők.* Annak ellenére, hogy beigazolódott: az új módszerek alkalmazására megvan minden lehetőség, *Székesfehérvár, Püspökladány, Szerencs, Békéscsaba* és több más állomáson még mindig idegenkednek az új síktolatási módszerektől és nem tartják lelkiismereti kérdésnek alkalmazásukat. Ezeknek az állomásoknak vezetői sem ismerték fel az új módszerekben rejlő előnyöket. *Még az őszi forgalom előtt mindent el kell követni, hogy az új siktolatási módszerek mindenütt bevezetésre kerüljenek, ahol erre lehetőség van.* Külön felhívta a figyelmet a szakosztályvezető a hatványos és lépcsőzetes, valamint a megállás nélküli szalasztásos lökéssorozatos módszerre.

Az állomások vezetői, a menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők a vonatok tervezésénél éljenek a nemrég bevezetett 12 órás vonatforgalmi terv adta lehetőségekkel. Helyezzenek nagy súlyt a helyes irányvonatképzésre is. Nyomatékos hangsúllyal mutatott rá ezután, hogy a vasút teljesítményei az idén nagyobbak, mint tavaly voltak, az utazási sebesség viszont rosszabb a tavalyinál, ami jórészt a forgalmi szakszolgálat lelkén szárad. Tolató-tehervonataink közül még igen sok alig éri el a 6—7 kilométercs utazási sebességet és összes tolató-tehervonataink utazási sebessége alig 8 kilométer, a budapesti és miskolci igazgatóságnál mindössze 7,4 kilométer. Ennek oka a munka szervezetlensége, az állomási és vonatkísérő személyzet, valamint a kereskedelmi szolgálat jó együttműködésének hiánya, amit a következő őszi forgalomban feltétlenül meg kell valósítani. *A menetirányítótól kezdve az állomásfőnökön, a forgalmi* szolgálattevőn keresztül a vonatkísérőkig és váltókezelőkig

többet kell törődni az állomási tartózkodás csökkentésével, a kocsik gyors továbbításával.

Jobban ki kell használni a kétvágányú pályát, a helytelen vágányon való közlekedést, ami nagymértékben fokozza az átbocsátóképességet. Elsősorban a menetirányítók feladata ez. Valószínű hamarosan rendelet jelenik meg, amely lehetővé teszi, hogy a menetirányítók és vonatkísérők anyagilag is érdekeltek legyenek vonaluk utazási sebességének növelésében. A menetirányító szolgálat mellett nagy feladat vár a kocsiintéző szolgálatra is. A kocsiintézésben komoly javulásra van szükség.

Lindner elvtárs azzal fejezte be előadását, hogy minden rendelkezésre álló anyagi lehetőséggel támogatni kell a dolgozók versenyét és el kell tüntetni az eddigi aránytalanságokat. Nem szabad megismétlődnie annak, ami a tavalyi őszi forgalomban megtörtént, hogy mindössze 3—4 forgalmi szolgálattevő és alig néhány másbeosztású forgalmi dolgozó szerepelt az őszi forgalom legjobbjai között. Legvégül felszólította a forgalmi szakszolgálat valamennyi dolgozóját, szívvel-lélekkel készüljenek az őszi forgalomra és álljanak helyt a vasútüzemi értekezlet határozata szerint.

Márton elvtárs, a budapesti igazgatóság III. osztályának vezető helyettese nyitotta meg a beszámoló feletti vitát és több figyelemre méltó javaslatot terjesztett elő. A többi között, hogy az őszi forgalom kezdete előtt vizsgálják felül és a szükséghez képest építsék át a nagyobb pályaudvarok kihúzóvágányait. Példaképpen említette Székesfehérvár állomás kanizsai oldalának, Budapest—Kelenföld állomás Budaőrs felőli, Aszód állomás Hatvan felőli oldalának kihúzóvágányát. *Kálmán Ernő* (Debrecen állomás) bejelentette: a debreceni dolgozók minden erejüket készek latbavetni a vasútüzemi értekezlet határozatainak valóraváltásáért. De ehhez több segítségre van szükségük. Így a többi között nagyobb teljesítményű tolató tartalékokra és azokon állandó személyzetre. Debrecen állomáson bevezették a hatványos kocsirendezési módszert és az őszi forgalomban tökéletesítik azt. Csatlakozva *Feleki* elvtársnak a plénumon előterjesztett javaslatához, helyeselte, hogy változtassák meg a határozatnak azt a pontját, amely szeptember 1-től december 15-ig szabadságolási tilalmat ír elő.



Locskai Béla a forgalom munkájával foglalkozik.

Locskai Béla (szombathelyi ig. III. osztály) azt kérte, vizsgálják felül a szombathelyi terület géphelyzetét, mert a jelenlegi gépállomány nem elegendő az őszi munka lebonyolításához. Kérte továbbá a vágányzár-idők túllépésének megszüntetését.

Bodnár József (miskolci ig. III. osztály), a gurítószolgálat meggyorsítása érdekében javasolta a „gurítani tilos" kocsik számának csökkentését. Erre vonatkozó javaslatuk egy éve benn van a 8. szakosztálynál de választ nem kaptak rá. Az előértesítési időt 4 óráról 2 órára csökkentsék. Jó szervezés mellett ez elég a kirakás és a berakás elvégzésére. Szóvá tette hogy tavaly későn érkezett a csehszlovák vasúttól kölcsönként 50 kisegítő mozdony. Ha az idén is igénybe veszik ezt a segítséget, sokkal korábban kérjék, ne az évvégi hajrában. *Lovász* Imre (debreceni területi bizottság) szóvá tette, hogy Püspökladány állomás 360 000 forintos kihúzóvágányát rosszul építették meg, vonják felelősségre, aki hibázott. Több pihenőidőt sürgetett a vonatkísérőknek. *Máté* elvtárs (Székesfehérvár állomás helyettes főnöke) bejelentette, hogy mindent megtesznek az új síktolatási módszerek elterjesztése érdekében. Kérte, hogy a tartalékok mozdonyvezetőit is tegyék anyagilag érdekeltté a munkában és oldják meg Székesfehérvárott a daru-kérdést.

Balogh Imre (Pécs) a többi között kifogásolta, hogy a személyvonati vonatkísérők kimaradnak az őszi forgalmi jutalmazásból. *Sarlai* Jenő (Diósgyőr—Vasgyár állomás) helytelenítette, hogy megszüntették a diósgyőri rakodási főnökséget, emiatt állandóan kirakatlan kocsik vannak az állomáson, mert hosszú időbe telik, amíg Miskolcról megérkezik a szükséges munkaerő. *Vermesy* Sándor a vasúti főosztály nemzetközi osztályának vezetője arra kérte a forgalmi szakosztályt, ajándékozza meg őket bizalmával a nemzetközi vonatkozású kérdésekénél, a nemzetközi osztály mindig készséggel segít az idegen kocsikkal való kisegítés és egyéb hasonló problémák elintézésében.

Bebrits elvtárs jelent meg ezután a forgalmi dolgozók tanácskozásán a vontatási szolgálat 3 tagú küldöttsége kíséretében és tolmácsolta a vontatási szolgálatnak azt az ígéretét, hogy az őszi forgalomban növelik a sebességet, betartják, sőt csökkentik a menetidőt, de azt kérik, hogy a forgalmi szolgálat a legmesszebbmenően segítse őket ebben. *Tóth* Béla villamos-mozdonyvezető azt kérte, hogy különösen a villamosmozdonyok zöld útját biztosítsák. A forgalmi tanácskozás részvevői egyhangú lelkesedéssel, közfelkiáltással ígérték ezt meg.

Bellei László (Miskolc) a 12 órás vonatforgalmi tervet bírálta, amely véleményük szerint nem teszi lehetővé a jó géprendelést, mert nem ad gépszámot. *Mészáros* Sándor (Szerencs) a beszámolóban állomását ért bírálatra válaszolva kijelentette, hogy a szerencsi dolgozók nem idegenkednek az új síktolatási módszerektől. Hogy mégsem alkalmazzák azokat, ennek oka az, hogy a csurgatóvágány nem felel meg a követelményeknek. Kérte a csurgatóvágány felemelését. *Bernhardt* Rezső (Pécs) hivatkozott a sztálinvárosi nagykohó üzembehelyezésére, a murakeresztúri átmenőforgalom megnyitására, a mecseki urániumbánya üzembehelyezésére, a komlói új szénfeltárásokra, amik megnövelik a pécsi terület munkáját. Erre való tekintettel kérte, hogy több beruházást kapjon a pécsi igazgatóság. *Fehérvári* József, a FEO vezetője megnyugtatta az értekezletet, hogy a forgalom biztonságát ellenőrző osztály nem lát veszélyt abban, hogy 130 tengelyes, zárt vonatokat két főnyi vonatkísérettel vigyen, mert folytatólagos fékezésnél fölösleges olyan embert utaztatni, aki nem fékez. *Szabó* Ferenc (szegedi ig. III. osztály) javasolta, hogy a részkártérítés kiszabását utalják az állomásfőnökök hatáskörébe. A szegedi igazgatóság dolgozói mindent elkövetnek, hogy az alföldi jó termést gyorsan elszállítsák az őszi forgalomban.

Lindner elvtárs válaszai után a tanácskozás megszavazta a határozatnak azt a módosítását, hogy az őszi forgalom alatt ne vezessenek be szabadságolási tilalmat.

A gépészeti szolgálat értekezlete

A vontatási és műhelyi szakszolgálat értekezletén *Tölgyes Lajos* elvtárs, szakosztályvezető ismertette a szolgálati ág helyzetét és feladatait. Elmondotta, hogy a műhelyek jó munkát végeztek, teljesítették a javítási terveket, mégis még *közel 4000 kocsi vár javításra, 137 mozdony fővizsgáját, 113 főjavítását és 220 gép középjavítását kell elvégezni ahhoz, hogy biztosítva legyen a meglévő forgalomhoz szükséges mozdony és kocsipark.*

A műhelyek műszakilag igen sokat fejlődtek az elmúlt ősz óta. 200 különféle új présszerszám, 30 asztali fúrógép, több villamostargonca és sok egyéb szerszám könnyíti meg a fizikai munkát, teszi gazdaságosabbá a termelést. A műszaki fejlődés lehetővé tette, hogy például a légfékeket javítás után még a műhelyben ellenőrizzék. Szegecselés helyett már sokszor használják a hegesztést és sok más egyéb módon javult a mozdony- és kocsijavítás technológiája.

— Műszakilag tehát jobban állunk, mint azelőtt — mondotta Tölgyes elvtárs —, de a legfőbb bajunk megmaradt: az évek óta problematikus anyagellátás most sem sokat javult. Igaz, hogy a javításokhoz mind több anyagra van szükség az elöregedett vontatási és járműpark miatt, de hengerelt árut például ke-

(Folytatás a 4. oldalon.)

(Folytatás a 3. oldalról.)

vesebbet kapott a vasút, mint tavaly, kevés a kazánlemez s az idomfalakhoz szükséges anyag. Ez az oka annak, hogy a gépek nemcsak javításra, hanem anyagra is várnak.

— A Kohó- és Gépipari Minisztérium nagy erőfeszítéseket tesz, hogy segítsen a vasút anyagellátásán. Ez azonban nem teljesen rajtuk múlik. Hazánkban kevés az alapanyag és az anyagellátás nem vasúti, hanem országos probléma. Bízunk abban, hogy az anyagellátás nehézségei meg fognak szűnni. Addig azonban a saját erőnkből is van tennivalónk: A meglevő anyag is nehezen, hosszú úton jut el a központi szertárból a munkahelyekre. A központi szertár és a műhelyek között közel két hét a távolság. Meg kell találni az anyag útjának legrövidebb és leggyorsabb módját, ne tűrjék a műhelyek a töméntelen firkálást.



Kiss Lajos, a Keleti fűtőház üzemi bizottságának elnöke beszél.

— A műhelyekben az átfutási idő megrövidítésének kulcsa a cserejavítás meggyorsítása.

Az a feladat, hogy a beérkező járművet kész alkatrészek várják. A cserejavítás fejlesztésében már vannak eredmények, a további fejlődés azon múlik, hogy szorosabb legyen az együttműködés a műhelyek és a fűtőházak között. Jó anyagellátással el lehet kerülni a túlórát és a vasárnapi munkát. A jelenlegi körülmények között azonban ehhez is hozzá kell nyúlni. Most szükség van a túlórázásra és a vasárnapi munkára. A gyártó-műhelyekben már több helyen megvalósult a két-három műszak. Most azt kell felülvizsgálni, hogy mennyire lehet tovább fokozni a termelékenységet. A Landler Jenő Járóműjavító párttitkára javasolta, hogy rövidítsük meg a műhelyen belül a javított alkatrészek útját. A javaslat helyes. Ezt meg fogjuk tenni. *Arra kérem a művezetőket, hogy nézzenek szét a műhelyekben, javasoljanak olyan módszereket, amelyek meggyorsítják az átfutást, elősegítik az önköltségcsökkenést.* Az a feladat, hogy betartsuk a vasútüzemi értekezlet határozatát, elvégezzük az előírt feladatokat.

Nagy súlyt kell fordítani a minőségi munkára. Ellenőrizzék a művezetők, a MEO-sok, a csoportvezetők, hogy minden javítás kiváló minőséggel készüljön el.

A vontatás feladatairól szólva *Tölgyes* elvtárs elmondotta, hogy a technikai fejlődés jobb volt, mint a műhelyeknél. Ez tette lehetővé, hogy az idén a jóval nagyobb feladatokat is elvégezte a vontatás. *Előfordult, hogy egyetlen nap száz tehervonattal több közlekedett, mint a tavalyi őszi forgalomban.* Az őszi forgalom óta a vontatás 19 darab 424-es, 15 darab 375-ös sorozatú gépet kapott. Három darab új Bo-Co villamosmozdony és négy darab új négytengelyes motor segíti a forgalmat. Ebben az évben a vasút még 13 darab 424-es sorozatú mozdonyt, két darab Bo-Co-t és három darab 600 lóerős diesel-mozdonyt kap. Majdnem bizonyosra vehető, hogy a felsoroltakon kívül még 15 darab 424-es gépet kap a vasút.

A továbbiakban a szakosztályvezető elvtárs rámutatott arra, hogy milyen előnyökkel jár a budapest—hatvani vonal villamosítása, hangsúlyozta a villamosmozdonyok karbantartásának fontosságát. A feladatokat nagymértékben segíti, hogy rövidesen 70 000 tonna külföldi szenet kap a vasút. Egyetlen esztendő alatt több gépet kaptunk, mint az elmúlt évek során. A kocsiknál körülbelül 800 darab szaporulatról beszélhetünk. A valóságban ennél többet kapott a vasút, de ezekkel az előregedett kocsikat cseréltük ki. Ígéretet kapott a vasút arra, hogy még ebben az évben 2000 kocsi gyártását kezdi el iparunk.

Végezetül hangsúlyozta a szakosztályvezető elvtárs az utazási sebesség emelésének fontosságát a javítási állag csökkentését, hangsúlyozta a pártszervezetek és a szakszervezet feladatait.

A vontatási és műhelyi szakszolgálat vitájában tizenketten szóltak fel: *Szoboszlai* elvtárs, a Hámán Kató fűtőházból, *Kiss Lajos* elvtárs, a Keleti fűtőházból, *Hrutkovszky* elvtárs, a miskolci fűtőházból, *Csomány István* elvtárs, a Szolnoki Járműjavítóból, *Lengyel Gyula* elvtárs, Miskolc IV. osztályfőnök, *Somogyi Géza* elvtárs. Nagykanizsa fűtőház, *Szilágyi Dezső* elvtárs, Debrecen fűtőház. *Hantos Ferenc* elvtárs, szegedi igazgatóság, *Tóth Béla* elvtárs, Keleti fűtőház. *Horváth Károly elvtárs*, Celldömölk fűtőház. *Martos György* elvtárs, Hatvan fűtőház, *Varga Sándor* elvtárs, Szombathelyi Járműjavítóból.

A hozzászólók elsősorban az anyagproblémáról beszéltek. Arról panaszkodtak, hogy az anyagellátás elégtelensége miatt lefosztják a gépeket. Szinte nem volt olyan hozzászóló, aki egy-két példát ne hozott volna az értekezlet elé az anyagellátás helytelenségéről és az anyag útjának bürokráciájáról. Többen panaszkodtak arra, hogy a dolgozók ügyes-bajos problémáinak lassú az elintézése és nem egyszer a jogos panaszokat sem orvosolják. *Kiss* elvtárs elmondta például, hogy nem mindig fizetik meg a mozdonyvezetőknek a rövid perceket. Mások felvetették, hogy a fűtőháztól elvezényelnek gépeket, a gépek nem jönnek vissza, de a terveknél nem történik módosítás. Kérték, ha a mozdonyállag csökken, akkor csökkentsék a tervszámokat is.

Sok szó esett a vezetők önállóságáról. Elmondták például, hogy az illetmény nélküli szabadságot az igazgatóság adja — nem egyszer a fűtőház vezetőjét megkerülve. Kérték, hogy a szabadságolásoknál és az ehhez hasonló problémáknál is biztosítsák a fűtőházfőnökök önállóságát.

Lengyel Gyula elvtárs felhívta a figyelmet arra, hogy a MÁV által bérbeadott mozdonyokért a vállalatok túlságosan keveset fizetnek. A bérletre ráfizet a MÁV, emelkedik az önköltsége, ugyanakkor a vállalat előnyös helyzetbe jut, a vasút mozdonyhelyzete viszont megnehezedik. A miskolci fűtőházból például 22 mozdonyt adtak bérbe. Javasolta a bérletek felülvizsgálását és azt, hogy a javítási költségeket a vállalatok fizessék. A fűtőházak dolgozói elmondották, hogy a járműjavítókból kiadott mozdonyokon gyakran a fűtőháznál kell utólagos javításokat végezni, mert gondatlanul adják ki azokat a műhelyekből.

A felszólalók többsége helyes javaslatot is tett a munka megjavítására, az anyagmozgatás egyszerűsítésére.

A vitán felszólalt *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter is. Hangsúlyozta a fékpróbák meggyorsításának fontosságát, majd az új villamosvonal jelentőségéről beszélt. Végezetül a javítás fontosságát, a dolgozók anyagi érdekeltségének jelentőségét említette és elmondotta, hogy szükséges esetben a túlórát engedélyezi.

Az értekezlet háromtagú küldöttséget bízott meg azzal, hogy a forgalmi szakszolgálatnál mondják el a vontatás problémáit és kérjék meg őket arra, hogy fokozottabban segítsék munkájukat.

A felszólalásokra Varga Jenő elvtárs, a 7. szakosztály helyettes vezetője válaszolt.

Napi 14 500—15 500 kocsi!

— A kereskedelmi szakszolgálat tanácskozása —

Igen nagy érdeklődés mellett tartotta meg értekezletét a kereskedelmi szakszolgálat. *Csamangó Henrik* elvtárs, szakosztályvezető, beszámolójában a számok, adatok tükrében ismertette a szakszolgálatra váró nagy feladatokat. A tavalyi árumennyiséghez viszonyítva az idén 5,8 százalékkal emelkedik az elszállítandó tonnamennyiség, az ehhez szükséges kocsimennyiség pedig 6,4 százalékos emelkedést mutat. Ez a különbség annyiban is növeli a nehézségeket, mert a raksúlyos áruk növekedése mellett a térfogatigényes áruk is nagyobb mértékben jelentkeznek elfuvarozásra. Az exportforgalom 7,4 százalékos emelkedése a múlt évinél nagyobb mértékben veszi igénybe az exportképes kocsikat.

Hónapokra felbontva is ismertette a feladatokat. Rámutatott, hogy augusztusban, esetleg már júliusban számolni kell a gyors gabonabegyűjtéssel, októberben és novemberben pedig a nagyarányú kukoricaszállítással. A tervszámok ismeretében a legerősebb forgalom októberben várható. Mintegy 500 000 tonnával kell többet szállítani, mint tavaly októberben. A kocsiigények tartósan napi 14 500, 15 500 kocsi megrakását teszik szükségessé, de már eddig is voltak olyan napok, amikor az igények a 16 000 kocsit is meghaladták.

A teherkocsipark és a vonóerő nem tart lépést a szállítási igények növekedésével, ezért

a műszaki elégtelenségből adódó hiányokat az árufuvarozás munkafolyamatainak tökélesítésével, az adott lehetőségek legnagyobbfokú kihasználásával, megfelelő szervezeti intézkedésekkel kell pótolni.

A továbbiakban foglalkozott a tavalyi őszi forgalom tapasztalataival és hiányosságaival. Rámutatott, hogy az eddig is jól bevált vasárnapi és ünnepi rakodások módszerét tovább kell fejleszteni. Az idén munkaszüneti napokon is tízezer kocsit kell megrakni. Tavaly a vasárnapi rakodásokat az előfeltételek hiánya gátolta. A hiányosságok kiküszöbölésére a napokban javaslat kerül a Minisztertanács elé a munkaszüneti napokon történő rakodási kötelesség szervezettebbé tétele érdekében, ugyanakkor a rakodások mérvének megállapítását a KSZT hatáskörébe utalják.

A szakmai értekezlet elé tárta azokat a legfőbb feladatokat, amelyek hozzájárulhatnak az őszi forgalom sikeréhez. Beszélt arról, hogy feltétlenül *csökkenteni kell a kocsik állomási tartózkodási idejét*, amely jelenleg indokolatlanul magas. A meddő idők kiküszöbölésének legfőbb eszköze a helytelen, elavult munkamódszerektől való elszakadás, új utak keresése. A vasúti árufuvarozás korszerű technológiájának alkalmazásával *legalább 20 százalékkal lehet csökkenteni az állomási tartózkodást.* Kívánatos lenne, hogy minél több gyakorlott forgalmi szakember kapcsolódjon be a kereskedelmi szolgálatba. Az iparvágányos vagy kocsirakományos raktárnokok, ha forgalmi gyakorlattal rendelkeznek, munkájukat jobban össze tudják hangolni a forgalmi szolgálattal, különösen a kocsiintézéssel, a tolatásvezetővel.

Részletesen foglalkozott az elemzések és az előértesítések kérdésével. Hangsúlyozta, hogy a szállítható felekkel való jóviszony egyik alapvető követelménye a *pontos, megbízható előértesítés.* Ezen a téren még meglehetősen gyenge a helyzet, a kocsiknak alig 60—70 százalékáról értesítik előre a címzettet.

Hasonlóképpen nagyobb figyelmet kell szentelni az *egy kocsira eső hasznos terhelés* növelésére. *Meg kell találni a módját annak, hogy anyagilag is érdekeltté váljanak a dolgozók a kocsikihasználásban.* Ugyancsak meg kell értetni a szállítható felekkel is, hogy *a kocsikihasználás fokozása népgazdasági érdek.* Az irányvonatokról szólva kiemelte, hogy azok közlekedtetése az előző őszi forgalmakban igen nagy segítséget jelentett. A legfontosabb, hogy minél több irányvonatot lehessen rakodással képezni, s ehhez a forgalom is biztosítsa a megfelelő kocsikat. Meg kell szüntetni a hosszútávú és a keresztfuvarozásokat, s bár itt már lényeges javulás tapasztalható, mégis sokkal fokozottabb ellenőrzésre szorulnak a szállítási útvonalak.

Befejezésül a megélénkült határforgalommal foglalkozott. A határállomások — mondotta — nem voltak kellőképpen felkészülve a nagyobb forgalomra. A határállomási szolgálathoz megfelelő gyakorlattal, szakképzettséggel rendelkező dolgozókat kell biztosítani. Ugyancsak rendkívül fontos, hogy a szomszéd vasutak dolgozóival kötött komplex-brigádszerződések minél előbbé váljanak, s általában az együttműködés ezen a téren még hathatósabban érvényesüljön, mint a belföldi forgalomban.

A beszámoló utáni hozzászólások azt bizonyították, hogy

a dolgozók minden törekvése az idei őszi forgalom áruszállításainak pontos, gyors lebonyolítására irányul.

Nem panaszokat és kívánságokat, hanem figyelemreméltó javaslatokat hallottunk. A hozzászólók felismerték azokat az akadályokat, amelyek hátráltatták az áruszállítási tervek teljesítését. Többen hangot adtak annak, hogy a közlekedésügyi tárcához, sőt a vasúthoz tartozó vállalatoknak kellene példát mutatniok a vasárnapi és munkaszüneti napokon történő rakodásokban. Azonban ezt korántsem teszik meg. Önkezelési szállítmányokat alig rakodnak vasárnap. A *Betonútépítő Vállalat* egyáltalában nem rakodik vasárnap, hasonló magatartást tanusít a *Hidépítési* és a *Magasépítési Főnökség*, úgy, hogy az utóbbi küldeményeit korlátozni is kellett, mert nem volt képes kirakni a kocsijait. A *Dombóvári Talpfatelítő Vállalat* sem éjszaka, sem vasárnap nem végez rakodást. Hasonló a helyzet az önkezelési irányvonatokkal. Jobb szervezéssel el lehetne érni, hogy önkezelési irányvonatokat is állítsanak össze.



Hornung Mária az őszi szállítási problémák megoldását támogatja hasznos meglátásaival.

Volt olyan felszólaló, aki szóvátette, hogy *a raktárnokoknak figyelemmel kell kísérniök a beállításokat is.* Ennek akadálya azonban, hogy sok helyen éjszaka nincs raktárnok, nem tudja ellenőrizni a beállításokat. Mások a csomagolás hiányosságait tették szóvá, s felhívták a figyelmet, hogy a feladó állomásokon mindig *ellenőrizzék a csomagolást,* mert a hiányos csomagolás a vasútnak és a népgazdaságnak tetemes károkat okoz. A számadás elválasztások és a balesetek száma csökkent a kereskedelmi szolgálatnál, viszont az árukárok nem mutatnak ilyen irányzatot. Többen kifejtették, hogy gyakorlott forgalmi dolgozókra valóban igen nagy szükség lenne a kereskedelmi szolgálatnál, azonban bérezési aránytalanságok miatt a kereskedelmi szolgálat nem mondható népszerűnek.

Kovács Mihály (Szeged), *Hornung Mária*, a MÁV Szállítmányozási Főnökség vezetője, *Bagdács János*, a Nyugati Rakodási Főnökség vezetője, *Szegedi György* (Debrecen), *Kovács László* (Zalaegerszeg), *Porkoláb Tivadar*, Budapest Nyugati pályaudvar kereskedelmi főnök helyettese, *Rigó* elvtárs, a budapesti igazgatóság osztályvezetője. *Engel József* (Szeged), *Tóth Ferenc* (Miskolc), *Balla Rezső* (KPV VIII. főosztálya), *Ugyai Sándor* (Miskolc), *Fehér János* (Miskolc—Gömöri) és mások hasznos javaslatokkal, észrevételekkel járultak hozzá az őszi forgalom előkészítéséhez. Javaslat hangzott el a *rakodólapos kirakási módszer* elterjesztésére, a nehéz- és könnyűfajsúlyú áruk egy kocsiba rakására, az úgynevezett tolatóeke kis állomásokon való alkalmazására, a vámkezelési eljárás egyszerűsítésére, a kereskedelmi vezetők nagyobb önállóságának biztosítására, a szakmai képzés fejlesztésére és a kocsiállás-bírságok visszatérítésének megszigorítására.

A felszólalásokra *Csamangó* elvtárs válaszolt, hangsúlyozva a többi között a komplex-brigád-együttműködés fontosságát, rámutatva, hogy a vasutas pártszervezeteknek az üzemek pártszervezeteivel is meg kell találni a legszorosabb kapcsolatot. A pártszervezetek segítségével és irányításával sokkal könnyebbé válik a nagy szállítási feladatok megoldása.

Forgalombiztossá tesszük a pályákat

— Az építési, pályafenntartási és hídszolgálati dolgozók értekezlete —

A pályaépítő, fenntartó és hídszolgálat szakmai értekezletén *Papp* Károly elvtárs szakosztályvezető tartott beszámolót a nagyfontosságú szakszolgálat feladatairól.

Elöljáróban hangsúlyozta: Mi, pályafenntartási dolgozók vagyunk hivatottak arra, hogy a szállítási feladatok maradéktalan teljesítéséhez szükséges forgalombiztos pályát biztosítsuk. A felszabadulás óta minden évben sikerült ennek a feladatnak maradéktalanul eleget tenni és meg vagyok győződve róla, hogy szakszolgálatunk minden egyes dolgozója a legnagyobb lelkesedéssel és odaadással fog hozzá ebben az évben is ehhez az előkészítő munkához, hogy ismét sikeresen tudjuk elvégezni a ránk háruló feladatokat.



Mezei Béla, a budapesti igazgatóság dolgozója a pályafenntartás kérdéseihez szól hozzá.

A bevezető után vázolta a reális helyzetet. Arról beszélt, hogy egyes igazgatóságok területén a pályák állapota nem kielégítő. Mint mondotta, nemcsak a fenntartási és szabályozási munkák tekintetében van elmaradás, de a talpfahiány miatt a tavaszi talpfacseréket sem tudták a tervnek megfelelően elvégezni. Ezért az őszi forgalom idején kell számos helyen a forgalom zavarása nélkül elvégeznünk ezt a munkát.

Papp elvtárs hangsúlyozta, hogy a szakszolgálat első és legfontosabb feladata a meglévő pályák karbantartása, gondozása. Különösen vonatkozik ez azokra a pályarészekre — mondotta, ahol a felépítmény koros volta ellenére engedményeket teszünk a forgalmi és vontatási szakszolgálat részére.

Vannak hálózatunknak olyan részei is, melyek állapota már súrolja a forgalomveszélyesség határát. Elsősorban ezeket a pályarészeket kell elfogadható állapotba hozni, hogy az őszi forgalom ideje alatt ne kerüljön sor komolyabb mérvű sebességkorlátozások kitűzésére.

A síntörések száma az utóbbi években nagymértékben megnövekedett ami a beépített anyag kifáradása miatt állt elő. De hozzájárult ehhez a fenntartási munkák elhanyagolása is.

Az őszi forgalom feladataival kapcsolatosan rámutatott arra hogy a nagy forgalom idején a vonalak nagy terhelésnek lesznek kitéve tehát számolni kell a heveder és síntörések számának növekedésével. Ezért a tartalékanyagok biztosításáról feltétlenül gondoskodni kell,

Tavaly és az elmúlt években többször kapott a szakszolgálat jogos bírálatot amiatt, hogy a megrongált pályarészeket nem elég gyorsan állították helyre. Az idei őszi forgalom alatt hasonló hiányosságoknak nem szabad előfordulni. Ezt csak úgy tudjuk megakadályozni, ha kellőképpen felkészülünk az esetleges rongálások gyors helyreállítására.

Nem sikerült az őszi forgalom előtt teljes mértékben végrehajtani a kitérőcseréket sem. Bizonyos mennyiségű csere lesz tehát az őszi forgalom alatt is. Ezeknél a munkáknál arra kell törekedni, hogy minél kevesebb időre zárják ki az állomási vágányokat a forgalomból — mondotta. Majd hozzátette: — Nyomatékosan kell felhívnom szakszolgálatunk vezetőinek figyelmét arra, hogy a vágányzári idők betartására nagy figyelemmel legyenek. Semmiféle indokolás túllépés esetén nem fogadható el. Különösen a gurítódombos pályaudvarok fenntartására kell nagy gondot fordítani — mondotta.

A lassújelek kérdéséről az alábbiakban emlékezett meg.

Arra kell törekedni, hogy az őszi forgalom megindulására a lassújeleinket a minimálisra korlátozzuk.

Ennek a legfőbb feltétele az előrelátó, tervszerű munka.

(Folytatás az 5. oldalon.)

Első: a jó minőségű fenntartás

— A távközlő és biztosítóberendezési szolgálat tanácskozása —

(Folytatás a 4. oldalról.)

A beszámoló után számos hozzászólás hangzott el az érintett gazdag programmal kapcsolatosan. A budapesti igazgatóság pályafenntartási szakszolgálatának helyettes vezetője, *Mezei* Béla elvtárs, a többi között arról beszélt, hogy a szakszolgálat dolgozói tudatában vannak az őszi forgalom jelentőségének és mindent elkövetnek annak érdekében, hogy a rájuk háruló feladatokat maradéktalanul megoldják. Megemlítette, hogy a ferencvárosi építkezésnél három hónappal hozták előbbre a határidőt. Ez is igazolja a szakszolgálat dolgozóinak öntudatát, építő szándékát. A többi között hangsúlyozta:

Örömmel fogadjuk kormányzatunknak azt az intézkedését, mely harcot jelent az adminisztráció csökkentéséreÍgy fogjuk elérni, hogy szakszolgálatunk műszaki dolgozói ténylegesen a munkaterületen tartózkodjanak és cselekvően irányítsák a munkát.

A szakmai értekezlet minden egyes felszólalása jelentékeny hozzájárulás ahhoz a harchoz, melyet valamennyi vasutas folytat az előttünk álló őszi forgalom zökkenőmentes lebonyolítása érdekében.

A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat szakmai tanácskozásán *Kmetty* Imre elvtárs, a 9. szakosztály vezetője tartott beszámolót. Bevezetőjében ismertette a vasút előtt álló feladatokat, majd rátért a szakszolgálat tennivalóira. Elsősorban arra hívta fel a figyelmet, hogy fel kell kutatni a szolgálati helyeken mindazokat a munkamódszereket, tartalékokat, amelyek lehetővé teszik a feladatok elvégzését.



A TBKE munkáját segíti Kovács János (Szombathely) hozzászólása.

A vasút a szállítást csak akkor tudja elvégezni, ha a vonatoknak biztosítják a zöld utat. A jelzések zavartalansága pedig a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat munkájától függ. És ez nemcsak a forgalom zavartalanságának biztosítéka, hanem az élet és a vagyon biztonságának is. El kell érni, hogy *minden vonalon a fokozott igénybevétel mellett is teljes biztonsággal működjenek a berendezések*, hogy a pályákon mint a folyam medrében a víz, zavartalanul hömpölyögjenek a vonatok.

— A jelző — parancs! El kell érnünk — mondotta a szakosztályvezető —, hogy ez a parancs sose legyen félreérthető. Az éjszakában száguldó vonat mozdonyvezetőjének egyetlen tájékoztatója a jelző, amely szerint fokozza sebességét, áthalad vagy megáll az állomáson. Ezért kell a jelzési képnek minden körülmény között félreérthetetlennek lennie.

A továbbiakban rámutatott azokra a súlyponti teendőkre, amelyeknek elvégzésével növekszik a vasútüzem biztonsága, a vasúti hírszolgálat gyorsasága, nő a vasútvonalak átbocsátóképessége. A feladatok két főcsoportra oszthatók:

1. *A meglévő berendezések zavarmentes üzemeltetésének biztosítása, tökéletes fenntartási munka szervezésével.*

2. *Az újabb létesítmények olyan ütemű üzembehelyezése, hogy azok a nagy forgalomban már hasznosan működjenek.*

Ezután az elmúlt évi őszi forgalom tapasztalatairól beszélt. A fenntartási dolgozók derekasan helytálltak, nekik köszönhető, hogy a távközlő- és biztosítóberendezés fenntartási hibáiból nem voltak jelentősebb forgalmi akadályok. Dícséret illeti azért is őket, mert lelkesen vesznek részt a kisebb felújítási, megrendelő-leveles és idegenfeles munkák elvégzésében. Részvételük komoly megtakarítást jelent a szakszolgálatnak.

A TBKE vezetői tartsák szem előtt azt az elvet, hogy a fenntartás területén *első a feltétlenül biztos és jóminőségű fenntartási munka.* Minden egyéb csak ennek elvégzése után következhet. A fenntartási dolgozók, de főleg a vonalellenőrök és szakaszkezelő mesterek felé bírálatot is kell mondani. A vonalellenőrök legtöbbje még mindig nem elég önálló, még nem tudnak felülemelkedni egy jó szakaszkezelőmester szintjén és nem teljesen gazdájuk területüknek. Kevés bennük a kezdeményező szellem.

Gyengének tartom a műszaki oktatást is — mondotta. Ne várjanak mindent a tanfolyamoktól, mert nem lehet a műszaki teendők legapróbb részleteit is a tanfolyamokon tanítani. A mestereknek jobban kell foglalkozniok a hozzájuk beosztott dolgozókkal.

Az őszi forgalom idején a berendezéseket alaposan felül kell vizsgálni és a megállapított hibákat ki kell küszöbölni. Az elmúlt évben ez nem történt meg az előírt időre. A lemaradás pótlását pedig úgy oldották meg, hogy nem kellő figyelmet fordítottak a gondos munkára. A TBKE vezetőinek felül kell vizsgálni egy-egy berendezést, mert tűrhetetlen állapot az, hogy egy esetleges balesetnél derüljön ki: a berendezések sem voltak teljesen rendben.

Sok panasz hangzik el a szigetelt sínek állapotára. Különösen aggályos a helyzet a budapesti igazgatóság területén, ahol emiatt több helyen nem működnek rendesen a feloldó berendezések, illetve az automatikus térközbiztosító berendezések. Előfordul, hogy már kisebb esőzések idején is indokolatlanul vörösbe esnek a jelzők. Több gondot kell fordítani a vonóvezetéki csatornák felújítására is. Gondos vizsgálattal még az őszi forgalom előtt el kell végezni a víztelenítést.

Még a leggondosabb fenntartás mellett is előfordulhatnak zavarok akár a műszaki, akár a kezelőszemélyzet hibájából. Ilyenkor gyors intézkedésre van szükség. Ezért szerveztük meg a gócponti állomásokon, s az automatikus berendezéssel ellátott vonalakon az állandó készenléti szolgálatot. Mégis nem mondhatjuk, hogy a hibaelhárítás megnyugtató módon történik. Előfordul, hogy egy-egy kisebb hibánál is órák hosszat tart a javítás. *Pestlőrinc* állomáson például a jelzőmező félállásban maradása után a hibát csak három óra múlva szüntették meg. *Cegléd* bejárati jelzőjén a kiégett zöld izzó kicserélése közel másfél órát tartott. Ilyesminek nem szabad előfordulni az őszi forgalom alatt.

Gyakori az is, hogy egy-egy hiba megállapításakor nem keresik a hiba okozóját és emiatt a hibák megismétlődnek. Nagyobb gondot kell fordítani az ismétlődő hibák kijavítására.

Dícséret illeti beruházási és építési részlegeinket, elsősorban építési főnökségünket, szerelésvezetőségeinket, szerelőcsoportjainkat. Sok nehézséggel küzdenek anyag, munkaerő és béralap tekintetében, mégis áthidalták ezeket. Ugyanakkor bírálatot kell mondanom a sokhelyütt tapasztalt, rosszul megszervezett fel- és elvonulásokról. *Többször előfordul, hogy nagy brigádok vonulnak fel olyan munkákhoz, amelyek elvégzésének előfeltételei nincsenek biztosítva.* Megtörténik ilyenkor, hogy elvégzik az előmunkálatokat, melyekről később kiderül — mire a tervek és rajzok megérkeznek — hogy feleslegesek voltak, vagy módosítást rendeltek el. A kivonulás előtt meg kell szervezni és biztosítani kell a munka előfeltételeit.

A beszámoló a továbbiakban foglalkozott az egyre szélesedő munkaversenymozgalommal, az anyagtakarékossággal, majd a távközlő- és biztosítóberendezések fejlődésével. Az elmúlt nagy forgalom óta a távbeszélő központok kapacitása 4,5 százalékkal, az irányító vonalak hossza 3,2 százalékkal, a bekapcsolt távbeszélőkészülékek száma 4,3 százalékkal, a vivőfrekvenciás berendezések csatorna-kilométer hossza 32,5 százalékkal, a váltóáramú távíróösszeköttetések csatorna-kilométer hossza 7 százalékkal, a kábelvonalak érkilométer hossza 2 százalékkal és a légvezetékek kilométerhossza 0,6 százalékkal növekedett.

A múlt év szeptemberétől ez év szeptemberéig 51 kilométer hosszúságban létesítettünk, illetve létesítünk önműködő térközbiztosító berendezéseket.

Végezetül Kmetty elvtárs a társszolgálati ágakkal való viszonyról beszélt, majd azokról az intézkedésekről, amelyek megkönnyítik a dolgozók munkakörülményeit. 1956-ban 100 pár bőrbakancsot és 50 pár bőrcsizmát osztottak szét, a műhelyek levegőinek frissítésére 65 darab vent.látort szereltek fel a szakaszokon. Ez ideig mintegy 150 darab kerékpárt és 3 darab motorkerékpárt kaptak a fenntartási dolgozók. Még ebben az évben újabb 100 kerékpárt és 10 motorkerékpárt osztanak szét. Befejezésül arra kérte az értekezlet részvevőit, hogy hozzászólásaikkal segítsék elő az őszi forgalmi feladatok elvégzését.

A vitában számosan vettek részt, többen tettek helyes javaslatokat és sokan bírálták a különböző hiányosságokat. A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat tanácskozása, melynek végén a munkák jó elvégzése érdekében határozatot is hoztak, elősegítette a szolgálati ág jó felkészülését a felelősségteljes őszi feladatokra.

FELAVATTÁK A MÁV TÜDŐGYÓGYINTÉZETET

A megejtő szépségű budakeszi völgy felett, sziklás domboldalon, friss leheletű tölgyek, fenyők, hársak üdítő környezetében, százméteres homlokzati frontján három-, hátsó részén négyemeletes masszív tömegű, mégis kecses épület koronázza meg a festői tájat: a *MÁV Tüdőgyógyintézet.* Körüle itt-ott még felfedezhetők a nemrég bevégzett építkezés nyomai, de mellette már zölden virító bársonyos gyep, murvával és vörös salakkal felhintett utak fogadják az avatási ünnepségre érkezőket. A vasútüzemi értekezlet küldötteinek százai és a többi vendégek büszke örömmel hordozzák végig tekintetüket az impozáns építményen, mert érzik, tudják: olyan eseménynek tanúi, amely újabb, hatalmas lépés a dolgozó emberről való gondoskodás útján és sok száz vasutas dolgozónak, hozzátartozójának, nyugdíjasnak jelent majd életet, gyógyulást, másfélszázezer vasutasnak pedig azt a biztonságos, jóleső érzést, hogy fontos tagja a szocializmust építő társadalomnak az, akinek egészségét a modern gyógyászatnak ilyen nagyszerű intézménye védi.

Ez a gondolat vonult végig a szombat délelőtti avatási ünnepségen, amely külsőségeiben is hangsúlyozta az esemény kiemelkedő jelentőségét. Az épület előtt a tisztitanfolyam díszszázada sorakozott fel és a Keleti-pályaudvar fúvószenekarának pattogó indulói üdvözölték az érkezőket. A drapériákkal és dísznövényekkel ékesített erkélyen a párt, a kormány, az egészségügyi hatóságok, az Orvostudományi Egyetem küldöttei, a vasútüzemi értekezlet részvevői és a környék nagyszámban felsereglett lakossága jelenlétében *Feleki Pál* elvtárs, a szakszervezet titkára nyitotta meg az ünnepséget.

Román József elvtárs, egészségügyi miniszter a kormány és minisztériuma nevében köszöntötte az új intézményt és azt kérte dolgozóitól, *töltsék meg a szép épületet szocialista tartalommal,* minél több rászorulónak adják vissza benne egészségét, munkaképességét és ezzel járuljanak hozzá a szocializmus építéséhez.

Csanádi György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója mondotta el ezután avatóbeszédét.

Kijelentette, hogy *az új tüdőgyógyintézet építése még korántsem fejeződött be, gondoskodás történik továbbfejlesztéséről.*

Arról a göröngyös útról beszélt ezután Csanádi elvtárs, amely a nagy jelentőségű létesítmény átadásához vezetett, s amelynek nehézségeit sikerült leküzdeni.

— *A magyar vasutasegészségügy előttünk álló gyönyörű új építményét, legkorszerűbben felszerelt tüdőgyógyintézetét ezzel átadom rendeltetésének, a gyógyintézet vezetője, orvosai, dolgozói és a vasútegészségügy valamennyi dolgozója felé azzal az utasítással, hogy az itt biztosított gyógyítási lehetőségeket a legteljesebben hasznosítsák a vasutas dolgozók és családtagjaik egészségének helyreállítása, boldogsága érdekében* — fejezte be beszédét Csanádi elvtárs.



A budakeszi tüdőszanatórium ünnepélyes megnyitása.

Dr. Kerényi Imre elvtárs, megbízott igazgató azzal vette át az intézetet, hogy *a rájuk váró nehéz és felelősségteljes munkát boldogan vállalják és minden erejükkel arra törekszenek, hogy minél több vasutas dolgozónak, minél gyorsabban adják vissza egészségét, s a gyógyító munkát eredményes, tudományos kutatással egészítsék ki.*

Az avatás végeztével az ünnepség részvevői az intézet megtekintésére indultak.

A nemes építőanyag, a kő és márvány bősége, a méretek impozáns aránya, a korszerű felszerelés gazdagsága, a csin, ízlés és praktikum gondos összeegyeztetése, az épület rendeltetésének megfelelő speciális építési mód azonnal megkap mindenkit.

Az oszlopos feljáró alól kisebb előtérbe jut a belépő. A földszinten balra az igazgatóság, a gondnokság, a tanácsterem és az adminisztráció irodahelyiségei vannak. A másik szárnyon két laboratórium, a prosectura, orvosi dolgozószobák, bronchológia, fogászat, egész sor helyiségből álló, a legkorszerűbben felszerelt röntgen-traktus, orvosi könyvtár, a látogatóknak nagy ruhatár, Utasellátó-büfé, a betegek könyvtára, fodrász, személyzeti szobák és öltözők nyertek elhelyezést.

Az I. emeleten van *az intézet egyik büszkesége,* a különös gondossággal megépített és felszerelt *műtő-traktus,* két sebészeti műtővel, amely korszerű, gazdag berendezésével megkönnyíti a legkomplikáltabb tüdőműtétek elvégzését.

De ha már itt tartunk, mondjuk el, amint az épület bemutatása közben az intézet vezetői elmagyarázzák:

A kórháznak *négy osztálya* van, 240 ággyal: két tbc-belosztály, egy differenciál diagnosztikai osztály és egy sebészeti osztály.

Az emeleteken sorakoznak a három-hét személyes, tágas betegszobák, kényelmes, acélsodronyos ágyakkal, falbaépített szekrényekkel, mosdóval és egyéb szükséges felszereléssel. Természetesen rádiókapcsoló is van minden ágyhoz, de nem kényelmetlen fülhallgatóval, hanem újításképpen *párnahangszóróval,* amelyet a vánkos alá lehet tenni, hogy a szomszéd alvót ne zavarja.

A szobák elhúzható üvegfala széles kúra-folyosóra nyílik. Jó időben a betegek állandóan itt pihennek a környező erdők-mezők árasztotta tiszta levegőn. Az erős napsütéstől tetszés szerint elhúzható színes vászonfüggönyök védik őket. A szobák belső folyosóra nyíló ajtaja mellett mindenütt egy kis gomb látható. Ezt megnyomva, működésbe lép a *páraelszívószellőztető berendezés,* amely a pincétől a padlásig minden egyes helyiségnek állandó páramentes, kristálytiszta levegőt szolgáltat.

Minden emeleten tágas előcsarnok ülőbútorokkal, orvosi és ápolói szobák, teakonyha stb. egészítik ki a gyógyítás célját szolgáló helyiségeket.

A IV. emelet, amely manzard-megoldású *tetőemelet* és csak a hátsó oldalról látható, (ilyen módon nem zavarja a főhomlokzat tetszetős összhatását), a konyhát és az étkezés célját szolgáló egyéb helyiségeket foglalja magában. Valóságos *tudományos módszerrel megszerkesztett futószalag* ez az épületrész. Az egyik szárnyon liften szállítják a nyersanyagot a folyosó végén levő előkészítőbe, ahol túlnyomórészt gépek segítségével tisztítják meg és teszik konyhai felhasználásra alkalmassá. A megtisztított anyagok a húsüzembe, a cukrászüzembe, a hűtőkamrába, vagy egyenesen a számtalan kisebb-nagyobb géptől csillogó, fehér csempés-



(Kovács Géza felvételei.)

falu konyhába kerülnek. Csodálatos birodalom ez a konyha. A főszakács a helyiség végében levő fülkében ül, előtte *bonyolult vezérlőberendezés,* a különböző üstök, elektromos edények, sütő- és főzőlapok kapcsolóival. Egy kattintás a kapcsolótáblán és máris „alágyújtott" a hatalmas villanytűzhely főzőlapjának, vagy valamelyik duplafalu főzőüstnek. Ez a berendezés a legtökéletesebb tisztaságot biztosítja a főzés valamennyi fázisánál.

Általában minden villanyra jár az épületben. Összesen *72 villanymotor* működik a különböző épületszárnyakon. A használt edényt lift szállítja fel a szobákból, vagy kocsik hozzák a járó betegeknek ugyancsak a IV. emeleten levő közös étteremből. Egy legújabb típusú, keletnémet gyártmányú mosogatógép nyeli el az edényeket és futószalagon viszi végig. Egy óra alatt többezer tányért képes elmosni a gép.

A gyógyépületet a domb tövében szép *személyzeti épület* egészíti ki, orvosi, ápolói és adminisztratív dolgozói lakásokkal. Itt van a telep „lelke", az energiaépület is, amely villanyáramról, gőzfütésről és állandó melegvízről gondoskodik.

Az intézetben tett sétát nem fejezhetjük be anélkül, hogy ne szóljunk azokról, akik ezt a nagyszerű létesítményt megépítették.

Tizenöt vállalat (ebből 10 vasúti) dolgozott három éven keresztül a sok nehézség leküzdését kívánó munkán. A munka oroszlánrészét a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozói végezték *Viola János* főépítésvezető, *Udvarhelyi István* és *Skoda József* építésvezetők irányításával. Dolgozótársaikkal együtt kitűnően oldották meg azt a feladatot, amely a földmunkáknál 10 000 köbméter föld megmozgatását tette szükségessé. Ez annál nehezebb volt, mert tulajdonképpen nem földet, hanem sziklát mozgattak.

A dolgozók közül a Magasépítési Főnökség segédmunkás brigádjai *Füzi István, Honfi László* és *Nagy Sándor* vezetésével, a kőműves brigádok közül *Goda József* és *Fülöp József* brigádja, az ácsoknál a *Szentpéteri*-brigád végzett példaadó munkát. Gyorsan és jól dolgoztak a kéményépítők is az energiaépület 40 méteres kéményének felhúzásával.

Döntő része van az intézet felépülésében valamennyi vasutas dolgozó segítségének és akaratának is, mert beleépültek az intézet falaiba a *„fél százalék"* forintjai is.

Régi kívánság teljesült a MÁV tüdőgyógyintézet elkészültével és szívből örül most minden vasutas dolgozó, mert tudja: pár nap múlva benépesülnek a szobák gyógyulásra váró vasutasokkal, akiknek egészségét adja vissza ez az intézmény, kiszélesítve népi államunknak a dolgozók érdekében kifejtett egészségügyi gondoskodását.

A XI. ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET HATÁROZATA

Az első ötéves tervidőszak alatt népgazdaságunk valamennyi ága hatalmasan fejlődött. Áll ez elsősorban az iparra, amely a második ötéves terv kezdetén több mint háromszorosát termelte az 1938. évinek. Gyorsan fejlődött a nehézipar, több új iparág keletkezett és növekedett a mezőgazdaság termelése is az első ötéves terv során.

A termelés ilyen mértékű emelkedése következtében erőteljesen növekedtek az Államvasutak teljesítményei is. A hároméves terv utolsó évében (1949. év) elszállított árumennyiséget 1955. évben 105,5 százalékkal, az árutonnakilométert pedig 93,2 százalékkal haladtuk meg. Ezzel a fejlődéssel természetesen arányosan emelkedtek az üzemi teljesítményeink is.

A teljesítményekben elért hatalmas fejlődés két tényezőre vezethető vissza:

1. Pártunk és kormányzatunk gazdaságpolitikájának megfelelően jelentős összegeket ruháztunk be a vasút helyreállítására és teljesítőképességének fokozására. Emelkedett vasútvonalaink építési hossza is az első ötéves terv időszaka alatt mintegy 1,6 százalékkal. Emelkedett ezenkívül az első ötéves terv folyamán az üzemképes mozdonyállagunk és a teherkocsi üzemi állag is.

2. Az a tény, hogy a vonó- és a vontatott járműparkunk növekedése nem követte arányosan az áruszállítás és árutonnakm. teljesítményeink növekedését, bizonyítja, hogy ezen teljesítmények elérését csak a vasutas dolgozók áldozatos, fáradságot nem ismerő, odaadó munkája tette lehetővé. A vasutas dolgozók hősies munkája az elmúlt 11 esztendő alatt biztositotta, hogy a vasútüzem, mint a népgazdaság vérkeringése, be tudta tölteni hivatását és eleget tudott tenni a népgazdaság által támasztott követelményeknek.

Számolnunk kell azzal a ténnyel, hogy a második ötéves tervben a közlekedés fejlesztésére előirányzott járművek és berendezések a folyó évi őszi forgalomra a szükséges mértékben még nem állnak rendelkezésre. Fel kell tehát készülünk arra, hogy az idei nagy őszi szállitások zökkenőmentes lebonyolitását, a jelenleg rendelkezésre álló mozdony- és kocsipark jobb kihasználásával, a vasutas dolgozók lelkes, odaadó munkájával, hősi erőfeszitésével tudjuk teljesiteni.

Maradéktalanul végre kell hajtani az őszi forgalom sikeres lebonyolitása érdekében már eddig kiadott intézkedéseket. A feladatok megvalósitására a különböző szolgálati ágak tökéletes együttműködése és a szállitató felekkel való kapcsolat megfelelő kiépitése révén jelentős mértékben fejleszteni kell a munkaversenymozgalmat. A gazdasági vezetőknek, a párt- és a tömegszervezeti vezetőknek együttműködve biztositaniok kell a vasutas dolgozók munkaversenyének műszaki feltételeit. Az őszi forgalom lebonyolitására mozgósitani kell valamennyi vasutas dolgozót. A dolgozók alkotó kezdeményezését a helyi feladatok megoldása során fel kell használni. Soronkivül kell intézni és bevezetni mindazokat az újitásokat, amelyek az őszi nagy forgalom lebonyolitását elősegitik. Ki kell terjeszteni mindazokat az új munkamódszereket (új siktolatási módszer, új elegytovábbitási módszerek, összekapcsolt mozgalom, rakodások gépesitéséből származó előnyök, stb.), melyek lehetővé teszik, hogy az őszi forgalom ideje alatt a szállitásra felkinált áruk maradék nélkül rendeltetési helyükre jussanak. Tovább kell fokozni a vasutas dolgozók munkafegyelmét, a társadalmi tulajdon megvédését és a nagy feladatok megoldása mellett is biztositani kell a balesetmentes forgalmat. A nagy őszi forgalom maradéknélkülli teljesitése érdekében a következő célkitüzéseket és intézkedéseket kell megvalósitanunk.

1. Az őszi forgalom ideje alatt a szállitásra felkinált áruk elfuvarozását az alábbi kocsimegrakások teljesitésével kell biztositani:

szeptember hóban 433 333 kocsi (napi átlag 14 444), október hóban 465 143 kocsi (napi átlag 15 000), november hóban 450 000 kocsi (napi átlag 15 000), december hóban 427 586 kocsi (napi átlag 13 793).

2. A kocsiforduló idő átlagidejét hálózati szinten, szeptemberben 3,4, október és novemberben 3,2, december hóban pedig 3,6 nap alá kell csökkenteni.

3. Az őszi forgalom ideje alatt az egy kocsira eső átlagos hasznos terhelést szeptember hóban 14,45, október és november hóban 14,62 és december hóban legalább 14,50 tonnára kell teljesiteni.

4. El kell érni, hogy a tehervonatok átlagos terhelése szeptemberben 719, októberben 717, novemberben 712 és decemberben 710 tonna legyen.

5. Biztositani kell, hogy a teherkocsigazdálkodás mutatószáma, vagyis a tehervonati árutonnakm viszonya a tehervonati elegytonnakm-hez szeptember hóban 52,2, október hóban 52,0, november hóban 52,2 és december hóban pedig 51,1 százalék legyen.

6. Az őszi szállitási feladatok maradéktalan elvégzése érdekében biztositani kell, hogy szeptember hóban 440, október és november hóban 450 és december hóban napi átlagban 440 irány-, cél- és közvetlen vonat közlekedjen. Ennek érdekében:

a) Fokozni kell az olyan feladói és lépcsőzetes rakodással képzett irányvonatok mennyiségét, amelyeknek lépcsőzetes kirakása is biztositható. Gondoskodni kell arról, hogy a rakodásos irányvonatok elegycsoportositása a rendeltetési állomás irányvágány-beosztásának figyelembevételével történjék és megfeleljen az „Elegytovábbitási rend" előirásainak.

b) Törekedni kell arra, hogy minél több irányvonat túlsúlyival közlekedjék a rendes menetidő betartása mellett, valamint arra, hogy minél több távolsági irányvonat közlekedjék mozdonycsere nélkül. Az ilyen vonatok részére az áthaladást minél hosszabb vonalszakaszon biztositani kell.

c) Az irányvonatok megrakásánál a torlódások és a felesleges kocsifeltartóztatások megelőzése érdekében figyelembe kell venni a fogadó állomás rakodási kapacitását. Az irányvonatokat úgy kell indítani, illetőleg közlekedtetni, hogy az azok érkezése közötti idő elegendő legyen a korábban érkezett vonat beállításához, kirakásához, és kihúzásához.

d) Az őszi forgalom ideje alatt a szénküldemények 50, a vasércküldemények 90, a kavicsküldemények 60, a bauxitküldemények 85, a cementküldemények 40, a cukorrépaküldemények 30 és a kőküldemények 25 százalékát irányvonatokkal kell továbbitani.

7. A nemzetközi forgalomban közlekedő elegy mozgásának meggyorsitása érdekében:

a) A külföldre rendelt küldemények is lehetőség szerint irányvonatokkal kell továbbitani. Az egy országba rendelt küldeményekből képzett irányvonatokon kivül törekedni kell arra, hogy az azonos útirányú, de különböző országokba rendelt küldeményeket is lehetőség szerint irányvonatokkal továbbitsuk. Fel kell venni a kapcsolatot a külkereskedelemmel annak érdekében, hogy az ilyen elegyre vonatkozóan rakodási naptárt készitsenek.

b) A transit elegy gyors továbbitása érdekében a transit elegyet tartalmazó vonatokat a határállomásokon rendezve kell átadni. Ennek megvalósitására megfelelő rendezőpályaudvarokat kell kijelölni, ahol az egyes államokba irányuló transit elegy szükség szerint rendezésre kerül. Ennek megfelelően a kijelölt rendezőpályaudvarok irányvágány tervét módositani és adott esetben a módositott tervet alkalmazni kell.

c) A nemzetközi elegynek irányvonatokkal való továbbitása érdekében vonatrendezési és rakodási terv készitendő VII. hó 19-ig. Ennek érdekében a Bel- és Külkereskedelmi Minisztériummal a kapcsolatot fel kell venni. A kapcsolat során biztositani kell, hogy a külkereskedelem olyan konsignációt adjon a határállomásokra, amely lehetővé teszi lépcsőzetes irányvonatok közlekedtetését.

d) A határállomásokon ki- és belépő irányvonatok kezelési idejének csökkentése érdekében el kell érni, hogy az üres kocsikból álló zárt szerelvények tartózkodási ideje 60 percet, az azonos áruval rakott, nyitott kocsikból álló irányvonatok tartózkodási ideje a 90 percet, a vegyes elegyekből álló irányvonatok tartózkodási ideje pedig a 150 percet ne haladja meg.

8. A kocsiforduló idő csökkentése és az elegyáramlás meggyorsitása érdekében növelni kell a tehervonatok utazási sebességét és jelentős mértékben fokozni kell az összekapcsolt mozgalmat. Ennek elérésére a versenymozgalom központjává kell tenni e mozgalmakat és olyan prémiumrendszert kell kidolgozni, mely az utazási sebesség növelésére, a túlsúlyos vonatok számának emelésére és az egy mozdonyra eső kilométer teljesitmény növelésére ösztönzőleg hat.

9. Budapest—Ferencváros rendezőpályaudvar gurítódombján az új mechanikus berendezés üzembehelyezésével az elegytovábbitási rendet módositani kell olymódon, hogy Ferencváros nyugati és keleti gurítójára az elegy külön-külön vonategységgel érkezzék. Ha ezt az elegy mennyisége nem teszi lehetővé, akkor a vonatokat úgy kell összeállitani, hogy a nyugati, illetve a keleti gurítóra kerülő elegy a megfelelő gurítóra egy-egy fogással továbbitható legyen. Ilymódon törekedni kell arra, hogy a sarokelegy a lehető legkevesebb legyen.

10. A rendezőpályaudvarokon minden időben biztositani kell az érkező tehervonatok részére szabad vágányt. Feltétlenül ki kell küszöbölni a rendelkezési szakaszhatárokon még mindig tapasztalható töréseket, amelyek vonat- és mozdonycsorgásokat idéznek elő. El kell érni, hogy a menetirányitók a legszorosabb kapcsolatot tartsák egymással és a közlekedő vonatok várható érkezéséről, valamint a forgalomban bekövetkező változásokról egymást állandóan, részletesen tájékoztassák.

11. A középállomásokra rendelt elegy gyors továbbitása érdekében mind a fő-, mind a mellékvonalakon legalább egy pár tolatóvonatot kell naponta közlekedtetni. Ha az elegy mennyisége miatt egy pár tolatóvonat nem elegendő, úgy olyan esetekben, amikor az első vonat 100 százalékig, a második vonat pedig 80 százalékig kihasználható, második tolató vonatpárt is közlekedtetni kell.

12. Vonatindító állomásokon elsősorban a saját rendelkezési szakaszra rendelt elegyből összeállitott tehervonatok részére kell mozdonyt biztositani. Az ilyen vonatokat azonos rendű vonatokkal szemben előnyben kell részesiteni. Az üres kocsik minél előbbi rendelkezésre bocsátása érdekében a fentiek vonatkoznak az átállitós mozdonyokkal továbbitott vonatokra is.

13. Intézkedni kell az iránt, hogy az induló vonatoknál a fékpróbák megtartása maximálisan 30 percen belül megtörténjen. Ennek érdekében a kompresszor-telepeket feltétlenül használni kell.

14. A budapesti peremvárosokról a fűtőházakba, valamint a fűtőházakból a peremvárosokra kiadott mozdonyok mozgása rendkivül lassú. Ezek meggyorsitására vonatkozóan legkésőbb szeptember 1-ig rendeletet kell kiadni.

15. Az elegy gyors továbbitása és a mozdonyok gazdaságos felhasználása érdekében fokozni kell az olyan távolsági irányvonatok számát, melyek mozdonycsere nélkül közlekednek. Az ilyen vonatok menetrendszerű közlekedésére különös gondot kell fordítani.

16. A villamositott vonalakon — az őszi forgalom kezdetéig elkészülő budapest—hatvani vonalon is — az összes tehervonatokat villamosmozdonyokkal kell közlekedtetni. El kell érni, hogy ezeken a vonalakon a hasznos teljesitmény minél nagyobb legyen. Ennek érdekében a gépmenetben közlekedő villamosmozdonyokat a vonatindító állomásokon 2 órára vissza lehet tartani, ha ezen idő alatt részükre rakott vonat biztositható.

Biztositani kell, hogy a hegyeshalmi vonalról a hatvani vonalra, vagy forditott irányba rendelt elegyekből minél több lépcsőzetes, vagy rakodással képzett irányvonat kerüljön összeállitásra és ezeket a vonatokat villamosmozdonnyal kell továbbitani úgy, hogy azok Budapesten rendezésre ne kerüljenek.

17. Az áruforgalom zavartalan lebonyolitása érdekében el kell érni, hogy mind a szállitató felek, mind a vasúti szervek a küldemények ki- és berakását az érvényben lévő rakodási időn belül saját munkaerejükkel minden esetben végrehajtsák. Ennek érdekében fokozni kell a jó kapcsolatot a helyi tanácsok közlekedési osztályával, valamint a fuvaroztató felekkel, akikkel a komplexbrigád-mozgalmat élővé kell tenni.

18. A rakott és üres kocsik előjelentését minden körülmények között teljesiteni kell úgy, hogy a fuvaroztatók értesitése a kocsik beállitása előtt 4 órával feltétlenül megtörténhessen.

19. Fokozott gondot kell forditani a különleges, elsősorban a hütő-, gyümölcsszállitó-, sertésszállitó- és tartálykocsik gazdaságos felhasználására és ennek érdekében biztositani kell az ilyen kocsik gyors továbbitását, javitását és mosását.

20. Még az őszi forgalom megindulása előtt az előszállitás lehetőségeit a legteljesebb mértékben ki kell használni.

21. Az őszi nagy forgalom sikeres lebonyolitásának elengedhetetlen feltétele a menetirányitók, a mozdonyirányitók, a kocsiintézők és az áruirányitók helyes, jó együttműködése. Ennek érdekében a szükséges intézkedéseket meg kell tenni.

22. Az őszi forgalom lebonyolitásához biztositani kell 2150 darab üzemképes mozdonyt és 57 500 darab üzemképes teherkocsit.

Az őszi forgalom megindulása előtt — a harmadik negyedév folyamán — a járműjavitó vállalatoknak 450 darab mozdony- és 9480 darab teherkocsi-javitást kell elvégezni.

23. Az őszi forgalom alatt a mozdonyok és kocsik gyors, késedelem nélküli javitása érdekében a járműjavitó vállalatoknál és a nagyobb fűtőházi műhelyekben meg kell szervezni az éjjel-nappali és a vasárnapi munkáltatást.

24. A járműjavitásokhoz szükséges anyagokat időben biztositani kell, továbbá az anyagok és alkatrészek elosztását, illetve szállitását rugalmasan kell intézni.

25. A pályafelújitási és fejlesztési, valamint a magasépitményi munkákat úgy kell ütemezni, hogy azok a munkák, amelyek az őszi nagy forgalom sikeres lebonyolitása érdekében kiadott intézkedésekben szerepelnek, 1956. szeptember 1-ére befejezést nyerjenek.

26. Az őszi forgalom idejére egyes vonalakon a tengelynyomás felemelésével biztositani kell a kocsik raksúlyig történő kihasználását, valamint egyes vonalakon lehetővé kell tenni az eddiginél nagyobb tengelynyomású mozdonyok közlekedését.

27. Nagyforgalmú vonalrészeken — az őszi forgalom alatt — vágányzáras munkát nem szabad végezni. A többi vonalrészeken a vágányzárak és lassujelek számát és a lassujelek hosszát a lehetőség szerinti legkisebbre kell csökkenteni. A pályafenntartási és a hidszolgálat köteles a munkákat úgy összeegyeztetni, hogy munkájukhoz külön vágányzárra szükség ne legyen. A vágányzárak és lassujelek időtartamát csökkentő versenyt tovább kell fokozni. A feszitett norma alapján készitett tervet 10 százalékkal túl kell teljesiteni. El kell érni, hogy a pályajavitások befejezése után a forgalmat azonnal, sebességkorlátozás nélkül lehessen felvenni, és arra kell törekedni, hogy a javitás alatt lévő vasútvonalakon az éjszakai órákban ne kelljen lassujelet alkalmazni.

28. Az őszi forgalmat előkészitő időszakban szeptember 1-ig 14 darab, szeptember hó folyamán pedig további 24 hidmunkát be kell fejezni, illetve ezeket a hidakat a forgalomnak át kell adni. A „Jobb hidfenntartással a forgalom biztonságáért" jelszóval inditott versenyt az új versenyszabályok alapján folytatni kell olyan célkitüzéssel, hogy az lehetővé tegye augusztus 20-ig a hidfenntartási munkák 75 százalékának elvégzését. Így az őszi forgalom időtartamára csak a forgalmat nem zavaró kisebb munkák maradjanak.

29. Távközlő és biztositóberendezési szolgálat a nagy őszi forgalom sikeres lebonyolitása érdekében hozott intézkedésekben felsorolt munkákat a megszabott határidőkre köteles elvégezni.

30. A munkaügyi szakosztálynak az érdekelt üzemi szakszolgálatokkal együtt az őszi forgalomra vonatkozó létszám és munkabérkérdéseket szeptember 1-ig rendeznie kell.

31. A dolgozókról való gondoskodás keretében:

a) Az utazó személyzet részére fenntartott laktanyákat, ha azok más célra vannak igénybevéve, ki kell üriteni, azokat tiszta állapotba kell hozni, a hiányzó berendezési tárgyakat pótolni kell és a tisztálkodáshoz szükséges eszközöket biztositani kell.

b) Még az őszi forgalom megindulása előtt gondoskodni kell a dolgozók védőruhával való ellátásáról.

c) A balesetek megelőzése érdekében gondoskodni kell az állomások tolatási területeinek egyenletességéről, a kibontott kavicságyak betakarásáról, a tolatási területek és a közlekedési útvonalak megfelelő kivilágitásáról.

32. Az őszi forgalmi jutalék kifizetését biztositani kell.

A munkaügyi osztálynak az őszi forgalmi jutalék kifizetésére vonatkozó rendeletet még a nagy forgalom megindulása előtt el kell készitteni és ki kell adni.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolitása valamennyi vasutas dolgozó becsületbeli ügye, azért minden vasutas dolgozónak, beosztottnak és vezetőnek egyaránt, tudása legjavával, a legnagyobb lelkesedéssel kell küzdenie az őszi nagy forgalom zökkenőmentes lebonyolitásáért.

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

I. versenyszakasz 2. feladat

Megrendezendő 3 vágány felhasználása mellett az alábbi 6 elegycsoportból álló kocsisor:

1 5 1 3 3 3 6 6 3 1 6 6 6 4
2 2 4 5 3 6 6 2 4 6 5 6

A kihúzás és a vonat menetének iránya: ⟶

A versenyben elért sorrendi helyezést az értékelés eredményeként adódó legkisebb pontmennyiség dönti el.

Az értékelésnél a kocsisorra való rájárás és kihúzás, valamint az összezárás 6 pontnak, azonkívül valamennyi lökés 1 pontnak és minden 2—2 mozgatott kocsi 1 pontnak számit.

A megfejtést levélben július 2-án megadott minta szerint kell címünkre beküldeni.

Beküldési határidő július 14.

A szakszervezet elnökségének felhívása a vasúti munka egyszerűsítésére

A Minisztertanács a közelmúltban határozatot hozott az állami szervek munkájának egyszerűsitéséről és megjavitásáról. Ez vonatkozik a vasútra is, mert túlméretezett a központi apparátus, az egyes hivatalok és vállalatok adminisztrációja, helytelen az adminisztratív és produktív munkát végzők aránya. Az iróasztali munka öncélúvá tette sok vasúti hivatal, intézmény működését. A vasút nagy gépezetében a bürokrácia olyan sáru, amely előbb fékezi, majd — ha hagyjuk — megállitja a gépezetet. Erre nem kerülhet sor.

Valamennyiünk érdeke, hogy ettől minél előbb és minél gyorsabban —, a dolgozók legmesszebbmenő érdekeit tekintetbe véve —, megszabaduljunk. A vasúti bürokrácia elleni küzdelem igen hatásos eszköze a decentralizálás, a vezetők hatáskörének növelése, az egyéni felelősség meghatározása. Szükség van arra, hogy a vezetők hatáskörét minden szinten pontosan és félreérthetetlenül megállapitsuk. A személyi felelősség, annak megállapitása, hogy kik felelnek egy-egy munkafolyamat, vagy feladat elvégzéséért, alkalmas arra, hogy a dolgozók ügyeinek ide-oda tologatását, a felelősség átháritását megakadályozzuk. Elengedhetetlenül szükséges, hogy a naponta születő rengeteg rendelet, utasitás és egyéb adminisztratív jellegű intézkedés a minimumra csökkenjen.

A vasutas dolgozók saját munkaterületükön látják, nemegyszer saját maguk érzik, hogy a túlzott központositás, a hatáskörök és az ügyintézés szükségtelen centralizálása, a bürokratizmus mennyire érdekeik ellen van. Érzik, hogy a legsürgősebb szervezeti és ügyviteli egyszerűsitésre van szükség ahhoz, hogy a vasúti szállitás a dolgozókkal való törődés, ügyeik gyors intézése hátrányt ne szenvedjen. Különösen érzik most, amikor a XX. kongresszus friss, éltető levegőjében dolgoznak, a második ötéves terv népjólétet emelő célkitüzéseinek megvalósitásáért.

Az Államvasutak Hivatalos Lapja már közölt erre vonatkozó rendeletet, de úgy érezzük, hogy az egyszerű rendelet nem elég. A Vasutas Dolgozók Szakszervezete az államhoz, a munkához való új viszonyra, áldozatkészségre, fegyelemre, hazaszeretetre neveli a dolgozókat, és egyre erőteljesebben harcol a bürokrácia ellen a XX. kongresszus útmutatásai alapján. Mindezekből következik: valamennyi dolgozó érdeke, hogy a bürokrácia megszűnjön, érdeke, hogy ezt a harcot észrevételeivel, javaslataival, kiállásával győzelemre segitse.

Vasutas dolgozók! Szakszervezeti aktivisták!

Keressék és kutassák fel az igazgatásban, ügyintézésben lévő kötöttségeket és gátlás nélkül tegyék meg észrevételeiket. A szakszervezet elnöksége mindent megtesz azért, hogy a minisztertanácsi határozat a vasúton érvényesüljön. Felhivjuk a vasutas dolgozókat, hogy kezdeményezéseikkel, hasznos javaslataikkal segitsék a vasútigazgatás egyszerűsitését, a tervezésnél, a beruházásnál, anyag- és pénzgazdálkodásnál, a bérezésnél és bérelszámolásnál, a számvitelnél és statisztikánál egyaránt. Észrevételeiket közvetlenül a szakszervezet elnökségéhez küldjék meg.

Felhivjuk az összes szakszervezeti és társadalmi szervezeteket, hogy a dolgozók kezdeményezését, javaslatait, mozgósitó, felvilágositó munkával, tanácsaikkal segitsék és támogassák. Szakszervezetünk azzal is segiti népi államunkat, hogy a dolgozók kezdeményezéseit felkarolva fellép az egyes vasúti szervek és bürokraták hibáival, vagy intézkedéseivel szemben, azokkal szemben, akik megfeledkeztek arról, hogy a nép bizalmából vannak helyükön. A dolgozók törvényben biztositott jogait megsérteni annyit jelent, mint megsérteni az államérdekeket.

Bizunk abban, hogy a vasutas dolgozók átérzik a feladat horderejét és teljes erejükkel segitik a vasúti szervek munkájának egyszerűsitésére, megjavitására irányuló törekvéseket. A mozgalmi és szakmai szervek tevékenysége az elkövethezendő időkben erőteljesen irányuljon e cél elérésére. Ezzel tartozunk pártunknak, kormányunknak, dolgozó népünknek. A feladat végrehajtásának segitése valamennyi vasutas dolgozó egyéni érdeke, a népjólét emelésnek és a vasutas dolgozók további felemelkedésének fontos feltétele.

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének Elnöksége.



A MÁV Tüdőgyógyintézet homlokzata.

Tízéves találkozó

A Vasúti Tisztképző Intézet 1946-ban végzett hallgatói részére tizéves találkozó megtartását tervezzük 1956. augusztus 4-én, Budapesten, zártkörű, közös, zenés vacsorával egybekötve.

Felkérjük tanfolyamtársainkat, hogy részvételükről az értesitést július 15-ig küldjék meg a „Szocialista vasútért" szerkesztőségének cimére. A találkozó végleges helyét és óráját minden jelentkezővel közölni fogjuk. Felkérjük az elvtársakat, hogy azokat is értesitsék a találkozóról, akikhez esetleg nem jut el az újság.

A találkozóra minden tanfolyamtársat és feleségét szeretettel várjuk. A vacsora költsége előreláthatólag 25 forint lesz.

Intéző Bizottság

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 29. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. JÚLIUS 16.



Az Építési Géptelep a közelmúltban két földtológéppel gazdagodott. A gép földet nyes, terít és talajt tömörít — meggyorsítja a nehéz fizikai erőkifejtést kívánó földmunkát.

A szakszervezet legfontosabb tennivalói az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért

— A szakszervezet központi vezetőségének ülése —

Két nappal a XI. országos vasútüzemi értekezlet után összeült a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége. A rövid időköz azt dokumentálja, hogy a szakszervezet a legkisebb késedelem nélkül be akar kapcsolódni az őszi forgalom előkészítésébe, vezetősége minél előbb meg akarja határozni a szakszervezet tennivalóit az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért.

Az ülést *Feleki Pál* elvtárs, a szakszervezet titkára nyitotta meg. Méltatta a központi vezetőség legutóbbi ülése óta eltelt időszak munkáját, különös tekintettel a vezetőség 1956. február 17-i és a SZOT VIII. teljes ülése határozatainak végrehajtására. Megállapította, hogy a két központi vezetőségi ülés között az elnökség a többi között fokozott erővel foglalkozott a dolgozók munkakörülményeinek megjavításával. Így javaslatot dolgozott ki a szolgálati nyugdíjra, a vasúti főosztállyal együtt előkészítette az alacsony fizetésű dolgozók bérrendezését, a pályafenntartási dolgozók bérének 3 600 000 forinttal való emelését és egyéb bérügyi intézkedéseket. Állandóan napirenden tartotta a kulturális nevelőmunka megjavítását. Napirendre tűzte a munkaverseny, az újítások és a kollektív szerződések ellenőrzését, segítését. Állandóan szem előtt tartja a vezetés módszerének javítását, az új munkastílus kialakítását. Elősegítette a nemzetközi kapcsolatok bővítését. A Közlekedés- és Közlekedésépítés Tudományi Egyesület vasúti tagozatával termékeny együttműködést épített ki, s ennek eredményeképpen több együttesen rendezett előadással, ankéttal, tapasztalatcserével járult hozzá a műszaki színvonal emeléséhez. Kibővített ankéton tárgyalta meg az elnökség a második ötéves terv célkitűzéseit.

Megállapította a továbbiakban, hogy a szakszervezet feladata a minden eddiginél nagyobb őszi forgalomban: messzemenő támogatást nyújtani a vasút szállítási feladatainak minél jobb teljesítéséhez, gondosan ügyelve arra, hogy a nagy munkák idején se szoruljon háttérbe a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása, törvényes jogainak biztosítása.

Egy emberként — a vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtásáért

A központi vezetőség ülésének előadója *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke volt. Bevezetőül foglalkozott a második ötéves terv irányelveinek széleskörű, termékeny vitájával, valamint azokkal az intézkedésekkel, amelyeket pártunk és kormányunk a XX. kongresszus szellemében tett. A továbbiakban utalt a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének június 30-i határozatára.

Szakszervezetünk magáévá tette pártunk Központi Vezetőségének határozatát, s legfőbb feladatának tartja pártunk és kormányunk célkitűzéseinek minden erővel való segítését,

eddigi vívmányaink továbbfejlesztését. Mindebből adódik, hogy *szakszervezeti szerveinknek, üzemi bizottságainknak, minden szakszervezeti aktivistának feladata, hogy erélyesen fellépjen — mindenek előtt felvilágosító, nevelő munkával — a párt- és a népi demokrácia ellenes, demagóg, ellenforradalmi nézetekkel szemben és a leghatározottabban utasítsa vissza azokat.*

A továbbiakban utalt arra, hogy a szakszervezet az elmúlt 11 év alatt mindig tevékenyen kivette részét az őszi forgalmi feladatok sikeres elvégzéséből. Az idén is teljes súlyával, a központi vezetőségtől kezdve a szakszervezeti bizalmiakig egyemberként segíti a XI. vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtását.

Ismertette ezután az idei őszi forgalom legkiemelkedőbb számszerű adatait s a határozat pontjai alapján felhívta a figyelmet a legfontosabb teendőkre, majd így folytatta:

— Ha meglesznek a jól kijavított mozdonyaink, kocsijaink, határidőre be tudjuk fejezni a pályafenntartási munkákat, s biztosítjuk az önműködő térközbiztosító jelzők jó karbantartását, a vontatási és forgalmi, valamint a kereskedelmi szakszolgálaton múlik az, hogy a kocsiforduló idő átlagidejét szeptember hónapban 3,4-re, októberben és novemberben 3,2-re, decemberben pedig 3,6 napra csökkentsük. El kell érni továbbá, hogy az előírt átlagos tehervonati terheléseket teljesíteni tudjuk.

— A feladatok megoldása érdekében széles körben *ki kell fejleszteni az őszi forgalom legjobb dolgozója, legjobb brigádja címért folyó versenymozgalmat,* hogy minél több dolgozót tudjunk bevonni a versengésbe. A vasútüzemi értekezlet határozatai mutatják, hogy jelentős nehézségeket kell leküzdeni az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében. Az őszi forgalom végrehajtásával egyidejűleg a szakvonali vezetőknek és az üzemi bizottságoknak már előre *gondoskodniok kell a téli felkészülésről* is, hogy a zord időjárás se gördíthessen akadályokat a szállítási feladatok elé. *A vasútüzemi értekezlet határozatait a szakvonal nem tudja egyedül végrehajtani.* Ezért szakszervezetünknek az elkövetkezendő időben döntő feladata, hogy a határozatok végrehajtását — a tavalyi őszi forgalmi tapasztalatokat figyelembe véve — messzemenően segítse és biztosítsa.

A munkaverseny és a termelési értekezletek egyszerűsítése

— E feladatok végrehajtása érdekében *az eddiginél sokkal konkrétabban kell foglalkozni a munkaversennyel.* egész szocialista építésünk egyik legfontosabb lendítőjével. A vasutasnapra, illetve alkotmányunk ünnepére tett vállalásokat úgy kell irányítani, hogy azok minden tekintetben az őszi forgalomra való felkészülést segítsék elő. Tovább kell alkalmaznunk és fejlesztenünk a munkaversenymozgalom eddigi legjobb tapasztalatait.

Fel kell karolnunk a dolgozók kezdeményezéseit, ellenőriznünk és segítenünk kell a munkaverseny feltételeinek biztosítását.

Felvilágosító és nevelő munkával el kell érnünk, hogy minden dolgozó tudatában legyen: *az őszi forgalom eredményes végrehajtása második ötéves tervünk első évének sikeres megvalósítását segíti elő.*

— Meg kell szüntetnünk a munkaversenyben mutatkozó bürokratikus és adminisztratív módszereket. Ezen a téren is *a legnagyobb egyszerűsítésre kell törekednünk.* Elnökségünk megállapítása szerint munkaversenymozgalmunk egyik legnagyobb hibája az, hogy az üzemekben és a szolgálati helyeken szinte minden mozgalmat egyidejűleg akarunk vinni. Ezen változtatni kell, mégpedig úgy, hogy ezen a téren is nagyobb önállóságot biztosítunk a területi, valamint az üzemi bizottságoknak. Rájuk hárul az a feladat, hogy a vasúton elterjedt mozgalmak és jó munkamódszerek közül helyileg *azokat alkalmazzák, amelyekhez legjobbak a helyi adottságok és megítélésük szerint legjobban segíthetik a feladatok végrehajtását.*

— A legnagyobb súlyt az *összekapcsolt mozgalomra,* valamint a *csomóponti versenyre* kell helyezni. Ezek a versenyformák minden szolgálati ágat érintenek és helyesen alkalmazva a legjobban tudják segíteni a vasút egyetemes munkáját. Ezen túlmenően a forgalomnál az *elegyrendezési, tolatási és gurítási műveleteket előmozdító munkamódszereket,* a vontatási szolgálatnál a *mozdonyok karbantartásával* és a *széntakarékossággal* kapcsolatos módszereket, a kereskedelmi szolgálatnál az *irányvonatképzést* és a *kocsikihasználást* elősegítő módszereket, a pályafenntartásnál a *kisbrigádos* és *szalagrendszerű* felépítményi munkáltatást, a távközlő szolgálatnál a *biztosítóberendezések üzemképességére és karbantartására* irányuló munkamódszereket kell elsősorban szorgalmazni.

— A munkaverseny új alapokra helyezésénél a *bizalmi csoportokat kell a versenyszervezés fő motorjává tenni.* A versenyvállalásokat a bizalmiaknak kell szervezni, a bizalmiak a részlegvezetőkkel együtt közvetlenül foglalkozzanak a verseny fejlesztésével és nyilvánosságának biztosításával. Ezzel a bizalmi csoportok munkája megjavul, a szakszervezeti bizalmiaknak nagyobb lesz az önállósága.

— Feladataink megvalósítását nagymértékben elősegítik a dolgozók tanácskozásai, a termelési értekezletek — folytatta. — Elnökségünk ezen a téren is *egyszerűsítést és módosítást* javasol. A termelési értekezletek az utóbbi időben olyan sokrétű problémákkal és feladatokkal foglalkoztak, hogy nem tudták betölteni tulajdonképpeni szerepüket, amelyet a dolgozók jogosan elvártak volna. Ezért a jövőben arra kell törekedni, hogy

a termelési értekezleteken az eddigi sok napirendi pont felületes megtárgyalása helyett egy-egy olyan kérdést vitassanak meg, amely az üzemrész vagy a munkacsoport működésének megjavítása szempontjából a legfontosabb.

Így lehet elérni, hogy a dolgozók tanácskozása olyan fórummá váljék, amelyen a dolgozók valóban kiveszik részüket az üzem gazdasági vezetéséből, műszaki irányításából. Az egyszerűsítés követelményeit figyelembevéve javasoljuk *a termelési értekezletek időpontjának a módosítását* is. A műhelyrész vagy munkacsoport akkor tartsa meg a havi termelési vagy munkaértekezletét, amikor azt a legmegfelelőbbnek tartja, tehát nem kötött határidőben, mint eddig. A tervismertető és beszámoló jellegű termelési értekezletek megtartása csak negyedévenként szükséges, s ezeket az értekezleteket ott, ahol kollektív szerződések vannak, kapcsolják össze a kollektív szerződések negyedévi beszámolójával.

— Javasoljuk továbbá, hogy fokozatosan vezessék be azt a gyakorlatot, hogy *a szakma kiváló dolgozója címet ne a termelési értekezleteken, hanem a bizalmi csoportmegbeszéléseken, alapos vita alapján ítéljék oda* az arra érdemeseknek, mert a legreálisabban a bizalmi csoport tudja eldönteni, kik azok a dolgozók, akik az előírt feltételek teljesítésével érdemessé váltak a kitüntetések elnyerésére. Kísérletképpen először az *Északi* és a *Landler Járműjavítóban,* valamint *Ferencváros* tömbben vezessék be ezt az eljárást, majd az itt szerzett tapasztalatok alapján terjesszék ki a vasút összes szolgálati helyére.

A technika korszerűsítése, az újítómozgalom fejlesztése

A beszámoló ezután foglalkozott a technika korszerűsítésével és az újítómozgalom fejlesztésével. Megállapította, hogy az őszi forgalmi feladatok sikeres megvalósításához feltétlenül szükséges jelenlegi technikánk fejlesztése, valamint az újítómozgalom kiszélesítése, majd így folytatta:

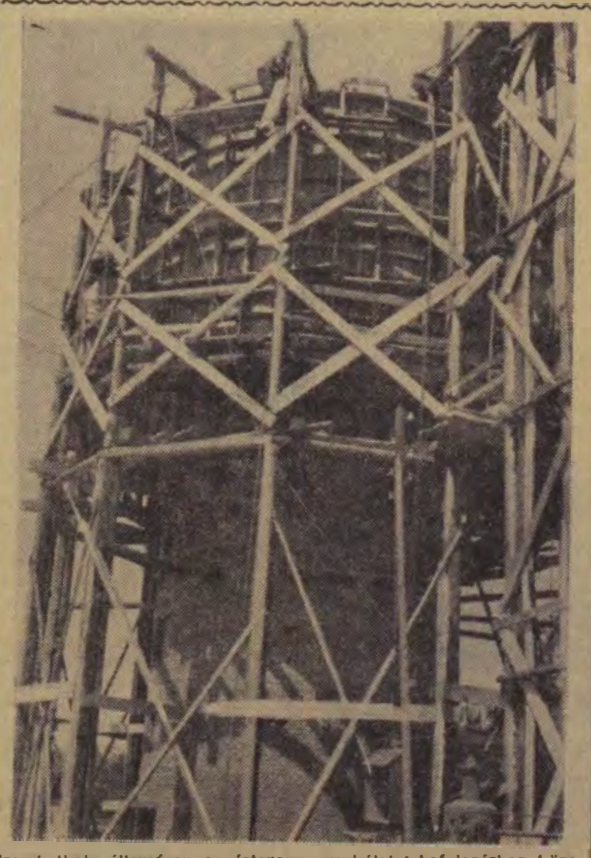
— Világos, hogy elavult technikánk tökéletesítésének, illetve fejlesztésének egyik feltétele az anyagiak biztosítása. De nemcsak anyagi fedezet biztosítása szükséges ehhez, hanem *a dolgozók széles tömegeinek bátor kezdeményezése, és javaslatainak alkalmazása is.* Csak egy példa: a módszeres elegyrendezéssel a vonatösszeállítás idejét 30—35 százalékkal lehetett csökkenteni, anélkül, hogy különösebb anyagi befektetés vált volna szükségessé. Látnivaló tehát, hogy *a beruházás nem kizárólagos feltétele a műszaki fejlődésnek.* Bátrabban kell tehát felkarolnunk és segítenünk a dolgozók kezdeményezéseit, javaslatait, újításait.

— Az újításoknál azonban még sok hiányosságot tapasztalhatunk. Sokszor hosszú ideig elfektetik az újítási javaslatokat, van olyan újítás, amit már három év óta „intéznek". Az ilyen lélektelen bürokráciával az újítók kedvét elveszik az újításoktól. Ezekért a hiányosságokért a szakszervezetet is felelősség terheli, mert sem a központ, sem a területi és üzemi bizottságok nem szorgalmazzák elég erélyesen az újítások elbírálásának meggyorsítását és az elfogadott javaslatok bevezetését.

— Az őszi forgalmi feladatok végrehajtását a *szakoktatási és műszaki propaganda tanácsoknak* is elő kell segíteniök. Tanulmányozzák a most megjelent útmutatót, amely meghatározza a szakoktatási és műszaki propagandatanácsok feladatait és hatáskörét. A tanácsoknak már most fel kell készülniök az őszi és téli oktatásokra. Vegyék figyelembe az elmúlt év szakoktatási tapasztalatait és tegyenek javaslatot az üzemi, illetve területi bizottságoknak a munka megjavítására. Az őszi forgalom idején különösen a műszaki propaganda elterjesztése jelenti a legfontosabb feladatot. *Színesebbé, változatosabbá kell tenni a propagandamunkát,* s ebbe be kell vonni a kultúrotthonokat, az üzemi kultúrfelelősöket. Széleskörű tapasztalatcseréket és ankétokat kell szervezni, hogy a jól bevált munkamódszereket a gyakorlatban is a dolgozók minél szélesebb rétegei ismerjék meg. Ezen a téren még igen sok javítanivaló van üzemi és területi bizottságainknál, de a központnál is.

— Harcot kell indítani a munkafegyelem még eléggé nagyfokú lazasága ellen. Küzdeni kell a menetrend szigorú betartásáért. El kell mélyíteni a vasutas dolgozókban azt a tudatot, hogy a hanyag és pontatlan munka gátolja a szállítás ütemét, késlelteti a második ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítását. A verseny nyilvánosságának biztosítása, a termelési és műszaki propaganda megjavítása, a dolgozók nevelése és mozgósítása, a vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtása biztosíték arra, hogy ebben az évben is sikeresen végrehajtjuk az

(Folytatása a 2. oldalon)



Szombathely állomáson a víztorony munkálatai befejezéshez közelednek. Az építéshez minden anyag megvan, mégis vontatottan halad a munka. Ahhoz, hogy a víztorony határidőre elkészüljön, az eddiginél jobb munkaszervezésre van szükség. A zsaluzási munkát Zanati Ferenc ácsbrigádja végezte a várpalotai víztorony építésénél szerzett tapasztalatok alapján.
(Mező László felv.)

A SZAKSZERVEZET KÖZPONTI VEZETŐSÉGÉNEK ÜLÉSE

(Folytatás az 1. oldalról)

előttünk álló feladatokat. Ehhez a területi és üzemi bizottságok minél hasznothajtóbban használják fel a tavalyi őszi forgalom tapasztalatait is.

— Szakszervezetünknek a gazdasági célkitűzések elősegítése mellett fő feladata, hogy a XX. kongresszus szellemében *az eddigieknél sokkal harcosabban lépjen fel a dolgozókról való gondoskodás, a dolgozók törvényes jogainak védelme érdekében, a lélektelenség, a bürokratikus magatartás ellen* — folytatta *Gáspár elvtárs.* — E téren még sok a tennivaló. A vasút gazdasági vezetőinek jó része a termelési feladatok minden áron való teljesítésére törekedve nemegyszer figyelmen kívül hagyja a dolgozó embert, holott nyilvánvaló, hogy *a terv teljesítésének egyik legfontosabb feltétele a dolgozókról való gondoskodás.* A vasútüzemi értekezleten bíráltuk és bíráljuk most is a vasút felső vezetőit, hogy a dolgozókról való gondoskodást a vasútüzemi értekezlet együttes ülésének határozata alig, a szakmai értekezlet határozatai pedig egyáltalán nem tartalmazták. Ezért mi is felelősek vagyunk. Nyilvánvaló, hogy ha erre a kérdésre felső szinten ilyen kevés gondot fordítanak, az alsóbb szolgálati vezetőknél ez méginkább elsikkad.

— Ebből kiindulva — éppen az őszi forgalom sikeres végrehajtása érdekében — alapvető feladatunk, hogy az e téren fennálló hiányosságokat felszámoljuk és *a reális lehetőségeket figyelembe véve törekedjünk vasutas dolgozóink munkakörülményeinek javítására.* Ugyanakkor állandóan figyelemmel kell kísérnünk, elemeznünk kell a vasutas dolgozók életszínvonalának alakulását. *Az eddigieknél mélyrehatóbban kell foglalkoznunk a bérezés kérdéseivel.* Ezen a téren már az idén is több intézkedés történt. A pályafenntartási és építési dolgozók régi és jogos sérelmét oldotta meg a 3 600 000 forintos béremelés. A havidíjas dolgozóknál 1956. augusztus 1-től a beállási százalék rendezése átlagosan 50 forintos béremelést hoz egy dolgozó részére, ami nem jelenti azt, hogy minden dolgozó egyformán részesül benne. Ezenkívül rendezésre került a 650 forinton alul keresők bére is.

További bérügyi intézkedésekre van szükség

— Mindezek az intézkedések azt mutatják, hogy helyesen haladunk a XX. kongresszus által megszabott úton. Úgy véljük azonban, hogy *további intézkedések megtételére is szükség van.* 1957-ben legelőször a járóműjavítók és a fűtőházak vasipari dolgozóinak a bérproblémáit kell rendezni, mégpedig olymódon, hogy ez ösztönzőleg hasson a minőségi és a gazdaságos munkára, valamint a szaktudás növelésére. *Javítani kell jelenlegi prémiumrendszerünkön is,* például a vonatprémiumnál a mozdonyszemélyzet és a vonatkísérők prémiumtényezői közötti ellentéteket meg kell szüntetni.

A jutalmazásnál jelenleg fennálló rendellenességek megszüntetésére is intézkedéseket kell tenni.

Bár a vasúti főosztály a szakszervezet kezdeményezésére adott ki rendelkezést erre vonatkozóan, mégis az a helyzet, hogy a szolgálati vezetők, sőt egyes üzemi bizottságok is figyelmen kívül hagyják ezt a rendelkezést, s a szakszervezeti bizalmiak javaslatait sem veszik tudomásul. Ezen annál is inkább változtatni kell, mert *augusztus 1-én felemelik a jutalomkeretet. A jutalmazás csak akkor éri el a célját, ha a jutalmakat érdem szerint osztják ki, nem pedig egyenlősdi alapján.*

— Szakszervezetünknek sokkal *erélyesebben kell fellépnie a szakmai vezetésnél a jelenlegi nagymérvű túlóráztatás megszüntetéséért.*

Nem lehet egészséges állapotnak tekinteni, hogy a vonatkísérő- és a mozdonyszemélyzet havi 350—400 órás szolgálatot teljesít.

Semmivel sem jobb a helyzet a járóműjavító vállalatoknál, ahol a dolgozók havonta átlag 70—80 órát túlóráznak. A Minisztertanács és egyes miniszterek a SZOT-tal és a szakszervezetekkel együtt arra törekednek, hogy a dolgozók munkaidejét csökkentsék, *a vasút vezetői viszont naprólnapra emelik a túlóraigénylések számát,* azzal az indokkal, hogy a termelést csak így tudják biztosítani. *Figyelmen kívül hagyják az embert, aki minden célkitűzésnek a végrehajtója.* A túlórák legfőbb igénylője a 7/d osztály. Véget kell vetni annak a helytelen nézetnek, illetve irányzatnak, amely szerint túlórák nélkül nem lehet teljesíteni a tervet. Olyan a látszat, mintha egyes vezető szervek olyan terveket készítenének, amelyekről előre tudják, hogy azokat csak túlóráztatással lehet megvalósítani.

A mértéktelen túlóráztatás és a pihenőidő

— Meg kell mondani — folytatta — hogy a nagymérvű túlóráztatásokért a szakszervezet is felelős, mert nem lépett fel ellenük kellő erélyel. Emiatt sokszor az üzemi bizottságok is támogatták a túlóraigényléseket. *Sürgős intézkedéseket kell tenni a pihenőnapok biztosításának érdekében is.* A szolgálati helyek zöménél nem biztosítják a pihenőnapokat, nem határozzák meg előre a heti pihenőnapot. Pedig törvény írja elő, hogy a dolgozónak napokkal előbb tudtára kell adni, mikor lesz pihenőnapja. Azt sem lehet tapasztalni, hogy a ki nem adott pihenőnap helyett két heten belül másik pihenőnapot biztosítsanak.

A törvény előírja azt, hogy ha nem tudnak a dolgozó részére pihenőnapot biztosítani, azt felemelt díjazással meg kell téríteni. Még nem volt példa, hogy ez megtörtént volna.

Megállapította a beszámoló, hogy a heti pihenőnapok és a túl magas igénybevétel problémájának megoldása nem csupán létszámkérdés. Igen sok esetben *a munka helyes megszervezésén* múlik. A tapasztalatok szerint rendkívül sok idő megy veszendőbe azzal, hogy az utazószemélyzet a **tényleges szolgálat megkezdése** előtt már 8—10 órával a fűtőházban vagy az állomáson van. Ezt is, valamint a sok indokolatlan vonali ácsorgást el lehetne kerülni jobb munkaszervezéssel. Az üzemi bizottságoknak sokkal erélyesebben kell fellépni a szolgálati vezetőkkel szemben a dolgozók szabadidejének biztosítása érdekében. De nevelőmunkát is kell végezniök a szakszervezeteknek, mert még mindig elég nagy azoknak a dolgozóknak a száma, akik a több kereset érdekében nem hajlandók szabadságukat vagy pihenőnapjukat igénybe venni.

— Foglalkozni kell szakszervezetünknek a munkaidő csökkentésének kérdésével is és olyan javaslatot kell kidolgoznia, amely elsősorban az egészségre ártalmas munkakörökre vonatkozik, különösen a nőket és a fiatalokat véve figyelembe.

— Hatásosabban kell harcolni a törvényesség betartásáért — mondotta beszámolója további során. — Nem szabad olyan eseteknek megtörténnie, amikor egyes vezetők a Munka Törvénykönyvét félredobva büntetnek és fegyelmeznek. *A törvényesség megszilárdításában jelentős szerepet kell betölteniök a közeljövőben megalakuló egyeztető bizottságoknak.* A határozatok értelmében az egyeztető bizottságokat már létre kellett volna hozni. Ennek elmulasztása miatt felelősség terheli szakszervezetünket is, azonban nem tudunk egyetérteni a miniszter elvtárs azon álláspontjával, amely szerint az egyeztető bizottságok nem rendelkezhetnek hatáskörrel a fegyelmi büntetések esetében. Ezzel magyarázható az ügy elhúzódása is.

Rámutatott, hogy a törvényesség betartását jelenti a dolgozók biztosított szabadságának kiadása is. Ezért tiltakozott a szakszervezet az ellen, hogy az őszi forgalom idejére a szabadságok kiadásának felfüggesztését tervezték. A szakszervezet elérte, hogy a szabadságokat a szakmai vezetők a forgalom biztonságának szem előtt tartásával minden időben biztosítsák. *Harcot folytat a szakszervezet az ellen is, hogy a dolgozók egymásnak adjanak szabadságot.* Nem lehet tűrni, hogy egyes helyeken úgy biztosítsák a dolgozók törvényes szabadságát, hogy 12—24-es beosztás helyett 24—24-es beosztást vezetnek be a szabadságolások idejére.

Bűnös mulasztások a szociális létesítmények építésénél

Felhívta a figyelmet, hogy az őszi forgalom megvalósítása mellett a téli forgalomra is fel kell készülni, időben meg kell tenni a szükséges intézkedéseket a dolgozók biztonságos munkakörülményeinek kialakítására. Az üzemszemléken már most nagy figyelmet kell fordítani a téli felkészülésre. Rámutatott, hogy az öltözők, a mosdók, s általában a szociális létesítmények vonalán még mindig sok a visszásság. A dolgozók megértik, hogy évtizedek mulasztását nem lehet rövid idő alatt pótolni, de azt már kevésbé értik meg, *miért nem készülhetnek el időre a beütemezett létesítmények.* Évről évre több *százezer forint elvész a határidő-kitolódások miatt.* Az 1956. évi szociális, kulturális és egészségügyi beruházásokra fordítandó 13,5 millió forintból közel nyolcmillió forintot von el az elmúlt évben be nem fejezett és az ez évre áthúzódó építkezések költsége. Előzetes tervek szerint jövőre mintegy ötmillió forinttal kevesebb szociális beruházást irányoztak elő, mint az idén. *A szakszervezet semmiképpen sem ért egyet azzal, hogy a jövő évi szociális-kulturális és egészségügyi beruházások összege alatta maradjon az ideinek. Megengedhetetlennek minősítette azt, hogy a szociális beruházások háttérbe szoruljanak az egyéb beruházások mögött, s azt a nemtörődömséget, hanyagságot, amelyet a szociális beruházások megvalósítása körül lehet tapasztalni.* Megállapította, hogy jelenleg az idei szociális beruházások megvalósítása sem látszik biztosítottnak, ezért javasolta, hogy *a szakszervezet központi vezetősége hívja fel erélyes közbelépésre a közlekedésügyi minisztert.*

Beszélt a szociális intézmények karbantartásáról, s megállapította, hogy a kisebb javítások gyors végrehajtását erősen hátráltatja a szakvonali vezetők anyagi megkötöttsége. Sokszor az is előfordul, hogy a saját hatáskörében végrehajtott helyes intézkedésekért felelősségre vonják a szakvonali vezetőt. Javasolta, hogy a külszolgálatok vezetőit kézi pénztárral lássák el. Ez a bürokráciát is csökkentené, hiszen a vezetőknek nem kellene egy-egy lakat vagy egyéb csekélység vásárlása miatt az igazgatósághoz fordulni.

A szociális létesítmények karbantartásánál, megóvásánál a dolgozóknak is igen nagy szerep jut. *A dolgozók figyelmét az eddigieknél jobban rá kell irányítani a szocialista tulajdon védelmére.* Az üzemi bizottságoknak és valamennyi szakszervezeti funkcionáriusnak többet kell a dolgozók között tartózkodnia, foglalkozni kell problémáikkal és jogos sérelmeik orvoslásával.

Nagyobb felelősséget a kollektív szerződésekért

— Évről évre növeljük azoknak az üzemeknek a számát — mondotta beszámolója további során — ahol a dolgozók és a vezetők kollektív szerződést kötnek. Az idén már 87 vasúti üzemben, illetve szolgálati helyen kötöttek kollektív szerződést. A kollektív szerződések nagyjelentőségű okmányai az üzemeknek és a dolgozók jogosan követelik, hogy az abban lefektett pontok meg is valósuljanak, annál is inkább, mert a legfelsőbb szakmai vezetőkig minden fórum felülvizsgálta, hogy az abban foglaltak az adott körülmények között megvalósíthatók-e. Ennek ellenére

azt lehet tapasztalni, hogy a kollektív szerződések teljesítése sok esetben rendkívüli nagy nehézségekbe ütközik, a határidőket nem tartják be, vagy a szerződés egyes pontjait nem teljesítik.

— A határidők be nem tartásának, illetve a vállalások nem teljesítésének oka egyrészt az, hogy *a szolgálati főnökök nem éreznek elég felelősséget a vállalások teljesítéséért és erre az üzemi szervezetek sem figyelmeztetik őket, másrészt igen nagy akadály a centralizmus, a szolgálati főnökök guzsbakötöttsége, önállóságuk teljes hiánya.* A kollektív szerződések egyes pontjait sokszor azért nem teljesítik, mert a pénzügyi fedezet az igazgatóságok illetékes osztályain, vagy pedig a szakosztályokon van és csak a bürokrácia útvesztőin keresztül lehet hozzájutni. Elengedhetetlenül szükséges ezért, hogy a kollektív szerződések aláírása után az érdekelt szolgálati főnökök kézhezkapják a vállalások teljesítéséhez szükséges anyagi fedezetet és az összeg felett ők rendelkezzenek. Ezzel ismét nagymennyiségű papírt takarítunk meg, ugyanakkor növeljük a külszolgálati vezetők felelősségét, de egyben megteremtjük a lehetőségét annak is, hogy a kollektív szerződésben vállalt kötelezettségek határidejét be lehessen tartani, sőt előre hozni.

Foglalkozott a beszámoló a szálláshelyek, a laktanyák állapotával s megállapította, hogy az utóbbi időben javult a dolgozók ilyenirányú ellátottsága. Ez azonban nem jelenti azt, hogy minden rendben van, az őszi forgalmat teljesen felkészülten várjuk. *Sokkal nagyobb gondot kell fordítani a laktanyák tisztántartására, berendezésére.* Nagyobb hiányosságokat lehet tapasztalni a szálláshelyeken, amelyeknek nagyrésze nem megfelelő. Legrosszabb a helyzet a vasútépítő munkások laktanya-vonatainál. A szakszervezet bírálatait figyelembe véve a 6. szakosztály már foganatosított intézkedéseket, de az intézkedések végrehajtását feltétlenül meg kell gyorsítani. Felhívta a figyelmet, hogy ideiglenes szálláshelyeket csak legvégső szükségesség esetén szabad építeni s az úgynevezett modulbarakkokat csak kivételes esetekben és akkor is csak április 1-től október 1-ig szabad szálláshelynek használni.

A túlzott centralizmus, a bürokrácia csökkentéséért

— A XX. pártkongresszus szellemében felsorolt problémák is igazolják, hogy van még tennivalónk bőven — folytatta a beszámoló. — Ezeket a feladatokat csak kemény, szívós harccal tudjuk megvalósítani, ha szembeszállunk a bürokratizmussal, a lanyhasággal, egyes szakmai vezetők kényelmeskedésével. Szívós küzdelmet kell folytatni az alsó vezetők önállóságának növeléséért, az üzemi szervezetek és magának a szakszervezeti központ hiányosságainak a felszámolásáért.

— A XX. kongresszuson elhangzott beszámoló és a felszólalások ráirányították a figyelmet az áliamigazgatás és általában az egyéb területeken mutatkozó nagyfokú túlcentralizáltság káros voltára. A minisztertanács határozata az állami szervek munkájának egyszerűsítéséről minden szerv és minden intézmény számára fontos feladatokat határoz meg. Az elmúlt időszakban is több alkalommal mutatkozott törekvés arra, hogy csökkentsük a túlzott centralizmust és az ezzel járó bürokráciát. Azonban *az eddigi intézkedések nem jártak olyan eredménnyel, mint kellett volna.* A hiba az volt, hogy *az átszervezésekkel csak a legritkábban járt együtt a munka egyszerűsítése,* a munka decentralizálása. Nem járhat eredménnyel az olyan átszervezés vagy létszámcsökkentés, amely mindazokat a feladatokat meghagyja, amelyek azelőtt valamelyik vezető szervnél voltak összpontosítva s aminek szinte szükségszerű következménye, hogy

az alsóbb szervek sokszor megoldhatatlan feladatok előtt állnak akkor, amikor a rendeletek és határozatok olyan tömkelegét kell illetve kellene végrehajtaniuk, amelyeket még elolvasni sem képesek.

Külön meg kell említeni, hogy fokozottan jelentkezik az utóbbi időben az adminisztrációs munkákra kiadott határidők rövidsége. A minisztérium egészen rövid határidőket szab meg egyes adminisztrációs munkák, kimutatások elkészítésére s ezeket a végrehajtó szolgálat dolgozói csak munkaidőn túl, úgynevezett fekete túlórákban tudják elkészíteni.

Példákat sorolt fel egymást keresztező, egymásnak ellentmondó rendeleketekről, olyan eseteket említett, amikor a rendeletekben, utasításokban követelt jelentéseket lehetetlen elkészíteni, majd így folytatta:

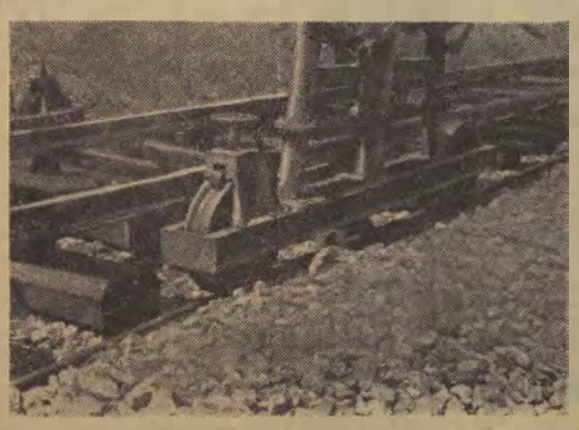
— A gazdasági vezetők és a végrehajtó szolgálat dolgozóinak munkáját kedvezőtlenül befolyásolják a nagy mennyiségben érkező figyelőlapok és a „fej felett átnyúló" intézkedések, amelyek sok esetben az utasítások ellenére és a törvényesség megsértésére szabnak meg feladatokat. Sajnos a bürokrácia olyan mélyen gyökerezik, hogy konkrét megnyilvánulásait akár órákon keresztül lehetne sorolni. Pártunk és kormányunk útmutatásai során a bürokratikus kinövések elleni harcra szólítja a vasutasokat, a szakszervezet elnökségének a *Népszava és a Szocialista Vasútért* hasábjain megjelent felhívása.

Beszéde további részében összegezte a legfontosabb tennivalókat. Rámutatott, hogy a vasút az elmúlt időszakban eredményes, jó munkát végzett. A XX. kongresszus fényénél számos olyan hiányosság felszámolása kezdődött meg, amelyre azelőtt kevés gondot fordított a vasút szakmai és mozgalmi vezetősége. A feltárt hiányosságokért a szakszervezet elnöksége is érzi a felelősséget s a párt Központi Vezetőségének útmutatása nyomán tovább javítja munkáját. Ehhez az utóbbi időben a SZOT is erőteljesebb segítséget nyújt.

— A beszámolóban felsorolt problémák mutatják — mondotta befejezésül — hogy az idei őszi forgalomban tovább nőnek feladataink. Mozdony- és kocsiparkunk nem bővül jelentősen, tehát *a munkaverseny formáinak helyes kialakítására, a dolgozókról való fokozottabb gondoskodásra, a törvényesség betartására kell erőinket összpontosítani.* Ugyanakkor nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy vasútunk, vontató és vontatott járműveink nagy része korszerűtlen. Ez még körültekintőbb munkát, még nagyobb áldozatot követel dolgozóinktól, ugyanakkor a vezetőktől megköveteli a dolgozók iránti nagyobb felelősségérzetet.

— Elnökségünk bízik abban, hogy a vasutas dolgozók magukévá téve pártunk útmutatásait, mint már annyi alkalommal, az idén is sikerrel teljesítik őszi forgalmi feladataikat, maradéktalanul végrehajtják a XI. Vasútüzemi Értekezlet határozatait. A vasutas dolgozókat ebben a nagy és felelősségteljes munkában szakszervezeti szerveinknek, üzemi bizottságainknak és minden szakszervezeti aktivának a legmesszebbmenőkig támogatni kell.

(Folytatása a 3. oldalon)



A portáldaru-fék. Vadócz Jenő művezetőnek, a celldömölki építési géptelep dolgozójának, a többszörös újítónak újabb alkotása. Ezzel az újítással lehetővé tette, hogy gépesített fektetésnél 10 százaléknál erősebb emelkedésben, illetve lejtőben is biztosan lehet fektetni.

(Mező László felvételei.)



Az Északi Járműjavító újítási és kísérleti műhelyének kiváló mesterei nagy türelemmel és szorgalommal készítik aprólékos, művészi munkával a legkülönbözőbb modelleket, amelyek a főműhely újító gárdájának tehetségét és alkotó kezdeményezését dicsérik. Marik Ferenc, a Jávor—Balázs—Tócsik újítók által tervezett csőprés modelljét készíti.

A SZAKSZERVEZET KÖZPONTI VEZETŐSÉGÉNEK ÜLÉSE

A legdöntőbb feladatok megoldásához nyújtson segítséget a szakszervezet

A nagy tetszéssel fogadott beszámoló után élénk vita indult meg. A vitában felszólalt *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója is. Ismertette azt a fontos szerepet, amelyet a szakszervezetnek az őszi forgalomban be kell töltenie. Rámutatott, hogy a XI. vasútüzemi értekezlet határozatának részleteiben való végrehajtása a szakvonal feladata. Ehhez nélkülözhetetlen a szakszervezet segítsége, de ugyanakkor felhívta a szakszervezet vezetőségét, hogy *segítségét ne aprózza el a részletkérdéseknél, hanem a legdöntőbb feladatok megoldásához járuljon hozzá teljes erejével és tekintélyének súlyával.*

Ilyen *alapvető kérdés a kocsiforduló idő csökkentése.* A rövidebb kocsiforduló nyújt a legtöbb lehetőséget a nagy feladatok megoldásához. A szakszervezet feladata: *úgy magyarázza meg a kocsiforduló idő csökkentésének jelentőségét az egyszerű dolgozóknak, hogy azok tisztán lássák a maguk fontos szerepét.* Például a 3,2 napos kocsiforduló mintegy 90 órát jelent. Ebből a kocsi tényleges futási ideje 17—18 óra. A többit nagyrészt az állomási tartózkodásokkal tölti el. A leglényegesebb tehát — bár az utazási sebesség növelését sem szabad mellőzni — *az állomási tartózkodási idő csökkentése.* A rendezőpályaudvarokon 28—30 órát tölt el a kocsi a 90 órából. Tehát a rendezőpályaudvarok munkájának meggyorsítása lényeges, de még mindig nem öleli fel a vasutas dolgozók legszélesebb rétegeinek tevékenységét. Viszont, ha megmagyarázzuk, hogy a feladási és leadási állomásokon való tartózkodás legalább a fele a kocsiforduló időnek, ebből a dolgozók megértik, hol lép előtérbe az ő szerepük. A kocsik ki- és berakása, beállítása és kihúzása, tehát azok a munkák, amelyben a vasutas dolgozók legszélesebb rétegei résztvesznek, a legdöntőbbek a kocsifordulóidő csökkentésénél.

Másik döntő feladat *a vonatok jó kiterhelése.* A gazdaságosság, az önköltség csökkentésének szempontjából ez a leglényegesebb. De hiába mondjuk a dolgozók ezreinek, hogy ennyi és ennyi százalékkal kell csökkenteni a vasút önköltségét, ebből nem látják még, hogy mi az ő feladatuk. Azt kell alaposan megmagyarázni, hogy

a vasút önköltségét nem néhány túlsúlyos vonat indításával lehet a legeredményesebben csökkenteni, hanem azzal, ha minden egyes vonat kiterheltebben közlekedik.

A vasút legfontosabb tartaléka: *a vasárnapi rakodások fokozása.* Sőt igen nyomósan esik latba az is, hogy a kocsimegrakások száma hétfőn is elérje a hét többi napjának eredményét. A vasárnap és hétfőn megrakott kocsik a hét közepén már mint üres kocsik kapcsolódhatnak be a forgalomba. A szakszervezetnek, az üzemi bizottságoknak az a feladatuk, hogy megtárgyalják a vállalatokkal a vasárnapi rakodások fontosságát, a vállalatok üzemi bizottságaival is beszéljék meg a munkaszüneti napokon történő rakodások jelentőségét.

Felhívta a figyelmet arra, hogy *az őszi forgalomban sem lehet másodrendű kérdés a személyszállítás.* A vasutas dolgozók becsületbeli kötelessége, hogy a munkás- és nemzetközi vonatokat percnyi pontossággal továbbítsák a nagy őszi forgalom időszakában is.

— A szakszervezet egyik legfontosabb feladata — folytatta Csanádi elvtárs —, hogy *az eddiginél harcosabban képviselje a dolgozók érdekeit.* A szakmai vezetők sokirányú elfoglaltságuk mellett esetleg megfeledkeznek a dolgozók védelméről, a szociális feladatok teljesítéséről. A szakszervezet állandóan figyelmeztesse a szakmai vezetőket erre a feladatukra is.

Foglalkozott a túlzott igénybevétel, a túlórák kérdésével. Megállapította, hogy a dolgozók anyagi okok miatt nem követelik a túlórák csökkentését, mégis *a szakmai vezetőknek behatóbban kell a kérdéssel foglalkozniuk, az ő feladatuk, hogy megtalálják annak a módját, hogyan lehet kevesebb szolgálati idővel biztosítani a megfelelő életnívót.*

Az adminisztráció egyszerűsítéséről szólva megállapította, hogy az eddigi átszervezéseket, egyszerűsítéseket nem a legjobban végezték a vasútnál. A gazdasági vezetésnek és a szakszervezetnek a legszorosabb együttműködésben kell kidolgoznia az adminisztráció egyszerűsítését. A vasútnál nagy munkaerőhiány van, tehát semmilyen egyszerűsítés nem jár elbocsátással, hanem megfelelő átcsoportosítást jelent. Leszögezte, hogy a vasút szervezeti formája az elmúlt évek során megfelelően kialakult, tehát nem gyökeres változtatásra, hanem egyszerűsítésre van szükség. Az egyszerűsítést elsősorban olyan formában kell értelmezni, hogy a külszolgálati vezetőknek ne kelljen minden problémával az igazgatósághoz, vagy a minisztériumhoz fordulni, több önállóságot, nagyobb hatáskört kapjanak.

— A szakszervezet feladata — mondotta befejezésül —, hogy apparátusával, az üzemi bizottságok, a szakszervezeti bizalmiak hálózatával a szakvonalnak a legnagyobb segítséget biztosítsa az őszi forgalom feladatainak a végrehajtásához, de ugyanakkor minél kedvezőbb munkakörülményeket teremtsen a vasutas dolgozóknak.

A legnagyobb felelősséget az őszi forgalom lebonyolításában

A hozzászólások nagy száma és mondanivalója bizonyította, hogy a központi vezetőség tagjai, valamint az ülés meghívott résztvevői a legteljesebb felelősséget érzik az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért, valamint azért, hogy a XX. kongresszus szelleme érvényesüljön a nagy feladatok végrehajtásában.

Szücs István (Salgótarján, fűtőház) a versenymozgalom fejlesztéséről beszélt. Kifejtette, hogy Hatvan állomás gyakran cserél gazdát. Ez a gyakori változás a versenymozgalmat is fékezi. Annak a véleményének adott kifejezést, hogy a menetrendszerinti közlekedés nemcsak a végrehajtó szolgálaton múlik, *a késések sokszor a menetrendszerkesztés hibáiból származnak.* Javasolta, hogy a menetrend megállapítása előtt a menetrendszerkesztési osztály munkatársai kísérjenek el egy-egy vonatot az útjukon. Így figyelembe tudják venni az egyes vonalak nehézségeit is. Végül szóvátette azt, hogy a pályafenntartási előmunkásokat, brigádvezetőket sokszor túlzott adminisztrációval terhelik és emiatt nincs idejük felügyeletre, a műszaki munkák ellenőrzésére.

Daróczi Imre (Berettyóújfalu) a kis üzemi bizottságok elnökei nevében mondott köszönetet azért, hogy résztvehet a központi vezetőség értekezletén. Hangsúlyozta, hogy az üzemi bizottságoknak bátrabban kell felvenni a harcot a bürokrácia ellen. A várható nagy gabonaszállításokkal kapcsolatban felhívta a figyelmet arra, hogy a fedett kocsik állapota nem kielégítő, sok kocsiban hézagos a padló, hiányzik a rinfúza.

Páva Mihály (Dorog, fűtőház), helyeselte azt, hogy a munkaversenyt egyszerűsítik, a helyi üzemi bizottság szabhatja meg azt a formát, amely a szolgálati hely szempontjából a legelőnyösebb. Elmondotta, hogy fűtőházuknál a túlsúlyos mozgalmat tekintik a leglényegesebbnek. A túlsúlyos mozgalom fellendítette a többi mozgalmat is. Emelkedett a szénmegtakarítás, javult a gépkarbantartás s a fiókműhely dolgozói is jobb minőségű munkát adnak ki a kezükből. Lényegében a túlsúlyos mozgalom fejlesztésének köszönhetik azt, hogy háromszor nyerték el az élüzem címet és a csomóponti versenyben első, illetve második helyezést értek el. Helyeselte a termelési értekezletek egyszerűsítését is. Megállapította, hogy a termelés kérdése nem egyszer szinte háttérbe szorult a termelési értekezletek beszámolóiban. Helyes az is, hogy a termelési értekezlet időpontját is tetszés szerint állapíthatják meg a szolgálati helyek, így lehetőség van arra, hogy már részletesen felbontott tervek alapján beszéljék meg a teendőket. Végül arról beszélt, hogy az utazószemélyzetnél milyen nehézségekbe ütközik a szakszervezeti bizalmiak munkája. A legcélszerűbb megoldás az, hogy minden mozdonybrigádnak külön szakszervezeti bizalmija legyen, mint ezt már több népi demokratikus államban megvalósították.

Görény Gyula (Záhony) azt kérte, hogy az őszi forgalom alatt az egészségre ártalmas munkahelyeken sűrűbben tartsanak orvosi vizsgálatot.

Szabadfi József, a szombathelyi területi bizottság elnöke egyetértett azzal, hogy a termelési értekezletek jelenlegi rendszere nem megfelelő. De a módosítások után is csak akkor lesz valóban eredményes a termelési értekezlet, ha a szakvonali vezetők megfelelően felkészülnek, a beszámolót együttesen készítik el az üzemi bizottságokkal. Javasolta, hogy a műszaki konferenciák időpontját ne tegyék függővé a termelési értekezletektől. *A műszaki konferenciákat akkor tartsák meg, amikor szükség van rájuk.* Az újítómozgalom fejlesztéséről szólva szorgalmazta, hogy az újítások elbírálásának eljárásába vonják be az újítót is s lehetőség szerint a helyszínen bírálják el az újítást, ne pedig az igazgatóságon, vagy a főosztályon. Megállapította, hogy az újítókedv fokozódott, a mozgalom fellendülőben van s ezt helyes intézkedésekkel, a bürokrácia kiküszöbölésével kell elősegíteni.

Harcosabban álljon ki a szakszervezet a dolgozók érdekében

Fehérvári József, a forgalom biztonságát ellenőrző osztály vezetője hangsúlyozta, hogy a vasútüzemi értekezlet határozatának végrehajtásánál nélkülözhetetlen a szakszervezet közreműködése. A dolgozók tömegei azonban harcosabb helytállást kívánnak a szakszervezettől, különösképpen központi vezetőségétől. Kérdéseket tett fel arra vonatkozóan, hogy milyen lépéseket kezdeményezett a szakszervezet a vonatkísérleti és mozdonyszemélyzeti szolgálati idők csökkentéséért, tett-e javaslatot arra, hogy meghatározzák a maximális szolgálati időt. Leszögezte, hogy a szakszervezet egyik fontos feladata a dolgozók pihenőidejének, szabadságának a biztosítása. Helytelen az, hogy sok helyen 24 48-as szolgálat van, mert a tapasztalat bizonyítja, hogy 12 órás szolgálat után csökken a dolgozó ébersége. Legmegfelelőbb a 12 24-es szolgálati idő. A szakszervezetnek — mondotta — a gazdasági vezetőkkel együtt minden dolgozót megnyugtató illetményrendszert kellene kidolgoznia. Javasolta végül, hogy a balesetvizsgálatoknál a szakszervezet megbízottja is legyen jelen, mert ez a dolgozó szempontjából megnyugtató lenne.

Debreceni József (Szolnoki Járműjavító) arra kérte a központi vezetőség tagjait, hogy mindig úgy képviseljék a dolgozók érdekeit, mintha ők maguk lennének a dolgozó helyében. Hangsúlyozta a nyugdíjkérdés rendezésének fontosságát és sürgősségét, hogy 20—25 évig nehéz munkakörben foglalkoztatott dolgozóknak ne kelljen alacsonyabb kategóriából nyugdíjba menniök.

Zombor Bertalan (Diósgyőr) kifejtette, hogy a központi vezetőség beszámolója rendkívül sok gyakorlati útmutatást adott az őszi forgalomban elvégzendő feladatokhoz. Azt is tükrözte a beszámoló, hogy a szakszervezet mind eredményesebben tölti be azt a fontos érdekvédelmi szerepét, amellyel a párt megbízta. Szükséges, hogy az őszi forgalomban a szakszervezet vezetői még több gyakorlati segítséget adjanak a külső szolgálati helyek üzemi bizottságainak.

Végh Ferenc (Székesfehérvár) a kollektív szerződések teljesítésének feltételeiről beszélt. Megállapította, hogy állomásukon a szolgálati főnökség teljesítette azokat a vállalásokat, amelyeket saját hatáskörében végre tudott hajtani, de nagyrészt teljesítetlenek maradtak azok a vállalások, amelyeket a felsőbb szerveknek kellett volna segíteni. A beruházásokat végrehajtó vállalatok, mint például a Magasépítési Főnökség, nem tartják be a határidőket. A kollektív szerződésben állomásuk dolgozói vállalták az új lökéssorozatos tolatási módszer bevezetését, azonban a pályafenntartási szolgálat nem emelte fel a kitérőcsoport vágányait, ezért nem tudják bevezetni a módszert. Rámutatott, hogy a szabadságolási ütemtervek betartását erősen akadályozza az, hogy kevés a tartalékos dolgozó.

Kiss Lajos (Keleti Fűtőház) kijelentette, hogy a vasutas dolgozók megértették azokat a nagy feladatokat, amelyek az őszi forgalomban rájuk várnak. A vasút felső vezetőinek, a szakszervezetnek kell gondoskodni arról, hogy a vasutas dolgozók erőfeszítéseikhez a legmesszebbmenő segítséget kapják a szociális és munkakörülmények javításával. Szóvátette, hogy a védő- és munkaruha-ellátásban még sok a hiányosság, 1954-es elmaradások is vannak. Felhívta a figyelmet, hogy az őszi forgalomban még nagyobb jelentőségű a szakszolgálatok közötti együttműködés. Példaként említette, hogy nagyban elősegítené az őszi forgalom gazdaságosságát és meggyorsítását, ha a jelzőket mindig időben kezelnék. A budapest—hatvani villamosított vonal közeli üzembehelyezésével kapcsolatban szorgalmazta a vonal menetrendjének felülvizsgálását.

Egyszerűbb versenyformákat

Máté Sándor, a 4. szakosztály vezetője helyeselte a munkaverseny egyszerűsítését elősegítő javaslatokat. Rámutatott, hogy új, egyszerűsített versenyformára már eddig is szükség lett volna, kialakítását azonban a bürokrácia akadályozta. A legfontosabb, hogy tényleg olyan versenyforma alakuljon ki az egyes szolgálati helyeken, amely a legjobban előre viszi a szolgálati hely feladatainak megoldását, s egyben a dolgozók egyéni versenykedvét is növeli. Az üzemi bizottságok feladata, hogy állandóan figyelemmel kísérjék a verseny, a szintek alakulását. A versenykedvre igen ösztönzőleg hat majd az augusztus 1-től felemelt jutalomkeret, de igen fontos, hogy a szakszolgálati vezetők az üzemi bizottságokkal egyetértésben állapítsák meg az egyéni jutalmakat, igazságosan, ne egyenlősdi alapján történjen a jutalmak elosztása.

Szabó Károly (Józsefváros, pft.) javasolta, hogy az eddigi havi jutalmazások helyett negyedévenkint osszák szét a jutalomkeretet, így az összeg nem aprózódik el. Kifejtette, hogy a beszámolóban feltárt hibák felszámolása elsősorban a felső vezetőkre, a szakszervezet központi vezetőségére vár, mert a külső szolgálati helyeken a dolgozók már régebben észrevették és szóvátették ezeket a hibákat, mint például a külszolgálati vezetők intézkedési jogkörének korlátozottságát, de a felső vezetőkhöz nem mindig jutottak el a dolgozók észrevételei.

A hozzászólásokra *Gáspár Sándor* elvtárs válaszolt. Megállapította, hogy a felszólalások nagy része eredményesen járult hozzá a szakszervezeti munka megjavításához, segíti az őszi forgalom előkészítését. Hiányolta azonban, hogy kevés bírálat hangzott el a szakszervezet központi vezetőségének működését illetően. Nem hiányolták a felszólalók azt, hogy a központi vezetőség már öt hónapja nem ülésezett, holott a helyes gyakorlat az, hogy a központi vezetőség negyedévenkint beszélje meg a legfontosabb problémákat és szabjon irányt a szakszervezeti munkára.

Bejelentette, hogy az őszi forgalom lebonyolításával és a télre való felkészüléssel kapcsolatban kidolgozott központi vezetőségi határozati javaslatot jelen formájában nem tartja teljesen kielégítőnek, mert hiányzik belőle, hogy a határozati javaslatot hogyan hajtsák végre az üzemekben, a szolgálati helyeken, milyen meghatározott feladatok várnak az üzemi bizottságokra, a szakszervezeti bizalmiakra. Javasolta, hogy *a határozati javaslatot ezeknek a szempontoknak a figyelembevételével dolgozzák át.*

Ezután tolmácsolta a Szakszervezeti Világszövetség szakmai tagozatának berlini üléséről hozott üdvözletet. Beszámolt arról, hogy az ülésen megválasztották a szakmai tagozat új elnökét és titkárát.

Feleki Pál elvtárs zárószavaiban javasolta, hogy a központi vezetőség ülése jegyzőkönyvileg emlékezzen meg *Horváth II. Pál* elvtársról, a központi vezetőség elhúnyt tagjáról. Javasolta továbbá, hogy a központi vezetőség határozatának átdolgozására szabjanak meg egyheti határidőt. A javaslatokat a részvevők elfogadták, majd a központi vezetőség ülése véget ért.

Ficzere László képkiállítása

Örömmel számolok be arról a jelentős eseményről, amely a közelmúltban történt a miskolci vasutas képzőművészeti kör életében: *Ficzere László*, a kör tehetséges tagja odáig fejlődött a festészetben, hogy önálló tárlaton mutathatta be képeit. A Képző- és Iparművészeti Szövetség megyei csoportja mintegy 40 művet válogatott össze Ficzere elvtárs képeiből.

A Hermann Ottó Múzeumban megrendezett kiállításnak nagy sikere volt. Nemcsak a vasutas dolgozók, hanem Miskolc város és a megye művészetet kedvelő közönsége köréből is sokan tekintették meg a tárlatot. A látogatók száma mintegy 3000 volt.

A szakértők megállapították, hogy Ficzere tehetsége állandóan fejlődik, művészete a legutóbbi években sokat gazdagodott, a dolgozó nép életéből merített témái, tájképei a néphez szólnak. Különösen nagy sikere volt nagyméretű kompozícióinak és csendéleteinek. Az 1919-es forradalomról, a földosztásról festett és számos más mai tárgyú képe arról tanúskodik, hogy Ficzere elvtárs nem hiába töltötte idejét a vasutas képzőművészeti körben.

Dobó Sándor
képzőművészeti kör
felelős

Erős ütemben folyik a ferencvárosi nyugati rendező gépesítése

A ferencvárosi rendezőpályaudvar régi, nyugati gurítódombjának vágányrendszerét átépítették, és most korszerű gépekkel szerelik fel. A guruló kocsikat négy, egyenként 40 tonna súlyú, hidraulikus vágányfékkel fékezik meg. Az utolsó vágányféket hétfőn délelőtt emelték be a helyére, és a szerelési munkákat július közepéig elvégzik. Az önműködő váltóállító berendezéseket augusztus 20-án helyezik üzembe. A régi gurítódomb gépesítésével naponta ezer vasúti kocsival többet indíthatnak útnak a ferencvárosi vasutasok.



Várpalotán megkezdték a legénylakás építését, melynek során 1100 köbméter, részben talajvízben lévő földet kell megmozgatni. Ennél a munkánál Eső Ernő brigádja, valamint Kajtár József, Vince Lajos, Francsics László, Kunovics Gyula és Polák János értek el jó eredményt. Ha a Halmosi brigád is hasonlóan dolgozott volna, nem szorítana annyira a határidő.
(Mező László felv.)



A Törekvés SE vívószakosztályának legifjabb tagjai kéthetes táborozásra indulnak a Balatonra.
(Kovács Géza felv.)

Vasutasok segítsége a mezőgazdaságnak

Több szolgálati hely dolgozói az aratási munkálatok, a gyors terménybetakarítás, a gabona szemveszteség nélküli szállítása érdekében fokozottabb segítséget nyújtanak a mezőgazdaság dolgozóinak.

Debrecen állomás

dolgozói párosversenyre hívták az *Agrártudományi Egyetem hajdúszoboszlói tangazdaságát*, valamint Hajdúszoboszló városi tanácsának dolgozóit. Az állomás dolgozói vállalták, hogy tervüket élüzemszint fölött teljesítik, s bármilyen vasúti vonatkozású problémában a legmesszebbmenő segítséget nyújtják szerződőtársaiknak. Ugyanígy az állomás kultúrcsoportja is bekapcsolódott a párosversenybe, meghatározott időközönkint kultúrműsort ad a tangazdaság dolgozóinak, valamint a tanácsnak és külön kultúrműsorral köszönti, hangos bemondón népszerűsíti a termelésben és a beadásban kitűnt mezőgazdasági dolgozókat.

A tangazdaság, valamint a tanács örömmel fogadta a vasutasok párosverseny-felhívását. A maguk részéről vállalták, hogy kollektív szerződésükön felül teljesítik termelési és önköltségcsökkentési tervüket, hozamtöbbletet érnek el az állattenyésztésben és a mezőgazdasági terményekben. Ugyanakkor közvetlenül is segítik a vasút munkáját, terveljesítését azzal, hogy hozzájárulnak a kocsiforduló idő meggyorsításához, a kocsik jó kiterheléséhez.

A Felépítményi Vasanyagjavító ÜV

dolgozói a szentendrei gépállomást, valamint az *Új Élet* termelőszövetkezetet patronálják. Néhány nappal ezelőtt a szövetkezet tagsága azzal a kéréssel fordult az üzem pártszervezetéhez, hogy nyújtson segítséget a gyomírtáshoz. A pártszervezet 18 tagból álló brigádot küldött a szövetkezet földjére. Az önkéntes jelentkezőkből álló brigád lelkes és eredményes munkát végzett. Mintegy hat holdnyi burgonyatáblát tisztított meg a repétől és a kolorádóbogártól. A brigád azzal búcsúzott a szövetkezet tagságától, hogy bármikor forduljanak bizalommal az üzem dolgozóihoz.

A szegedi igazgatóságon

nemrégiben értekezletet tartottak, amelyen a mezőgazdasági üzemeket, szövetkezeteket patronáló szolgálati helyek vezetői megbeszélték a további teendőket a mezőgazdasági vezetőkkel. *Farkas János*, a politikai osztály munkatársa ismertette a mezőgazdaság fejlesztésének fontosságát, a vasutasok szerepét a mezőgazdaság megsegítésében. Beszámolt arról, hogy az igazgatóság területén *41 szolgálati hely dolgozói patronálnak mezőgazdasági szektorokat.*

A *kecskeméti* góc, a *békéscsabai fűtőház, Békéscsaba pályafenntartás*, a *szegedi Alföldi Kisvasút fűtőház* és a *Vasanyagjavító Vállalat* szocialista szerződést kötött több termelőszövetkezettel. A vasutas dolgozók segítségével ezek a szövetkezetek az idén már *48 000 forint megtakarítást* értek el. Eredményes politikai és kulturális segítséget nyújtanak több termelőszövetkezetnek *Szeged, Békéscsaba, Kecskemét* és *Mezőtúr* állomás dolgozói. Értékes munkát végeztek a helybeli termelőszövetkezeteknél a *hódmezővásárhelyi* és az *orosházi* vasutas dolgozók. A batidai és az öföldeáki gépállomás 156 százalékos eredményt ért el a tavaszi munkáknál a *Szegedi Vasanyagjavító* dolgozóinak segítségével.

A hozzászólók megállapították, hogy a legfontosabb feladat: tovább mélyíteni a kapcsolatot a megyei és területi, valamint a mezőgazdasági szervek és a vasutas pártszervezetek, gazdasági vezetők, a vasút politikai osztály között. A mezőgazdasági és vasúti szakemberek ezután megbeszélték a kölcsönös együttműködés feladatait az aratási, begyűjtési időszak alatt. A termelőszövetkezetek, gépállomások vezetői végül elismerésüket és köszönetüket fejezték ki a vasutas dolgozók eddigi segítségéért.



Kisterenye állomás tánccsoportja palóc népszokásokat és táncokat mutatott be nagy sikerrel a Landler Jenő kulturális- és sportseregszemlén.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

A TERMELÉS PÁRTELLENŐRZÉSÉNEK NÉHÁNY PROBLÉMÁJA AZ ÉSZAKI JÁRÓMŰJAVÍTÓBAN

II.

Az utasítások, az öntelt, parancsoló hang helyébe egyre inkább a magyarázó, szívre és értelemre ható beszélgetések lépnek, aminek eredményeként jónéhány elvtárs munkához való viszonya megváltozott. *Barna Sándor* rendszeresen a munkaidő befejezése előtt hagyta abba a munkát, *Durázi Ferenc* gyakran késett, *Opoczki István, Skotner József, Fancsali Mihály* ifjúmunkások kedvetlenül, lelkesedés nélkül, rosszul dolgoztak. Sok-sok beszélgetéssel *sikerült elérni, hogy a felsoroltak munkához való viszonya teljesen megváltozott.* De a beszélgetések nem sokat használtak volna, ha a kommunisták olyan emberek lennének, akik vizet prédikálnak és bort isznak. *A nevelőmunka döntő erejét az adta meg, hogy a kommunisták példamutatásukkal olyan légkört teremtettek, amely kizárja a pontatlanságot és a lazaságot.* Ez is azt mutatja, hogy a termelés pártellenőrzését minden kommunistának már a munkapadjánál gyakorolnia kell.

Pártellenőrzés a munkapadnál

A gazdaságosabb munkára törekvés különösen a XX. kongresszus óta egyre eredményesebb. Nemigen találkozunk már olyanokkal, akik pazarló módon autogén pisztolylyal melegítik az ebédjüket, a mozdonyosztály leszerelő lakatosai is meggondolják, mielőtt pneumatikus puskával vágnának le egy csavart, vagy autogénvágóval égetnék le a szegecset. Minthogy a gyors leszerelés a brigádok anyagi érdeke, felvilágosító munkával csak ideig-óráig sikerült eredményt elérni. Bár a dolgozók megvetően „rablásnak" nevezték a használható alkatrészek tönkretételét, mégis az volt a nézet, *hogy bár a rablás megvetendő, de hasznos, mert a gyors munka több keresettel jár.* Gondoskodni kellett arról, hogy ne legyen hasznos! *Javasoltuk a javíthatatlanok szigorú felelősségrevonását és megbüntetését.* A felvilágosító munkával és az adminisztratív eszközökkel meggátoltuk a tudatos rombolómunkát. De erre nem került volna sor, *ha a kommunisták már évekkel ezelőtt felfigyeltek volna az ilyen jelenségekre.*

Alapszervi vezetőségeink általában megértették, hogy mit jelent az, hogy a *marxizmus gazdasági oldala került előtérbe.* Bár vannak még elvtársak, akik a taggyűléseken a termelés problémáit hallva megjegyzik, hogy *„mi van most, taggyűlés vagy termelési értekezlet?"* de az tény, hogy a dolgozók többsége nagyon is megértette a mondat jelentőségét.

Nyilvánvaló, hogy az, aki óráról-órára kapcsolatban van a termeléssel, ismeri a munkaterületét érintő problémákat, helyes javaslatokat tud tenni a még jobb munkára. Szinte természetesnek tűnik, hogy *Szatmári Antal* szerkocsi-féklakatos, aki kénytelen volt néhány alkatrészt utánesztergáltatni a munkahelyétől 600 méterre lévő esztergapadnál, javasolta, hogy adjanak az ő részlegébe is egy esztergapadot. A szerkocsi részlegben ma már ott áll az esztergapad.

Szakmai tudás nélkül nem megy...

Az egyszerű ellenőrzések nem okoznak különösebb nehézséget az alapszervi vezetőségeknek. *Tudják, hol van anyaghiány és hol van fölös anyag,* tudják, hogy a brigádok hogyan teljesítik tervüket, tudják mi a teendő a balesetvédelem érdekében. *Danka* elvtárs, a mozdonyjavító osztály egyik alapszervezetének a párttitkára minden héten részt vesz az osztály programértekezletén, majd megbeszéli az ott hallottakat a párttagokkal és a népnevelőkkel. Ez elősegíti műhelyének javuló munkáját. Ugyancsak *Danka* elvtárs figyelmeztette *Somogyi* elvtársat, a társosztály párttitkárát, hogy a levegőszerszámok javítása nem mindig kifogástalan, s emellett hosszú ideig tart. Eredmény: ma már csak ritkán mondják a kazánkovácsok, hogy „a javításból kikerült puska rosszabb, mint mikor javításba küldtük".

A nehézség akkor kezdődik, amikor a termelési mutatók, az ETI teljesítés, az önköltség és a termelékenység alakulását kell számszerűen ellenőrizni. Az alapszervezetekben a termelés pártellenőrzését vizsgáló jelentések arról tanúskodnak, hogy *elvtársaink nem ismerik ki magukat a számok között.* Azt megérti minden elvtárs, hogy ennyi meg ennyi járművet kell kiadni egy hónapban, de *azt már túl bonyolultnak találja, hogy mit jelent a műhelynek az egy főre kiszabott ETI két százalékos növelése.* A pártbizottság eddig két előadást rendezett az alapszervi vezetőségi tagok részére ezekről a kérdésekről. Egyiket a termelési mutatókról a tervosztály vezetője, *Goics* elvtárs, a másikat az önköltség kérdéseiről *Tóth* elvtárs, főkönyvelő tartotta.

Az előadások világosabbá tették a kérdéseket, de az eredmény még korántsem kielégítő. Hiszen még a pártvégrehajtóbizottság egyik-másik tagja is zavarba jön, amikor a beszámoltatások alkalmával a vállalatvezető vagy a műszaki igazgató számmal és mutatóval vázolja az eredményeket és hibákat. *Ilyenkor látjuk, hogy nem elég csak általában ismerni az üzem problémáit, hogy üzemgazdaságtani és számviteli tudásunk jóformán a nullával egyenlő.* A marxizmus gazdasági oldalának előtérbe kerülése *a politikai és a gazdasági munka fokozott összekapcsolását és ennek megfelelően az eddiginél nagyobb szakmai hozzáértést követel.* A sokéves tapasztalat, amellyel a legtöbb pártfunkcionárius rendelkezik, nem pótolja a szakmai hozzáértést! **Romhányi Ferenc,**
az Északi Járóműjavító
párt-végrehajtóbizottságának
titkára

A palotabozsoki kultúrcsoport története

Palotabozsok országszerte híres ősi népviseletéről, művészetéről. A népművészeti hagyományok ápolásához a vasutas dolgozók eddig is hozzájárultak, de nemrégiben elhatározták, hogy még eredményesebben segítik a község művészeti és kulturális életét.

Az állomás üzemi bizottsága, a szakszervezeti bizalmiak és a kultúraktívák segítségével hozzáfogott a kultúrgárda kibővítéséhez, mégpedig úgy, hogy az új tagokat a község lakosai közül toborozta. A termelőszövetkezet és a gépállomás ifjú dolgozói, a környékbeli fiatalok a vasutas dolgozókkal együtt rövid idő alatt népes és tehetséges kultúrcsoportot szerveztek. A csoport *Bujdosó János* állomásfőnök, valamint feleségének, az általános iskola tanítónőjének az irányításával betanulta és nagy sikerrel előadta a *Selyemcipellő* című mesejátékot, amelyben sok népi motívumot dolgoztak fel.

A sikeres előadást többször megismételték a községben és a környező falvakban. Az előadások 2800 forintos bevételéből 1800 forintot a helybeli általános iskola felszerelésére fordítottak. A lelkes szakszervezeti kultúrcsoport most régi népszokások, népi táncok és dalok felkutatásával és feldolgozásával készül újabb műsorára.

Leiti Ferenc
Pécs állomás

Új vonal a GV budapesti vonalfőnökségén

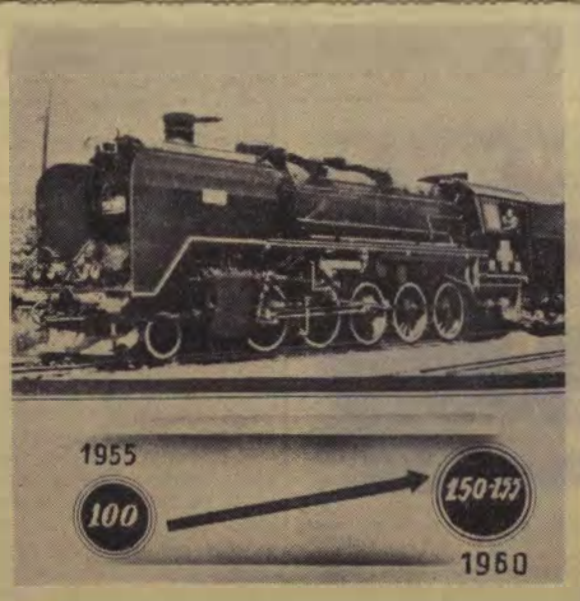
Az oroszlányi külszíni fejtéstől nem messze új területen dübörögnek a gépek. Egy újabb külszíni tárnából kezdték meg a szén fejtését. Ezen a helyen nemrég még szelid őzek, békés szarvasok legelésztek.

Néhány hónappal ezelőtt széles sávban utat nyitottak az erdőben. A fák között nemsokára megjelentek a vasútépítő munkások, s ma már ott kanyarog a kisvasút.

Sorra érkeztek a gépek, az új, modern, sötétszürkére festett billenőcsillék. És velük együtt megérkeztek a vasutasok is.

Nehezen teltek-múltak a napok, a vasutasok türelmetlenül várták a szállítás megindulását. A várakozás nem tartott sokáig: *június 9-én legurult az első vonat és a sötétszürke csillékben fényes feketén csillogott a szén.* Mondták is sokan: de jó lenne egy csillével belőle. Lesz. Nemcsak egy csille, sok, több vonatra való. *Mert most már egyre több vonat indul az újonnan feltárt tárna szenével.*

A vasút építésén lelkesen dolgoztak *Hegedüs József, Vadász Jenő, Szabó Ferenc, Nyitrai Valérián, Vashegyi Gyula* és sokan mások. Őket illeti az első dicséret.



A Román Népköztársaságban a második ötéves terv ideje alatt az áruszállítás 50—55 százalékkal növekszik. Vasúton 30—35, a folyókon 65—70, tengeri úton 300—350, gépkocsikon 200—250 százalékkal több árut fognak szállítani, mint az első ötéves tervben.

Hatáskört a szombathelyi területi választmány minden tagjának

Százhúsz üzemi bizottság tartozik a szakszervezet szombathelyi területi bizottságához. Nem könnyű — különösen, ha a területi bizottság függetlenített munkatársainak létszámát nézzük — összefogni és rendszeresen meglátogatni a négy megye területén szétszórt szolgálati helyeket. Nagy segítséget jelentett tehát a szombathelyi területi bizottságnak is a választmány életrehívása, mert megnövelte társadalmi apparátusát. Hogyan élnek ezzel a segítséggel és hogyan hasznosítják a dolgozók érdekében, a munkaverseny élénkítésében? — erre a kérdésre kértünk választ a szombathelyi területi bizottság vezetőitől és a választmány néhány tagjától:

— A választmány tagjai — mondotta *Szabadfi József* elvtárs, a területi bizottság elnöke — gyakran felkeresik a területi bizottságot, s elmondják tapasztalataikat. Ugy igyekszünk igénybevenni a segítségüket, hogy lehetőleg mindegyik más-más területen hasznosíthassa tevékenységét. Egyébként július folyamán kibővített területi bizottsági ülést tartunk, amelyre meghívtuk a választmány tagjait is, hogy még szorosabb legyen közöttünk a kapcsolat és még több útmutatással lássuk el őket.

A három legfontosabb feladat

— Ezen az együttes megbeszélésen különösen három feladat kerül majd szóba: *a dolgozók érdek- és jogvédelmének szigorúbb ellenőrzése, a terveljesítésért folyó verseny élénkítése, a szakszervezet IV. kongresszusának előkészítése.* Bizonyos, hogy a választmány tagjai mindhárom feladathoz készségesen nyújtanak segítséget. A dolgozók érdekvédelmében már eddig is számtalan javaslattal fordultak hozzánk, a munkaverseny fellendítése soha nem volt annyira fontos, mint most, amikor igazgatóságunk a hosszú ideje tartott első, második helyről az utolsóra szorult és végül mindenki megérti, hogy a kongresszus jó előkészítése a további jó munkát, a XX. kongresszus szellemének hiánytalan érvényesítését jelenti a szakszervezet életében.

A területi választmány tevékenységét legjobban tükrözi tagjainak munkája. A választmány tagjai általában kérnek és kapnak feladatokat. Így *Dénes Gizella, Pápa állomás* DISZ-vezetőségének tagja felhívta a területi bizottság figyelmét, hogy az állomáson és a fűtőházban sokszor nem megfelelő a termelési értekezletek előkészítése. *Németh Sándor, Szombathely állomás* ÜB-elnöke a környékbeli kisebb állomások munkáját segíti, *Piller János* különösen kulturális vonalon ad támogatást a pápai vasutas dolgozóknak. *Huszár László* végigjárta a balatoni állomásokat, s 30 levélben számolt be a területi bizottságnak arról, amit az ottani üzemi bizottságok munkájával kapcsolatban tapasztalt.

Varga Teréz, Balatonfüred állomás nemrég megválasztott ÜB-elnöke már sikerrel rendezte állomása és az ottani pályafenntartási szakasz eddig meglehetősen zilált szakszervezeti életét. *Böröcz István*, az igazgatóság munkaügyi osztályának vezetője a pápai térséget patronálja, s munkásságának eredményeképpen a pápai szolgálati helyeken az eddigi 30 százalék körüli tagdíjfizetés 94 százalékra, a szervezett dolgozók száma pedig 63 százalékra emelkedett. *Dr. Szabadfi József*, a MÁV Rendelőintézet helyettes főorvosa a megbetegedések megelőzésében, a balesetek elleni védelemben rendkívül értékes segítséget nyújt az üzemi bizottságoknak.

Nem szabad megfeledkezni a választmány póttagjairól sem, akik közül *Szalai Gizella Celldömölk állomáson, Nagy III. József* pedig a kisebb környékbeli üzemi bizottságoknál igen eredményesen képviseli a szakszervezet és a dolgozók érdekeit.

Kedv, szakértelem, szív

Találtunk azonban egy-két olyan választmányi tagot, aki eddig nem kapcsolódott be a választmány munkájába. Közülük *Demény Károlyné* művezetőt akartuk felkeresni a járműjavítóban, de miután szabadságon volt, az ÜB-elnökkel, *Kovács Lajos* elvtárssal beszélgettünk. Kovács elvtárs szintén tagja a területi bizottságnak és a következőket mondotta:

— Demény elvtársnő szakvonali munkájáért nemrégiben jutalmat kapott, jó szakszervezeti tevékenysége eredményeként pedig műhelybizottsági elnökké választották. Bizonyos, hogy mint a választmány tagja is kamatozóbban hasznosíthatná aktivitását, hozzáértését, ha a területi bizottság jobban bevonná a munkába. Mert a területi választmány csak úgy töltheti be fontos szerepét, ha minden tagja megtalálja azt a hatáskört, amelyben a leghasznosabban támogathatja a szakszervezetet.

A szombathelyi területi választmány már a megalakulása óta eltelt rövid idő alatt is szép eredményeket ért el. Segítséget ad a kisebb üzemi bizottságoknak, sok olyan körülményre hívja fel a figyelmet, amely a dolgozók érdekeinek fokozottabb védelmét jelenti. Működésének még inkább hasznát látják majd a dolgozók és a területi bizottság egyaránt, ha valóban minden tagja megtalálja azt a munkaterületet, amihez legtöbb kedve, szakértelme és szíve van.

ÜTKÖZÉSI HÉZAG NÉLKÜL ÉPÍTIK A HAJDÚSZOBOSZLÓ–EBESI VONALSZAKASZT

Második ötéves tervünk célkitűzései között szerepel a Kisujszállás—Debrecen közötti második vágány újjáépítése. Az újjáépülő vonalszakasz egy részén, Ebes és Hajduszoboszló között, 5,8 kilométer hosszban, új módon, hézagmentesen fektetik a sínpárokat.

A vonalepítés, a vágányfektetés egy korszerű és nagy reményekre jogosító eljárása: a „hosszúsinesítés", amikoris a vágányon több kilométer hosszban megszüntetik az ütközési hézagot. Eddig a 24—26 méter hosszú sínszálakat hevederrel fogták össze, s tudott dolog, hogy a pálya a sínvégeknél a legjobban sebezhető, ezeken a részeken kerül legtöbbe a fenntartás. A hosszúsinesítéssel a pályát jobban meg lehet védeni a rongálástól, a járművek élettartama is nő az új eljárással. Az utazás kényelmét is emeli, hiszen az utazóközönség szívesen lemond a kerekek zakatolásáról, az utazást kísérő ütemes zajról,

Teljes gépesítéssel

Az 5,8 kilométeres kísérleti szakaszt két részre osztja a biztosító berendezés, egy 3 kilométeres és egy 2,8 kilométeres szakaszra. A megszakításoknál a Csilléry-féle dilatációs szerkezet biztosítja a sínterjeszkedést, illetve a sinek hőtágulását 160 milliméterig anélkül, hogy az időjárás a sínfej keresztmetszetében változást idézne elő.

Az ebesi szakasz építéséhez a Felépítményi Vasanyagjavító 48 méteresekre hegeszti össze a 24 méteres sineket. Ezeket aztán csúszóalátétes pőrekocsikon szállítják Hajduszoboszlóra. (Eddig 40 méternél hosszabb tárgyat a magyar vasutakon nem szállítottak.)

A sinek összeszerelése gépesített felépítményfektető berendezéssel történik Hajduszoboszló állomáson, ahonnan a debreceni építési főnökség 1. számú építésvezetőségének dolgozói továbbítják a fektetés színhelyére. A 48 méteres sínmezők kiszállítása nehéz feladat elé állította a dolgozókat a kissugarú ívek miatt. Ma már túl vannak a probléma megoldásán.

A munkálatokat teljesen gépesítették. A sínmezőket portáldaruk segítségével folyamatosan helyezik el az előre elkészített, zúzottkő ágyazaton. Ezután a sínmezők hegesztését — kiszabályozás után és különleges hézagok biztosítása mellett — a csehszlovák vasutaknak a kísérleti szakasz megépítéséhez hazánkba érkezett sínhegesztő gárdája végzi.

A vasutasnapra befejezik a munkát

Az építésvezetőség dolgozói a vonalszakaszt vasutasnapi felajánlásként, augusztus 12-re át akarják adni a forgalomnak. Persze, vannak nehézségeik is. A kőbányák késedelmes szállítása miatt például egyhetes mulasztást szenvedett a munka. Sok pályamunkás megy aratni, amivel szintén nő az építésvezetőség gondja.

Az időjárás is belolyásolja az építést. A csehszlovák elvtársak csak reggel 4-től 11 óráig tudnak dolgozni. A maximális 37 Celsius foknál nem egyszer magasabb a sín hőfoka. Július 3-án délben például a sín hőmérséklete elérte a plusz 47 Celsius fokot és mivel a vágányt a munka folytatólagossága érdekében előbb le kell fektetni, a következő napon a hűvösebb idő következtében a szerelődarukkal vissza kellett húzatni, hogy a szükséges sínhézagot a hegesztésnél biztosítani tudják.

Azzal, hogy rövidesen elkészül hazánkban az első hosszúsinesítéssel épített pályarész, még nem zárult le a hézagmentes sínépítés kísérleti időszaka. A közlekedés tudományos munkásai igen elmés módon, nagy körültekintéssel „figyelik" a kísérleti pályaszakaszt, mert sok következtetést vonhatnak le a további fejlesztés céljaira abból, hogy miként „viselkedik" a hézagmentesen épített pályarész a forgalom alatt, főként a vágányirány és a vágányfekszin szemszögéből nézve.

Csehszlovák segítséggel

A huszonhárom csehszlovák szakmunkás *Rudolf Kovarik, Cestmir Kadlec* mérnökök és *Vojtech Kliment* művezető irányításával dolgozik. Kovarik elvtárs ismertetéséből kiderült, hogy külföldi szakirodalom alapján foglalkoztak a hézagmentes sinek építésének gondolatával, majd hosszú kísérletek alapján kialakították sajátos technológiájukat a pozsonyi vasúti főműhelyben. Eddig 100 kilométer hosszú vonalat építettek ezzel a módszerrel. Két év óta egyetlen repedés sem támadt ezeken a sineken és 30—50 százalékos megtakarítást érnek el a fenntartási munkában.

A magyar vasutasok érdeklődéssel tekintenek a kísérleti szakasz megépítése elé, mert tanujelét látják benne a magyar vasút megújhodásáért folyó küzdelemnek.

Akikről még nem beszéltünk

A *Szolnoki Járóműjavító* úgynevezett badari részlegén erősen tüz a nap. A hőmérő higanyszála 31 fokot mutat. *Oláh Lajos* alvázmázolót keressük. Egy fékeskocsi alól bukkan elő. Amikor kipréseli magát a fékalkatrészek labirintusából, arra kérjük, hogy mondjon egyet-mást az alvázkátrányozók munkájáról. Elmondja, hogy négy éve dolgozik ebben a munkakörben.

— Talán ez a legáldatlanabb munkakör, amit ismerek — mondja. — Részben azért, mert az egészségre ártalmas, részben pedig, mert itt kapjuk a legkevesebb segítséget. Először kértük, hogy a mázoló két vágánya közé építsenek egy-egy aknát, amelyből állva tudnánk végezni a munkánkat, nem pedig kényelmetlenül, sokszor fekvő helyzetben. Kérésünkre azt a választ kaptuk, hogy tervbevettek ugyan ilyen aknát, de megvalósítása egyelőre nem lehetséges. Kértük továbbá, hogy szüntessék meg a kátránnyal való mázolást. Ezt is hiába. Egyszer megpróbálkoztak ugyan a „földszurok" elnevezésű anyaggal, de ezt sem vezették be, holott sokkal jobb, mert nem égeti fel a bőrünket és az egészségre is kevésbé káros.

Panaszként említi Oláh elvtárs azt is, hogy a kocsik belső kátrányozására nem kapnak veszélyességi pótlékot. Pedig ez a munka veszélyesebb bent a kocsiban, mint a kocsi alatt, mert a kocsi belsejében erősen felmelegedett kátrányból a szervezetre káros anyagok illanak el. Elmondja, hogy ketten végzik ezt a munkát, az elmúlt hónapban 151 kocsi alvázmosását végezték el. Ebből 116 fékes kocsi volt, tehát nehezebb munkát jelentett, mert a kocsi alá kellett bújni.

Megkérdezzük még Oláh elvtárstól, betartják-e az előírt óvórendszabályokat?

— Igen, hiszen egészségünk is megkívánja, hogy védekezzünk a kátrány maró hatása ellen. De nem tudunk tökéletesen védekezni, mert a nyári hőségben még a védőruha sem tud ellenállni a kátrány átszívódásának. Az arcbőrünket védő kenőcsön keresztül is érezzük a kátrány csípő hatását.

Az elhangzottak után átvizsgáltuk az idevonatkozó rendeletet, amelyet a KPM I. főosztálya 1956. április 25-én 7261/93/1956. 7. D. III. sz. alatt adott ki. Megállapítottuk, hogy a rendeletet a járműjavító vezetősége végrehajtotta. Ennek ellenére a védőruhák, védőételek és egyéb védőszerek használata mellett is gyakori a bőrfertőzés, főleg melegebb időszakban, amikor a hőséget, kátrányt magába szívó védőruha megjobban hevíti a testet. Az egyedüli helyes megoldás az lenne, ha az ártalmas kátrányozást megszüntetnék, legalábbis a nyári hónapokra.

Csomor János
Szolnoki Járóműjavító

Új személykocsikat helyeztek forgalomba

Második ötéves tervünknek a vasút korszerűsítésére vonatkozó célkitűzései már a megvalósulás állapotába jutottak. Ez a felemelő tudat töltött el bennünket nemrég, amikor a célkitűzések között szereplő 1000 újtípusú négytengelyes személykocsiból *többet a napokban megkapott állomásunk*, Budapest-Keleti-pályaudvar. A kocsik egy részét Budapest-Déli-pályaudvarnak adtuk át a nyári balatoni forgalom lebonyolításához. Június 30-án a 15 óra 30-kor Pécsre induló, a teljesen új kocsikból összeállított IBUSZ-vonatot ünnepélyesen bocsátottuk útjára. A hétvégi kirándulók nagy örömmel foglaltak helyet a kilenc, zöld bőrüléses BAM-kocsiban, amelyek minden kényelmi igényt kielégítenek. Ezeket a kocsikat továbbra is felhasználjuk az IBUSZ-vonatok összeállításánál, hétközben pedig a Gödöllő, Pécel, Nagykáta, sülysápi munkásvonatok szerelvényeibe is beosztunk néhányat, hogy ne csak a pihenésre utazó dolgozók, hanem a munkába menő és hazatérő dolgozók kényelmét is szolgálják.

Tóth András
ÜB-elnök



Az IBUSZ rendezésében egyre több kirándulóvonat indul hazánk legszebb tájaira.
(Kovács Géza felv.)

Tető alatt a győri új felvételi épület

Tető alá került az épülő győri vasútállomás felvételi épülete. A Hídépítő Vállalat dolgozói már elkészítették az új győri állomásépület falazatának nagy részét és elkészült az épület tetőszerkezete is. Az építőmunkások most a belső vakoláson, a szerelők pedig a központi fűtés és vízvezetékcsövek lefektetésén dolgoznak. A tervek szerint ez év végére fejeződik be második ötéves tervünk egyik legnagyobb vasúti építkezése.

A szófiai értekezlet határozatainak végrehajtása becsületbeli ügyünk

Lapunkban már hírt adtunk arról, hogy a közelmúltban Szófiában nagy jelentőségű közlekedési értekezlet volt. A múlt évihez hasonlóan ebben az évben is értekezletet tartottak *a Német Demokratikus Köztársaság, Lengyelország, Csehszlovákia, Magyarország, Jugoszlávia, Románia* és *Bulgária* vasútainak képviselői az őszi forgalom lebonyolításával kapcsolatos kérdésekről. Az értekezleten ezeket a vasútakat részben a közlekedésügyi miniszterek, részben közlekedési, illetőleg vasútügyi miniszterek helyettesei képviselték. Különös jelentőséget adott az értekezletnek, hogy első ízben vettek részt ilyen természetű megbeszélésen a jugoszláv vasútak képviselői.

A szófiai értekezlet megvizsgálta a múlt évben Budapesten tartott tárgyaláson hozott határozatok végrehajtását és megállapította, hogy a múlt évi határozatok és azok végrehajtása nagymértékben hozzájárult az őszi forgalom zavartalan lebonyolításához.

Az európai népi demokráciák rohamosan fejlődő árucsereforgalmának lebonyolítása egyre nagyobb feladatok elé állítja a vasútakat. Ebben az évben előreláthatólag 30 százalékkal nagyobb lesz az őszi forgalom ideje alatt elszállításra kerülő áru, mint tavaly. A megnövekedett feladatok még nagyobb erőfeszítést követelnek a vasutaktól.

Ezeknek a gondolatoknak a jegyében a szófiai miniszterhelyettesi konferencia elsősorban az őszi forgalmat érintő üzemi kérdésekkel foglalkozott. Határozatot hozott arra, hogy a vasútak minél nagyobb számban indítsanak olyan irányvonatot, amely a feladási állomástól a rendeltetési állomásig zárt vonatként fut és a közbeeső határállomásokon a leggyorsabb ellenőrzési munka mellett tud áthaladni.

Ezen túlmenően, a szófiai határozatok azt is célozzák, hogy a konferencián képviselt vasútak a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatok részére az egész területet átfogó vonatösszeállítási tervet készítsenek. Ennek a vonatösszeállítási tervnek megfelelően indított vonatok a legnagyobb gyorsasággal, a legkevesebb kezelési teendők mellett futnának át az átmeneti vasútak vonalain is.

Az értekezlet nem foglalkozott részleteiben irányvonatok meghatározásával, sem a vonatösszeállítási terv elkészítésével. Ezt a munkát a július 19-én Budapesten összeülő nemzetközi vasúti értekezlet végzi majd el.

A szófiai miniszterhelyettesi értekezlet határozatot hozott a személy- és tehervonatok határállomási tartózkodásának csökkentéséről. Megállapították a maximális tartózkodási időket. Ennek végrehajtása igen nagy feladatokat ró a vasutasokra, különösen a határállomási dolgozókra. Végrehajtása feltétlenül szükségessé teszi a határállomáson működő valamennyi szerv dolgozóinak legteljesebb együttműködését. A Vasúti Főosztály dolgozói a Külkereskedelmi Minisztérium vámigazgatásának, és a Belügyminisztérium Határőrség Parancsnokságának képviselőivel együtt felülvizsgálják a legfontosabb határállomások munkáját, annak megállapítása végett, hogy a határállomási adminisztrációban mit lehetne egyszerűsíteni és ezáltal a kezelést meggyorsítani.

Ugyancsak a budapesti értekezlet feladata lesz közösen megvizsgálni a határállomásokon végzett ellenőrzési munkálatokat és olyan egységes intézkedéseket hozni, amelyek valamennyi országban a vonatoknak a határállomási tartózkodási ideje csökkentését segítik elő.

A szófiai értekezlet nemcsak az áruforgalommal, hanem a személyforgalommal is foglalkozott és nagy jelentőségű határozatokat hozott a baráti országok nagy expresszvonata, a Balt-Orient Expressz közlekedésének javítására. Minden reményünk megvan arra, hogy a határozatok végrehajtásával ennek a vonatnak a közlekedése jelentősen meg fog javulni, ehhez azonban szükség van arra is, hogy állomási és vontatási dolgozóink az eddiginél sokkal nagyobb gondot fordítsanak a Balt-Orient Expressz, de általában valamennyi nemzetközi gyorsvonat rendes közlekedésének biztosítására.

Mindezek a kérdések szóba kerültek a június 7-én tartott vasútüzemi értekezleten is. A miniszter elvtárs ismertette a szófiai értekezlet határozatait, amelyeknek következtében a Keleti-tengertől a Fekete-tengerig egységes vonatképzési terv szerint kell a vonatoknak közlekedniük. A szófiai értekezlet határozatainak megfelelően az üzemi értekezlet határozatai is kitérnek ezekre a kérdésekre, sőt egészen konkréten megszabják a közeljövőben követendő irányvonalat.

Az irányvonatok gondolata nem új. Újszerű azonban, hogy a belföldi forgalomból ismert munkamódszereket átvigyük a nemzetközi forgalomba, úgy tekintvén ezeket az országokat, mintha egységes területet képeznének.

Szófiában a miniszterek megjelölték azokat a módszereket, amelyekkel az őszi forgalom zavartalan lebonyolítását biztosítani lehet. A budapesti üzemi értekezleten a vasutas dolgozók képviselői lelkesen vették át a szófiai határozatok gondolatát. Most a végrehajtó szolgálat dolgozóin a sor, hogy ezekből a határozatokból valóság legyen.

Ebben a munkában minden szakszolgálatnak megvan a maga feladata. A kereskedelem dolgozói irányítsák a berakást, úgy, hogy minél több irányvonatot képezhessünk. A forgalom dolgozói gondoskodjanak az irányvonatok gyors és feltartózatásnélküli továbbításáról. Ahol pedig irányvonatot rakodással nem lehet képezni, ott a forgalom dolgozói törekedjenek arra, hogy rendezés útján olyan vonatokat képezzenek, melyekben egy országba rendelt küldeményekkel rakott kocsik vannak. A vontatás dolgozói gondoskodjanak arról, hogy a nemzetközi irányvonatok részére mindig a legtökéletesebb mozdonyokat és a legjobb minőségű szenet biztosítsák.

A szófiai értekezletet követően megbeszélésre gyűltek össze a Szovjetunió és valamennyi európai és ázsiai népi demokratikus ország közlekedésügyi és vasútügyi miniszterei. A miniszterek konferenciája határozatot hozott arra, hogy az azonos nyomtávú vasútak határain a legrövidebb időn belül szervezzenek közös határállomásokat: egy állomáson végezzék mindkét ország vasúti vám-, határrendészeti és egyéb ellenőrző közegei a teher- és személyvonatok vizsgálatát.

A miniszteri értekezlet megvizsgálta a baráti országok vasutai közötti együttműködés eredményeit. Ennek alapján határozatot hozott az együttműködés szervezeti formájának további tökéletesítésére, és ennek az együttműködésnek vasútműszaki területre történő kiterjesztésére.

A szófiai miniszterhelyettesi értekezlet, valamint a miniszteri értekezlet nagy jelentőségű állomás a baráti országok vasútainak kapcsolatában és minden reményünk megvan arra, hogy ezeknek az értekezleteknek határozatai jelentős mértékben hozzájárulnak majd országaink gazdasági kapcsolatainak további elmélyítéséhez és ezen országok gazdasági életének fejlődéséhez, dolgozó népeik jólétének növeléséhez.

„NINCSEN ÖRÖM ÜRÖM NÉLKÜL"

Azt szeretném elmondani röviden, miként tapasztaltam saját bőrömön a fenti közmondás igazságát. A váci pályafenntartási főnökség 15. szakaszának vagyok szakaszkezelő pályamestere. Nagy meglepetésemre és még nagyobb örömömre tavaly decemberben közölte velem főnökségem, hogy motoros hajtókát kapok. Örömömet az sem tudta csökkenteni, hogy többektől ilyenféle „biztatást" kaptam: rengeteg bajod lesz majd a motorral, ne örülj előre.

De én csak tervezgettem, azt, hogy mennyi időt megtakarítok majd, és mennyivel több munkát tudok elvégezni a vonalon. Sajnos, azonban nemsokára tapasztalnom kellett, hogy az én tervezgetéseim csak tervezgetések maradtak, viszont a sötét jóslatok beváltak.

A jármű motorja idő előtt teherré vált. Itt-ott meglazult egy csavar, nem győztem a javítgatást, de meg a szerszámok utáni szaladgálást sem, mert mindössze egy csavarhúzót kaptam a hajtókához.

Már a motor „bemutatkozása" sem volt szerencsés. Első útján bedöglött, úgy kellett bevontatni Vácra. Itt három hétig javították, míg végre „üzemképes" állapotban elindították Balassagyarmatra. Ide sem a saját lábán jutott el — vontatni kellett. Nagy nehezen két hónapig használni tudtam, de március 27-én súlyos „betegségbe" esett: a berúgókarban elszakadt a rúgó és szétrepesztette a motorvédő falat. Tudtam, hogy elég súlyos a betegség, de azt mégse gondoltam, hogy mind a mai napig ne engedjék ki a kórházból, illetve az Északi Járműjavítóból. Állítólag azért tart soká a „kúra", mert nincs megfelelő gyógyszer, vagyis alkatrész. Nem tudom megérteni, miért nincs, hiszen a 125-ös Csepel motorokhoz még a szécsényi szövetkezeti boltban is lehet alkatrészt kapni, s ugyanilyen alkatrész kell a hajtóka motorjához is.

Esetem nem egyedülálló, hasonlóképp keserítette meg a 12., valamint a 7. pályamesteri szakasz szakaszkezelő pályamestereinek életét is a rossz motor. Nagyobb ellenőrzést kérünk az átvételnél, s ha mégis baj van a motorral, javítása ne tartson félévig.

Versegi Lajos
pályamester, Ludányhalászi

Köszönet a vasutasoknak

Veszélyben forgott a Sztálin Vasmű fűtőolaj ellátása. Utnak indultam a szőnyi gyártelepre, hogy még aznap éjjel elintézzem a szükséges anyag feladását. Éjszaka az utolsó vonattal érkeztem meg Almásfüzitőre. Azonnal felkerestem az átmenesztő szolgálatot és kértem segítségét. Elmondottam, hogy üzemünk olajellátása csak órákra van biztosítva, segítsenek, hogy mielőbb eljussak Szőnybe.

Nem fogom elfelejteni *Selmeczi Ernő* és *Felpécei* elvtárs támogatását. 25 perc alatt Szőnyben voltam. A tartálykocsik megtöltése után 30 percen belül ott volt a mozdony és a szerelvény néhány perc alatt befutott Almásfüzitőre. Délelőtt 10 órakor — összesen 8 óra leforgása alatt — a szerelvény Sztálinvárosban a Martinmű olajlefejtő gépháza előtt állt.

Ezúton mondok köszönetet a szolgálatban levő vasutas elvtársaknak népgazdaságunk érdekében kifejtett áldozatos, minden nehézséget leküzdő munkájukért.

Rácz Pál
energiagazdálkodási előadó,
Sztálin Vasmű

Kívánságműsor a Szolnoki Járóműjavító dolgozóinak

Vasárnap délben 13—13.30 óráig a Kossuth-rádió műsort sugárzott a fennállásának 100. évfordulóját ünneplő Szolnoki Járóműjavító Vállalat dolgozóinak kívánsága szerint.

Ifjúsági élet

Az 1956—57. oktatási év sikeréért

Június 13-án megjelent a DISZ Központi Vezetőségének határozata az 1956—57-es oktatási év feladatairól. Júliusban-augusztusban DISZ-szervezeteink legfontosabb feladata *az oktatási év jó előkészítése.* Biztosítani kell, hogy minden fiatal abban az oktatási formában tanuljon, amelyik érdeklődési körének legjobban megfelel. A DISZ KV határozata gondoskodik arról, hogy az eddiginél színesebb, sokoldalúbb legyen az ifjúság marxista—leninista nevelése, ugyanakkor lehetőséget ad arra is, hogy a szervezetek öntevékenyen, a helyi adottságoknak megfelelően alakítsák ki a propagandamunka formáit.

Általános elvek

Az SZKP XX. kongresszusa szellemében a jövő oktatási évben meg kell teremteni *a propagandamunka magas eszmeiségének feltételeit.* Ki kell alakulnia a DISZ propagandamunka olyan formáinak, amelyek a fiatalokat megismertetik korunk legfontosabb elméleti, politikai kérdéseivel, a szocializmus építése során felmerülő termelési feladatokkal. Az oktatásban *továbbra is megfelelő súllyal kell foglalkozni a párt harcaival, a nép történelemalkotó szerepével, a párt kiemelkedő vezetőinek életével.* Nagy teret kell adni a konkrét termelési feladatok ismertetésének. Törekedjünk arra, hogy a helyi adottságokat, igényeket figyelembe véve, a fiataloknak módjuk legyen szakmai tudásuknak, érdeklődésüknek megfelelő gazdaságpolitikai kérdések megismerésére is. A határozatban foglalt oktatási formák lehetővé teszik, hogy a fiatalok legkülönbözőbb igényeit figyelembe vegyük.

A Petőfi-iskolák új jellege

Az új oktatási évben *megváltozik a Petőfi-iskolák jellege és tematikája.* A Petőfi-iskolák egyéves tanfolyamát elsősorban *a DISZ aktivisták politikai képzésére* kell felhasználni. Vezetésükre olyan propagandistákat kell kijelölni, akik politikailag jól képzettek, gyakorlottak a propagandamunkában és ismerik a DISZ-munkát is. Elsősorban DISZ-vezetők és a legjobban dolgozó DISZ-propagandisták legyenek ezek. Az iskolák létrehozásánál nem számszerűségre kell törekedni, hanem a minőség javítására. Annyi Petőfi-iskolát hozzon létre egy alapszervezet, ahány megfelelő propagandistát tud biztosítani.

Azoknak a fiataloknak, akik már elvégezték a Petőfi-iskolát, illetve rendelkeznek bizonyos politikai ismeretekkel, a DISZ-szervezetek a pártszervezetekkel közösen szervezzenek *„A marxizmus—leninizmus alapjai"* tanfolyamokon ifjúsági szemináriumokat. Ezeknek a szemináriumoknak a propagandistáit is közösen válogassák ki, és a szemináriumok vezetésével az ifjúság problémáit jól ismerő propagandistákat bízzanak meg. A propagandistákat a pártszervezetek kötelesek felkészíteni a foglalkozások levezetésére.

Tömegpropaganda-munka

A következő évben ki kell szélesíteni a tömegpropaganda formáit. Az alapszervezetek arra törekedjenek, hogy minél több és minél sokoldalúbb előadásokat tartsanak. Rövid tanfolyamok, előadássorozatok, vitaestek keretében lehetővé kell tenni, hogy az ifjúság túlnyomó többségét megismertessük időszerű kül- és belpolitikai, gazdasági és erkölcsi kérdésekkel. A tömegpropagandának egyik ilyen formáját valósítják meg a *„Kérdezz-Felelek"*-körök. E körök feladata, hogy időközönként foglalkozzanak erkölcsi, irodalmi és tudományos kérdések megvitatásával is. A köröket a fiatalok igényeinek, érdeklődésének megfelelő időközönként kell összehívni. Vezetésükre elsősorban a legképzettebb párt- és tömegszervezeti funkcionáriusokat, kiváló értelmiségieket, szakmai vezetőket kérjék fel az alapszervezetek. Helyes, ha időnként egy-egy írót vagy tudóst hívnak meg a viták levezetésére. Az előadássorozatok, vitaestek megszervezésénél az a legfontosabb: *az alapszervezetek kérjék ki a fiatalok véleményét, a velük való beszélgetések során állapítsák meg, mi az, ami legjobban érdekli őket, milyen kérdésekre akarnak választ kapni, és ehhez mérten állítsák össze a tematikát.* A beszélgetéseket, a felvilágosítást és agitációt *már most* meg kell kezdeni, hogy mindenki idejében tisztában legyen vele, mit tanul majd, a tanulás mely formájában vesz részt.

Végül: igyekezzenek a DISZ-alapszervezetek, hogy *az új oktatási év előkészítésének határidejét pontosan betartsák,* 1956. július 20-ra minden alapszervezet elkészítse az oktatási tervet.

Felejthetetlen kirándulás

Szombaton délután a Budapest felé robogó gyorsvonat egyik kocsijában jókedvű, daloló fiatalok csoportja utazott. Vidám kacagásuk, hangos daluk túlharsogta a kerekek csattogását. Az egyik utas kérdően fordult a fiatalokhoz: *honnan jönnek az elvtársak?*

— *Szuhakállóról* — hangzott a felelet. — *Vasutas diszesek vagyunk és most az „Ismerd meg hazádat" mozgalom keretében kirándulunk Budapestre.*

Egy szőke copfos kislány adta ezeket a válaszokat, s az utas megelégedetten figyelte a vidám vasutasok kis csoportját:

DISZ-alapszervezetünk a szervezeti élet megjavítása érdekében rendezte ezt a kirándulást. A szervezeti élettel ez idáig nálunk is baj volt. Igaz, hozzájárult ehhez az is, hogy nincs DISZ-helyiségünk és a taggyűléseket is hol itt, hol ott tartjuk. De a taggyűléseken, Petőfi-iskolákon általában csak politikai kérdésekkel foglalkoztunk. Éreztük, hogy *hiányzik valami, ami vonzóbbá, otthonosabbá tenné a DISZ-t, ami minden fiatallal megszerettetné szervezetünket. Így határoztuk el, hogy nemcsak közösen dolgozunk, tanulunk, hanem közösen fogunk szórakozni is.* Az első ilyen közös szórakozásunk volt ez a kirándulás, amely — bár szervezetünk férfitagjai nem nagyon támogatták — mégis kitűnően sikerült és nagyon jól éreztük magunkat.

Láttuk Budapestet éjjel, amikor a villanylámpák tüzében tündökölt és nappal az aranyos napsugártól beragyogva. Láttuk számos nagyszerű alkotását a szocializmust építő embernek — a Dunát átfogó karcsú hidakat, az eget ostromló gyárkéményeket, s a gyárat, ahol nap mint nap felcsendül a munka himnusza. Igazán nagyon örülünk, hogy megismerhettük édes hazánk szép fővárosát, Budapestet.

Budapestről sok-sok élménnyel tértünk haza és most újult erővel láttunk munkához, nagyobb lelkesedéssel folytatjuk a kultúrpróbákat, mert készülünk kedves ünnepünkre, a VI. vasutasnapra.

Csomós Valéria
DISZ-titkár, Szuhakálló

Teljesítették a vállalásukat

Hírt adtunk arról, hogy Szentes fűtőház idősebb dolgozói milyen lelkesen segítik a fiatalokat. A vállalásokat az idősebbek segítségével a fiatalok teljesítették. *Cserháti Gyula* és *Sarkadi Ferenc* ifjúmunkások a 401. sz. motorkocsi időszakos vizsgálatát 125 százalékos teljesítménnyel végezték. A 409-es számú motorkocsi vasesztergályosi munkáit *Kolenyák Erzsébet* esztergályos június 27-én befejezte, 142 százalékos átlagteljesítménnyel.

A fiatalok jó munkáját értékeli a fűtőházfőnökség. *Cserháti Gyula diszista 14 napos beutalást kapott Keszthelyre, Kolenyák Erzsébet* — aki most töltötte be 18. életévét — részt vett Budapesten a lányok találkozóján.

Mint már mondottuk, a fiatalok eredményeiben nagy részük van az idősebb dolgozóknak, de különösen *Biró Sándornak,* az esztergályos műhely mesterének, aki fáradságot nem ismerve neveli, segíti a szentesi fűtőház ifjúmunkásait.

NÉGY ÉV HUZA-VONA

Üzemi konyha létesítését kérjük négy esztendő óta, de a megoldás elsüllyed a bürokrácia tengerében. Tervezgetnek, bizottságok helyszíni szemlét tartanak, mégsem valósul meg a sokat nélkülözött meleg konyha.

Tamási tanácsos elvtárs terve szerint a söntésből és az étteremből kellene kiszoritani a mi céljainkat szolgáló termet. Ez nem helyes, hiszen a söntés így is alig felel meg a nagy forgalomnak.

Van jobb megoldás is. A teljesen kihasználatlan régi fűtőházat kellene egy kicsit rendbehozni és Balatonszentgyörgy állomás dolgozóinak mindjárt lenne konyhájuk, oktatótermük és kultúrhelyiségük.

Sarkadi Lajos
állomásfőnök,
Balatonszentgyörgy.

MEGDICSÉRJÜK Hódmezővásárhely szentéri dolgozóit a példás rendért. Követendő példának ajánljuk Cegléd állomás és a Kakasszéki gyógyintézet megállóhely tisztaságát minden dolgozónak.



A hatvani vasutas kultúrotthon balettiskolájának záróvizsgáján kitünően szerepeltek a vasutas apróságok.
(Kovács Géza felv.)

Ütközik

Hol a zárfékező?

Június 20-án zárfékező nélkül indult Tatáról a 98-as. A zárfékező félfüllel hallotta a sipjelzéseket, de nyugodtan aludt tovább, mert azt hitte, hogy a fékbódéban van. Amikor elment a vonat, akkor eszmélt rá, hogy a váróteremben alszik.



Fantázia kérdése

Tar állomáson az ellenőrök kérték a váltóellenőrzési könyvet. Minden ügybuzgóság hiábavalónak bizonyult. Bármilyen lázasan keresték a könyvet — nem lelték. Váltig állították, hogy néhány perce szabályosan bejegyezték a váltóellenőrzés megtörténtét, de úgy látszik valaki közben ellopta. Ezt igazán el lehet hinni. Csak jó képzelőerő kell hozzá.



Vigyázz a testi épségedre

A Felsőzsolca II-es őrhelyének betonkövezete olyan elhanyagolt, gödrös, hogy szinte veszélyezteti a dolgozók testi épségét. Ez a hely nem a dolgozókról való gondoskodás őrhelye.



Többet ésszel...

A vasutasnak nem feltétlen kell azt tudni, hogy egyik bolygó hány fényév távolságra van a másiktól — de annyit mégis tudnia kell, hogy az exportküldeményeket olyan — a műszaki előfeltételeknek megfelelő — kocsikba kell berakni, hogy azok üzembiztosan gördüljenek rendeltetési helyükre.

Bármilyen furcsán hangzik, sokan nem tudják ezt és talán azt sem, hogy milyen nagy népgazdasági érdek fűződik az exportszállításokhoz. Hogy ez így van, azt a következők igazolják: Rákosrendező pu. állomásra érkező gyorstehervonatokból gyakran kell kocsikat kilökni azért, mert a berakó állomás, vagy a kocsiintézést foganatosító nagyállomás műszaki szempontból — az elküldés, megrakás előtt — nem vizsgáltatja felül azokat. Például folyó év június hó 29—30-án az 1759. számú vonatból 7 kocsit kellett különböző helyekről kisorozni és javítás céljából a műhelybe állítani. A 106928 számú kocsit Tornyospálca *(ütközőtok törött),* a 140348 számú kocsit Nyíregyháza *(hordrugótám szegecselés)* a 112506. számú kocsit Szolnok *(ütközőtok törött),* a 139016. számút (hordrugótám szegecselés), a 133579. számú kocsit *(ütközőtok és ágyvezeték törött)* a 152256. számú kocsit *(hordrugótámszegecselés)* Gávavencsellő és a 113213. számú kocsit, Balkány *(ütközőtok törött és fék javítás)* állomások rakták Szob átmenetre.

Szinte halljuk, ahogy kiabálnak az érdekeltek, hogy a kocsik a megrakó állomás és Rákosrendező pu. között is megsérülhetnek. *(Például a hordrugótám szegecselés — igaz?)* Mégis azt kérjük és a vasútüzem szabályai megparancsolják, a józan ész pedig diktálja, hogy az exportrakodások céljaira kiállított kocsikat a berakás előtt vizsgáljuk felül — kisebb állomásokra küldött kocsik esetében az intézést foganatosító nagyállomások az elküldés előtt alaposan és körültekintéssel.

Többet ésszel . . . : — így segítjük a tempót, a menetrendszerüséget, az exportszállításokat.

Gergely József

Épül a leghosszabb vasúti közúti híd

A Kál-Kápolna—Kisújszállás közötti vasútvonal Kisköre közelében szeli át a Tiszát. A régi vasúti hidat a háborúban felrobbantották. Azóta megszakadt a közvetlen vasúti összeköttetés Kál-Kápolna és Kisújszállás között. Pedig ez a vasútvonal összeköti az Alföld mezőgazdasági vidékeit a borsodi iparvidékkel. A vonatok utasai a folyón kompon keltek át.

A felrobbantott Tiszahíd mederpilléreit már 1948-ban kijavították és most az UVATERV mérnökeinek tervei alapján megkezdődött a híd teljes újjáépítése. A tervezők nem hagyták figyelmen kívül a vidék általános fejlődését: az új hídon a vasúti vágány mellett a közutat is átvezetik.

A vasszerkezetek szerelését a MÁVAG dolgozói végzik. Már elkészült az egyik középső medernyílás fölötti vasszerkezet összes vasanyaga a MÁVAG hídműhelyében és úgy tervezik, hogy ezek összeszerelését ez év végére elvégzik. A 426 méter hosszú ártéri hidak szerelését, kiszélesítését a Tisza két oldalán egyidőben végzik. A MÁV miskolci igazgatóságának pályaépítő munkásai több kilométer hosszúságban új vágányokat fektetnek, mert a régi vágányokat egy szakaszon felszedték.

Ha felépül az új híd vasszerkezete, akkor a MÁV Hídépítési Főnökség munkásai elkészítik a közúti pályaszerkezetet.

Nemcsak a 163 méter hosszú három medernyílást kell teljesen újjáépíteni, hanem a 426 méter ártéri híd alatt is új kereszttartók elhelyezése szükséges, hogy jobban bírja majd a híd a megnövekedett igénybevételt.

A több mint 17 millió forintos beruházásból újjáépítendő hídon jövő év decemberében halad át az első vonat. A második ötéves tervben e híd közelében épülő tiszaburai vízilépcsőhöz érkező építőanyagokat szállító vonatok már az új hídon át fognak érkezni.

A terv szerint a hidat 1958 decemberében adják át a közúti forgalomnak.

EGY KIS KIEGÉSZÍTÉS

Nagyon megörültünk, amikor a *„Szocialista Vasútért"* június 25-i számában *„Ahol szenvedéllyé vált a kultúra"* címmel cikket olvastunk *Kiskörös állomás* dolgozóinak kulturális munkájáról. Igen jólesett a cikkben foglalt elismerés, de meg kell mondanom, hogy az nemcsak az állomásiakat illeti, hanem *a társszolgálati ágak dolgozóit is.* Ezért engedtessék meg, hogy pár sorral kiegészítsem a szerkesztőség beszámolóját.

Elsőnek kell említenem *Csuvár Mihály* pályamester elvtársat, aki sokat foglalkozik az ifjúság nevelésével. Csaknem minden vasárnap DIA-filmvetítést rendez szakszervezeti helyiségünkben a vasutas gyermekeknek. Tagja a színjátszó csoportnak és ő a góckönyvtárosunk, fényképészünk. Minden kulturális megmozdulásunkon ott van, valamennyi szereplésünk alkalmával fényképfelvételeket készít. *Bürges István* pályamester a fúvószenekar tagja, ő az első trombitás. *Földi Mihály* blokkmester a színjátszó csoportban tevékenykedik, *Gyuricza András* és *Csatári László* pedig a zenekarban vállalt részt a kultúra ápolásából. Részt vesz rajtuk kívül a kulturális munkában *Szokodi Fedor,* a *Csabafi-család,* a *Tóth-család, Murányi László, Polareczki, Filus Lajos* 10 éves kislányával, *Gellért Lajos, Gyarmati Erzsébet,* ott vannak az *András-lányok* és ki tudná mind felsorolni azoknak a lelkes tagoknak a nevét, akik hetenként két-három próbán vesznek részt önzetlenül.

Legutóbbi levelem óta művészeti csoportunk Csengődön, Fülöpszálláson, Szabadszálláson, Kecskeméten járt, helyben pedig a Petőfi járási kulturális versenyen vettünk részt. Énekkarunk és kamarazenekarunk jó helyezést ért el. Díszoklevelet, könyvet és emléktárgyakat kapott. A színjátszók is sok elismerésben részesültek, de csak harmadik helyezést értek el a helytelen darabválasztás miatt. Pengetős zenekarunk is oklevelet és könyvjutalmat nyert. Ez az együttes legutóbb Budapesten, a Landler Jenő kulturális seregszemlén is szerepelt. Eredményéről még nem kaptunk értesítést.

Most, a csoport minden tagja a vasutasnap megünneplésére készült. Olyan programmal szeretnénk előállni, amely újabb fejlődést jelent kulturális életünkben.

Pál Zoltán,
Kiskörös állomás

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

— I. versenyszakasz 3 feladat —

A számtani sorrendnek megfelelően rendezendő két vágány felhasználása mellett az alábbi kocsisor:

6 7 2 8 7 5 6 5 7 2 5 4 8 2
1 8 6 4 3 8 6 1 3 7

A vonat menetiránya:
a kihúzás iránya:
Beküldési határidő: 1956. július 21.

Akik valamilyen oknál fogva ez ideig nem szereztek tudomást a versenyről, közöljük, hogy a versenyfeltételeket lapunk július 2-i száma tartalmazza.

A versenyben bárki részt vehet. A legjobb eredményeket elérő versenyzőket a szakszervezet termelési osztálya könyvjutalomban részesíti.

Lapunk legközelebbi számában az 1. feladat megfejtését és a verseny állását ismertetni fogjuk.

Vita helyett lakást

Megkülönböztetett elbánásban részesülnek a Sztálin Vasmű vasutas dolgozói. Mindenki elismeri munkájuk fontosságát, de amikor legfájóbb problémájukat kellene orvosolni, sehová sem tartoznak.

Ki adjon lakást a vasutasoknak? A Vasmű álláspontja: nem terveztek lakásokat a vasutasoknak, tehát nem adhatnak. A vasút véleménye: a Vasműnél teljesítenek szolgálatot, adjon lakást a Vasmű.

A vita folyik (ki tudja meddig) és közben családi életek bomlanak fel a hosszú különélés miatt.

Borka Sándor
Sztálin Vasmű fűtőház

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Lantulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 30. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. JÚLIUS 23.

Rövidesen megkezdődik a gabonaszállítás

Az elmúlt napok jó időjárása meggyorsította az aratást. A földeken lényegében befejeződött a kenyérgabona vágása, keresztekben fekszik a búza, zúgnak a cséplőgépek. Rövidesen a vasutasokon a sor: *gyorsan, zavartalanul el kell szállítani az ország kenyerét.* hogy biztosítva legyen a jövő évi zavartalan kenyérellátás.

A gabonaszállítás évenkint ismétlődő feladat, mégsem mondhatjuk azt, hogy az idei tennivalóink azonosak az elmúlt év teendőivel. Miért? Azért, mert egyrészt a földek jobb termést, több gabonát igérnek, másrészt mert az elszállítás olyan időpontra esik, amikor a tavalyihoz képest jelentősen megnő az egyéb szállítási teendő is.

Az elmúlt évben sikerült különösebb panasz nélkül, időben elszállítanunk minden gabonát. A Terményforgalmi Vállalat szállítási osztályának vezetője kérdésünkre ezt mondta: *nem volt lényeges panaszunk a vasútra, meg voltunk elégedve a vasutasok munkájával. Az egyetlen, amit kérhetünk* — mondotta —, *hogy az idén gondosabban végezze a vasút a mérlegelést.*

Valóban, az elmúlt évben a mérlegelésnél voltak kisebb-nagyobb zökkenők, főleg a szegedi igazgatóság területén. Orosházán előfordult például, hogy 24 órát is várni kellett a mérlegelésre. A mérlegelésnél az idén is számíthatunk nehézségekre, de hogy milyen mértékűek lesznek ezek, az elsősorban a kereskedelmi szolgálattól függ. A feladásos gabonaküldeményeket minden esetben mérlegelni kell. De hogy ez a munka ne tartson hosszú ideig, ahhoz az szükséges, hogy az állomások gondoskodjanak arról, hogy mindenkor rendelkezésre álljon a mérlegelés elvégzéséhez szükséges munkaerő.

A Terményforgalmi Vállalat szeretné, ha a küldeményeket a leadáskor is mérlegelné a vasút. Ezt nem igérhetjük meg országosan, mert az ismételt mérlegelés könnyen a kocsiforduló romlását eredményezhetné. Annyit azonban megtehetünk és meg is kell tennünk, hogy azokon a helyeken, ahol a leadásos mérlegelés nem okoz zavart. teljesítsük a szállító fél kérését.

Miután minden gabonáskocsit nem mérlegelhetünk a leadásnál és a gabona minőségére is ügyelnünk kell szállítás közben, igen nagy a vasút felelőssége. Csak olyan kocsit adjunk gabonaszállításhoz, amelyet előzőleg gondosan megvizsgáltunk és megállapítottuk róla, hogy tiszta, ép, szóródás- és beázásmentes és a zárai is rendben vannak. Különösen ügyeljünk arra, hogy a gabonaszállító kocsik ablakai zártak legyenek, mert a zárt ablak megakadályozza az eső beverését és az esetleges dézsmálást is. A kocsik kiállításánál figyelembe kell vennünk azt is, hogy hol lesz a gabona leadási helye. Ügyelnünk kell arra, hogy a leadási, iparvágányra kerülő kocsiknál. a kocsik tengelytávja megfeleljen az iparvágány ívsugarának.

Nem könnyű a vasút feladata a berakás után sem. A gabonaszállításnak nagyon gyorsnak kell lennie, mert a lassúság súlyos károkat okozhat. Megtörténhet, hogy a szállítás lassúsága miatt a drága búza közélelmezés helyett csak ipari célra lesz felhasználható. Nekünk pedig a gabona elsősorban kenyérnek kell! A gyors szállítással ezért is harcolunk.

Jól tudjuk, hogy a gyors szállításhoz kocsik kellenek, és azt is tudjuk, hogy sok kocsi nem áll rendelkezésünkre. Ismerjük azokat a nehézségeket is, amelyekkel a járóműjavító műhelyek küzdenek. A tetőlemezek minősége gyenge. előfordul, hogy a javítás után a lemez megreped. átengedi a nedvességet. Tudjuk azt is, hogy a faellátás körülményei miatt a kocsipadlózatot és a kocsioldalakat gyakran nedves deszkákból készítik, melyeken száradás után rések, nyílások keletkeznek. Mindezek ellenére dolgozóink mindent elkövetnek, hogy elegendő és olyan minőségű kocsi álljon rendelkezésre. amely kielégíti a gabonaszállítás követelményeit. Gondoskodtunk elegendő rinfuzalap beszerzéséről is. Ez azonban nem elég. Az állomásoknak is mindent el kell követniök. hogy meggyorsítsák a kocsifordulót.

El kell kerülnünk az idén az olyan esetet, mint amilyen tavaly előfordult Budapest Dunapart állomáson, ahol a beérkezett kocsikat sokszor 24 óráig sem tudták kirakni, mert késtek a vállalat dolgozói, akik megállapították a gabona nedvességi, illetve közélelmezésre alkalmas minőségi fokát. Az ilyen vizsgálat feltétlenül szükséges, és ha jó a szállítható féllel az együttműködés. akkor el lehet érni, hogy a vizsgálat a kocsik érkezésétől számított egy órán belül megtörténjen.

Nagy nemzeti feladatunk a gabonaszállítás gyors, minőségileg kifogástalan elvégzése. Gondos felkészüléssel, jó munkával biztosítsuk, hogy az ország kenyerét a követelményeknek megfelelően, gyorsan, veszteségmentesen eljuttassuk a rendeltetési helyére.



Suba Pál villanyfegesztő, a salgótarjáni fűtőház dolgozójának keze alól jól kijavított kocsik kerülnek ki.
(Kovács Géza felv.)

Új mozdonyokat kaptunk

Második ötéves tervünk irányelveiben tekintélyes helyet foglal el a vasúti mozdonypark felújítása. A MÁVAG dolgozói *ebben az évben már 21 darab 424-es mozdonyt adtak át a MÁV-nak.* Nem feledkeztek meg a szárnyvonalak mozdonyellátásáról sem: eddig 15 darab új 375-ös sorozatú gőzmozdonyt gyártottak. *Jelenleg újabb 7 darab 424-es mozdony áll próbára készen.*

Ha a MÁVAG-ban a mozdonygyártásnál ezt az iramot tartják a dolgozók, akkor az idei őszi forgalomra már annyi új gépet kap a vasút, amennyit tavaly a Csehszlovák Államvasutaktól kölcsönkértünk. A MÁVAG dolgozóin múlik, hogy idén megtakaríthatjuk-e azt a valutát, amelyet tavaly erre a célra kiadtunk.

Az első tíz nap eredményei biztatók

A statisztikai adatokból most vált ismeretessé, milyen munkát végeztünk az elmúlt félévben. Dicsekvés nélkül mondhatjuk, hogy a pécsi igazgatóság dolgozói derekasan kivették részüket a sikeres áruszállításból. Féléves tervünk teljesítése 1,9 százalékkal magasabb a tervezettnél, ami azt jelenti, hogy 413 ezer tonnával szállítottunk el többet, mint az elmúlt évek hasonló időszakában.

E jó eredmény után *még nagyobb lendülettel kezdtünk hozzá a harmadik negyedévhez, hogy méltóképpen ülhessük meg a vasutasnapot és alkotmányunk ünnepét.* Igazgatóságunk területén *szervező bizottságok* alakultak, ezeknek feladata a munka további javítása. Az eredmény már mutatkozik is, mert július első tíz napjában kirakási tervünket 106,3 százalékra teljesítettük. Ez a rakodások egyenletesebbé tételénél az első lépés. Javult kocsibeállítási munkánk is.

Nagyban készülnek a vasutasnapra Pécs állomás dolgozói is. akik a kocsibeállítások meggyorsítására, a kocsimozgatás fokozására, a terhelés emelésére tettek vállalást. *(Várnai László leveléből.)*

A Központi Vezetőség határozatai elmélyítették a dolgozókban a párt iránti bizalmat és szeretetet

A legtöbb alapszervezetben már szerdán délután ismertették a Központi Vezetőség határozatát, a Politikai Bizottság beszámolóját, amely így hamarosan ismertté vált a vasutas dolgozók széles tömegei előtt. Mégis, csütörtökön reggel alig lehetett a szolgálat előtt olyan vasutas dolgozót látni, akiknek a kezében ne lett volna újság. S a másodszorra vagy talán harmadszorra hallott, olvasott határozat és beszámoló elmélyítette a vasutas dolgozók ezreiben, tízezreiben a párt iránti őszinte bizalmat és szeretetet, a bátor és helyes lépés ereje átsugárzott a dolgozókba is, tettvágyat, lelkesedést öntve belé jük. Párttagok és pártonkívüliek beszélték meg a szolgálati helyek ezrein a Központi Vezetőség határozatait, sok helyen a vasút politikai főosztály és a politikai osztályok munkatársaival együtt, s szinte egyöntetűen az a vélemény alakult ki: a határozat választ adott sok régi kérdésre, világos útmutatást nyújtott a jövőre.

Szabó István elvtárs a Debreceni Járműjavítóban

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének tagjai csütörtökön számos üzemben, intézményben tájékoztatták a dolgozókat a Központi Vezetőség fontos határozatáról. A Debreceni Járműjavító dolgozóit *Szabó István* altábornagy, a Központi Vezetőség tagja, honvédelmi miniszterhelyettes kereste fel.

Nagy VII. Imre alvázlakatos és a beszélgetés több felszólalója elmondotta: az üzem dolgozóinak az a véleményük, hogy az őszinte szó és a pártegység nevében hozott nagyjelentőségű határozat a párt további erősödését szolgálja.

— Különösen örülünk annak — mondotta *Nagy VII. Imre* —, hogy a Központi Vezetőség tagjai ilyen hamar közénk jöttek és felvilágosítanak bennünket az esetleges homályos kérdésekről. A közvetlen kapcsolat és az őszinte tájékoztatás valamennyiünket nagy megelégedéssel tölt el.

Szabó István elvtárs a beszélgetés után részt vett a debreceni igazgatóság vasútüzemi értekezletén, amely az őszi forgalom kérdéseit vitatta meg és tájékoztatta az ülés részvevőit a Központi Vezetőség üléséről. Délután a Debreceni Járműjavító üzemi gyűlésén szólalt fel.

A Keleti-pályaudvaron

A vonatok ezen a reggelen is éppen úgy indulnak a Keleti-pályaudvar hatalmas csarnoka alól, mint tegnap vagy tegnapelőtt. Mi legalábbis úgy látjuk, semmi változás nincs. *Laing Cirill* elvtárs tolatásvezetőnek viszont más a véleménye:

— Pontosabban indulnak. Percnyi pontossággal. Talán túlzás lenne azt mondani, hogy a Központi Vezetőség határozata, a Politikai Bizottság beszámolója ilyen gyorsan és ennyire gyökeresen éreztetné hatását a mi munkánkban, de azt bízvást el lehet mondani, hogy megnőtt az emberek munkakedve. Voltak, akik mindjárt felfogták, hogy a békekölcsön megszüntetése nemcsak azt jelenti, hogy azonnal növekszik a keresetünk, hanem azt is, hogy még jobban kell dolgoznunk, mert pártunk, államunk ilyen formában várja tőlünk hozzájárulásunkat a nagy célok eléréséhez, a nagy építkezések megvalósításához. Én magam is eddig bizony nem vettem ki eléggé a részemet a pártmunkából, a politikai oktatásból. Azt akarom, hogy ezután én is minél jobban hozzájáruljak pártunk erősítéséhez, nemcsak szakvonali, hanem pártmunkám révén, a dolgozók felvilágosításával is. Minden erőnkkel, szilárd egységben sorakozunk fel a pártvezetés mögött. Nagyon sajnáljuk, hogy *Rákosi* elvtárs kénytelen volt lemondani betegsége miatt, de biztosan tudjuk, hogy a nagy országépítő munkában tudásával, tanácsaival továbbra is segít majd a pártvezetésnek.

Gregor József váltókezelő az elsők között volt, akik elejétől végig áttanulmányozták a határozatot és a beszámolót.

— Rengeteg kérdésünkre kaptunk megnyugtató választ — mondja — s mi, pártonkívüliek is a legőszintébben helyeseljük a fontos határozatokat. Mi, vasutasok különösen élénken emlékszünk rá, hogy a vasút újjáépítését *Gerő* elvtárssal együtt kezdtük. Most a párt Központi Vezetősége határozatának szilárd útmutatásaira támaszkodva ígérjük, hogy a szocialista vasút felépítésének éppen olyan jó harcosai leszünk, mint voltunk a vasút újjáépítésének.

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség

dolgozói a Központi Vezetőség határozatától közvetlen és gyors segítséget várnak egyik legfájóbb problémájukra.

— A Központi Vezetőség minden lehetőséget igyekszik felhasználni — mondotta *Kelemen II. József* elvtárs —, hogy Jugoszláviával most már mielőbb valóban jószomszédi, elvtársi viszony alakuljon ki. Bízunk benne, hogy ez a mi munkánknál is kedvezően éreztetni majd a hatását, fokozódik a nyersanyagbehozatal, az akkutelepen enyhülnek az ón- és rézellátás gondjai, s akkor mi is kedvezőbb körülmények között tudunk eleget tenni legfontosabb kötelességünknek, a termelés emelésének.

Az Épületelemgyártó Főnökség

röpgyűlésein igen sokan szóltak hozzá a beszámolóhoz és üdvözölték a Központi Vezetőség határozatait. Többek között dr. Kéri István, aki a jogász szemével nézte a határozatot és a beszámolót, kijelentette:

— Őszinte örömmel tölt el a szocialista törvényesség helyreállítása, mert még erőteljesebben megmutatkozik a XX. kongresszus ereje és hatása. Az igazságszerető emberek nagy megelégedéssel fogadták, hogy az összes ártatlanul elítéltek kiszabadultak és teljes rehabilitációt nyertek.

Miskolci elvtárs a következőket mondotta:

— A pártélet fejlődését, demokratizálódását jelenti a Központi Vezetőség határozata és a politikai bizottság beszámolója. A tett intézkedésekben a XX. kongresszus szelleme érvényesül teljes egészében.

A vasutasnap és alkotmányunk ünnepe tiszteletére

A vasút dolgozói az őszi forgalom kezdetét megelőző hetek izgalmas napjait élik. Jóleső izgalom ez, mert újabb sikeres fegyvertények fényét vetíti előre. A vasútüzemi értekezlet új célokra törő útmutatással látta el a dolgozókat és felvértezte őket a győzelem fegyvereivel. A júliusi tervismertető értekezleteken már hallható volt a győzelembe vetett bizakodás hangja. Papírra kerültek a vállalások, amelyeket a dolgozók a vasutasnapra, a harmadik negyedév munkájának jó elvégzésére, az őszi forgalom lendületes kezdése érdekében tettek. Most minden erőnkkel azon legyünk, hogy a vállalások ne maradjanak papíron, hanem teljesedésbe menjenek. Alanti néhány tudósításunk arról számol be, hogy erre megvan minden remény.

Budapest–Ferencváros állomás példamutató vállalásai

Az ország legnagyobb teherpályaudvarának dolgozói mindig az elsők között vannak, ha arról van szó, hogy példát kell mutatni a nagy feladatok teljesítésében. Az őszi forgalom diadalra juttatása érdekében most is elsők között tették meg vállalásaikat. A fajlagos kocsimozgatási egységidőt júliusra 102, a vasutasnap előtt megrendezésre kerülő *„vasutasnapi műszak”* időtartamára, augusztus 1—14-re 103 százalékra, az alkotmány ünnepére ugyancsak 103 százalékra, szeptemberre 102 százalékra vállalták. A tehervonatok átlagos terhelését a júliusra vállalt 102 százalékról a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére 103 százalékra akarják fokozni. A gurítási tervet mindkét gurítón júliusban a jelenlegi napi 4194 kocsiról 4400 kocsira növelik. A vonatterhelésre vonatkozó vállalásuk júliusban 51 200, augusztusban a vasutasnapig 38 400 tonna, az alkotmány ünnepéig 43 200 tonna, augusztusra összesen 51 200 tonna, szeptemberre pedig 25 500 tonna továbbítását jelenti terven felül. *(Hollósy László leveléből.)*



A IV-es számú mozgó építésvezetőség dolgozói második negyedévi tervüket 113,6 százalékra teljesítették. A még hátralévő sínszerelési munkákat alkotmányunk ünnepére akarják befejezni. Vállalásuk teljesítése érdekében kérik, hogy a szükséges anyagot kellő időben bocsássák rendelkezésükre.
(Mező László felv.)

Mit tettek Szolnokon az őszi forgalom előkészítésére

Hatalmas feladat előtt áll a *Szolnoki Járóműjavító* az őszi forgalom előtt. Ez alkalommal a kocsiosztály előkészületeiről akarok beszámolni. Az őszi forgalom sikere érdekében a következő intézkedéseket tettük: a teherkocsi fővizsga maradéktalan teljesítése mellett 25 százalékkal több középjavítást végzünk el. Ennek érdekében a kis teljesítőképességű munkahelyekre *kisegítő munkaerőket* osztottunk be. A gépeket jó állapotba helyeztük és elhatároztuk, hogy az *esetleges javításokat munkaidőn kívül eszközöljük.* Egyes szakmákban *bevezettük a két műszakot.*

Emellett időt szakítunk arra is, hogy a nyari mezőgazdasági munkák végzésében segítsük patronált gépállomásainkat. A kisújszállási *Petőfi* és *Táncsics* gépállomásnak már eddig is több munkát végeztünk. Ezt a következő hetekben is fokozzuk. *(Cseh Zoltán leveléből).*

Verseny a villamosmozdonyok tartózkodásának csökkentésére

Gödöllő állomás dolgozói felismerték, milyen nagy előny a miskolci vonal forgalma szempontjából állomásuk villamosítása. Hogy ezt az előnyt minél jobban kihasználják. *versenyt indítottak a villamosmozdonyok tartózkodásának csökkentésére.* A legutóbbi értékelés alapján a versenyt 32,1 perccel a *Juhász-brigád* nyerte. Második a *Benke-brigád* 32,7 perccel, harmadik a *Mondok-brigád* 34,3 perccel. *(Hasznos József leveléből.)*

Állítsuk a pártmunka tengelyébe az őszi forgalmi feladatokat

Az elmúlt héten a vasút politikai főosztályon kibővített értekezletet tartottak a politikai osztályvezetők részére. Az értekezleten a vasút politikai főosztály beszámolóját Bogyó Geza elvtárs, a politikai főosztály vezetője tartotta. Az alábbiakban rövidítve közöljük az értekezlet anyagát.

Bogyó elvtárs beszéde elején a XI. országos vasútüzemi értekezlet határozataiból kiindulva vázolta a vasutas pártszervezetek feladatát az őszi forgalom segítése érdekében. Hangsúlyozta, hogy *a feladatok csak akkor fognak tettekké válni, ha a pártszervezetek élére állnak a vasutasok 150 000-es seregének*, felkeltik lelkesedésüket az őszi forgalom ügye iránt, ha a pártszervezetek elérik, hogy a kommunisták vezetésével egységes munkára, egységes erőfeszítésre bírják az egész vasutas tábort. *„Minden fontos ügy sikere döntő mértékben a pártirányítástól, helyi szervezeteink tevékenységétől függ"* — idézte az SZKP XX. kongresszusának anyagából.

A párt megköveteli kádereitől és a gazdasági vezetőktől, hogy ne válasszák külön a pártmunkát a gazdasági munkától, hogy konkrétan, nagy hozzáértéssel irányítsák a vasúti szállítást — mondotta a továbbiakban. Ezután az elmúlt év őszi forgalmának tapasztalatairól beszélt, majd így folytatta: Az elmúlt ősz jó és rossz tapasztalatait felmérve, most a XX. kongresszus után *arra kell törekednünk, hogy tudatosan továbbfejlesszük azokat a hasznos tapasztalatokat, amelyeket a múlt évben szereztünk.* Ezért az őszi forgalom ideje alatt csak a legszükségesebb pártrendezvényeket szervezzük. Fokozzuk a konkrét, a termelést segítő pártmunkát, növeljük a közvetlenül termelést segítő pártmegbízatások számát. A pártszervezetek, s a pártfunkcionáriusok a szó legszorosabb értelmében a tömegek között végezzék mindennapi pártmunkájukat. Együtt éljenek a vasutas dolgozókkal, figyeljenek fel panaszaikra, problémáikra, ne múljon el egyetlen nap se anélkül, hogy ne magyaráznák a tömegeknek az őszi forgalom feladatait.

Fel kell tárni a tartalékokat

Az őszi forgalom során ismételten találkoznj fogunk azokkal a nehézségekkel, amelyek vasútüzemünk technikai felkészültségében tapasztalható elmaradásokban ütköznek ki. Nyiltan és őszintén meg kell mondani: *a műszaki technikai színvonal elmaradottságát még súlyosbítja a rossz anyagellátás és a még rosszabb szénhelyzet.* Ezek leküzdésének két alapvető feltétele van. Az egyik, hogy *a vasúti munka szervezésével, a gördülő anyagok jobb kihasználásával, a jobb menetirányításban lévő még mindig kihasználatlan tartalékokat feltárjuk.* A másik: a vasutas dolgozók már annyi éven keresztül bebizonyított, *immár hagyományossá vált hősi munkája és helytállása, amelyre az idén is biztos számithatunk.*

De biztosíték az is, hogy a XX. kongresszus tanításai, *a hazánkban megindult nagymérvű demokratizálódás, a felszabadult légkör nagy hatással van a vasutas dolgozók munkalendületére.* Az elmúlt időszakban a párt javaslatai alapján a kormány egy sor olyan intézkedést hozott, amely messzemenően kihat a dolgozók munkakedvére. Az árleszállítás, ha nem is alapvető, de minden család háztartásában érezhető javulást eredményezett. *A vasutasok bérezése terén is több intézkedés történt és történik.* A pályafenntartási és építési dolgozók régi jogos sérelmén segített a nemrégen végrehajtott 3 600 000 forintos béremelés. *1956. augusztus 1-én életbelép a havidíjas dolgozók bérrendezése, amely átlagosan mintegy 50 forintos béremelést jelent.* Jelentős intézkedés volt a havi 650 forinton alul keresők munkabér rendezése is. Ezek az intézkedések azt mutatják, hogy pártunk Központi Vezetősége erőinkhez mérten helyesen igyekszik a XX. kongresszus által megszabott úton haladni.

A XX. kongresszus óta sokat erősödtek vasúti pártszervezeteink, gazdagodtak tapasztalatokban. A legnagyobb eredmény az, hogy *a vasutas pártszervezetek munkája mindjobban alkalmazkodik az élethez.* A következőkben rámutatott arra, hogy a vasútüzemi értekezlet határozatai szabják meg a felkészülés időszakának pártmunkáját. *A politikai munkának a felkészülés időszakában elsősorban a járműjavitók, fűtőházak, valamint a pályafenntartási szakszolgálat munkáját kell segítenie.* A pártmunka hasson oda, hogy elsősorban a kommunisták mozgósításával felszámolja az üzemen belüli rendellenességet. Nagy gondot kell fordítani arra is, hogy a politikai munka elősegítse a járműjavitókban az egy mozdonyra, egy kocsira eső javítási idő csökkenését. Meg kell magyarázni azt is, hogy ezeken a helyeken *a jelenlegi helyzet megköveteli az éjjel-nappali és az ünnepnapi munkát.* A körülmények kényszerítenek erre és ha ez áldozatot követelő is, megéri, mert végső soron meghozza gyümölcsét: az összes áru elszállítása fontos emelője az életszínvonal további javulásának.

Részletfeladatokra is kiterjedő pártmunkát

A vágányok közötti kocsijavítás lehetővé teszi, hogy a kocsik a legminimálisabb kieséssel ismét részt vegyenek a forgalomban, enyhítsék a kocsihiányt. Hasonló, minden részletfeladatra kiterjedő pártmunkára van szükség ahhoz, hogy a pályafenntartási szakszolgálat dolgozói határidőre elvégezzék a lassújeles és vágányzáras munkákat. Külön foglalkozott a szertárak pártszervezeteinek feladataival, főleg abból a szempontból, hogy *a pártszervezet elősegítse a bürokrácia mentes anyagintézést.* Ezután az utazási sebesség emelésének fontosságáról beszélt, hangsúlyozva, hogy az utazási sebesség emeléséhez szorosan hozzátartozik az állomási tartózkodási idők lerövidítése, a rendelkező állomásokon a gyorsabb vonatösszeállítás és a vonatok gyors továbbítása. A politikai munkának ezt kell elősegítenie, mégpedig úgy, hogy minden egyes vasúti mozzanat jelentőségével külön foglalkozzon.

Az általános világpolitikai helyzetben beállott történelmi változásokból kiindulva mutatott rá ezután az exportimport és a transitforgalom növekedésének jelentőségére. Arra hívta fel a határállomási pártszervezetek figyelmét, hogy különös figyelmet fordítsanak a vasutas dolgozók elmélyült együttműködésére a határszervekkel, mely időmegtakarítást eredményez a vonatok átadásánál.

Külön hangsúlyozta a beszámoló, hogy *az eddigi gyakorlattól eltérően nagyobb gondot kell fordítani a mellékvonalak munkájára, a gazdasági vasutak tevékenységére.* Nem szabad elfelejtenünk, hogy ezekről a vonalakról történik a mezőgazdasági termények nagy részének feladása.

Nyílt, őszinte beszédet

A beszámoló nagy figyelmet fordított a tömegmozgósítás feltételeire. A legfontosabb, *hogy világos és őszinte válaszokat adjunk azokra a kérdésekre, amelyek a munka során a párttagokban és pártonkivüliekben felvetődnek.* A vasutasok joggal várják el vezetőiktől az őszinte és a nyílt beszédet. Ha a dolgozók érzik a bizalmat, akkor növekszik felelősségérzetük, növekszik munkalendületük és ez számottevő nemcsak az őszi forgalom végrehajtása, hanem egész pártmunkánk szempontjából is. Nyilvánvaló tehát, hogy a nehézségekről nyíltan kell beszélni a dolgozókkal. *Már most tudjuk, hogy lesznek problémák az anyagellátással, a szén minőségével, a pihenőnapokkal, sok lesz a családtól távol töltött óra és mindez nagyfokú politikai agitációt követel.* A nehézségekről kétféleképpen lehet beszélni. Lehet beszélni úgy, hogy a nehézségek megijesszék, elcsüggesszék a dolgozókat. Nekünk nem ilyenfajta beszédre van szükségünk, hanem olyanra, amely nyíltságával, őszinteségével és bátorságával erőt ad arra, hogy a nehézségekkel szembenézzenek vasutasaink, készek legyenek arra és bízzanak abban, hogy a párt vezetésével legyőzik azokat.

A tömegek véleményének figyelembevétele elsősorban nem szavakat, hanem tetteket jelent. Olyan tetteket, amelyekből azonnal láthatják a dolgozók, hogy szavuknak foganatja volt, hogy javaslatukat bevezették, megvalósították. Csak az ilyen munka fejleszti a tömegek alkotó kezdeményezését.

Ezután a bírálat és önbírálat fontosságáról beszélt, hangsúlyozva, hogy a pártszervezetek megfontoltan törekedjenek arra, hogy mindig különbséget tudjanak tenni a pártszerű és a pártot támadó bírálat között. *A párt minden erejével támogatja az építő bírálat fejlődését. De ellene van és kérlelhetetlen harcot folytat a demagógia ellen, amely a kritika szabadságának leple alatt támadja pártunk és kormányunk tevékenységét.*

A továbbiakban a vezetés színvonalának fontosságát hangsúlyozta a politikai főosztály vezetője. Elmondotta, hogy a gazdasági vezetők egész tevékenysége alá van rendelve a párt politikájának. Éppen ezért a gazdasági vezetőnek nemcsak jó szakembernek és jó szervezőnek kell lennie, hanem politikai tényezőnek is, aki felelős a párt politikájának végrehajtásáért. A pártszervezeteknek ilyen munkastílusra kell nevelniök a gazdasági vezetőket. A továbbiakban a szolgálati ágak együttműködéséről és a törvényesség betartásának fontosságáról beszélt. Hangsúlyozta, hogy a pártszervezetek fontos feladata a törvényesség betartása feletti őrködés.

Őrködjön a pártszervezet a törvényesség felett

Ma még a vasúton — mondotta — igen gyakran megsértik a Munka Törvénykönyve rendelkezéseit. Ez nemcsak abban nyilvánul meg, hogy sokszor nem biztosítják a dolgozóknak a törvényesen előírt pihenőidőt, vagy indokolatlanul részkártérítéssel büntetnek, hanem legfőképpen abban, hogy a fegyelmi szabályzatot nem megfelelően alkalmazzák. *Igen gyakori, hogy többévi becsületes, lelkiismeretes szolgálat után apró hibákért a legsúlyosabb büntetést, az elbocsátási alkalmazzák.*

A továbbiakban a vasúti bürokrácia elleni harc feladatairól beszélt, majd rátért a termelés pártellenőrzésének kérdésére. Világosan le kell szögezni — mondotta —, hogy *a vasutas pártszervezetek munkájának középpontjában állandóan a szállítás, a termelés, a tervteljesítés segítése álljon.* A pártszervezetek természetesen sajátos módon foglalkoznak a termelés kérdésével. Nem műszaki, gazdasági intézkedéseket tesznek, mint az igazgatók, mérnökök, állomásfőnökök, vagy művezetők, hanem mindenekelőtt az emberekkel törődnek. Éppen ezért káros, hogy a termelés pártellenőrzését sokan csak a gazdasági vezetők beszámoltatására egyszerűsítik le. Ez is fontos, de csak egyik része az ellenőrzésnek. *A pártszervezetnek erősítenie és védenie kell a gazdaság irányításában az egyszemélyi vezetést, a gazdasági vezetők tekintélyét.* A pártszervezet nem változtathatja meg a szakmai vezető utasításait, de joga és kötelessége, hogy abban az esetben, ha helyteleníti intézkedéseit, felelősségre vonja a párt előtt.

A termelés pártellenőrzése ne egyszerűen regisztrálja az eseményeket, hanem a termelés pártellenőrzése azt segítse elő, hogy elejét vegyék a bajoknak és menetközben intézkedjenek a bajok megszüntetéséről. *A sokoldalú pártellenőrzéshez kevés a pártvezetőség, az egész pártszervezetre, valamennyi kommunista bevonására van szükség*, sőt a kommunisták mellett valamennyi dolgozót is be kell vonni az ellenőrzésbe.

A továbbiakban a műszaki értelmiség kérdéseiről, a gazdaságosságról, majd az agitációs és propagandamunkáról, végezetül pedig a pártszervezetek tömegszervezeteket mozgósító feladatairól beszélt. Különösen nagy feladat hárul a szakszervezetekre — mondotta. Az elmúlt években a szakszervezet keveset törődött a dolgozók ügyes-bajos dolgaival, gondjaival. Gyakran a munkaverseny szervezésénél is formálisan dolgoztak, csak arra törekedtek, hogy a papiroson szép számok hirdesssék a tömeges felajánlást. Azzal már nem sokat törődtek, hogy a felajánlások 80 százaléka formális volt, olyan, amelyik nem nagyon segítette a szállítást. *A szakszervezet feladata, hogy széleskörben kiterjesszék az őszi forgalom legjobb csomópontja, legjobb dolgozója, legjobb brigádja címért folytatott versenyt, úgy, hogy a verseny a valóságban legyen.* Kövessenek el mindent, hogy a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére tett vállalások az őszi forgalomra való felkészülést segítsék. A DISZ-ről szólva hangsúlyozta, hogy *az őszi feladatok végrehajtásánál sem lehet nélkülözni az ifjúságot, a DISZ-fiatalok lelkesedését, ifjú erejét.* Megfelelő pártirányítással el lehet érni, hogy a DISZ a termelés rohamcsapatává váljon. Ennek legfőbb eszköze az újabb ifjúsági DISZ-brigádok szervezése és a meglévők megszilárdítása. Nem gyámkodásra van szükségük a DISZ-szervezeteknek, de szükségük van elvtársi segítségre, megfelelő, jól átgondolt, határozott pártirányításra.

A pártmunka tengelyébe az őszi forgalom feladatainak eredményes végrehajtását kell állítani. *„A kommunistának nincs joga kivülálló megfigyelőnek maradni* — mondotta Hruscsov elvtárs a XX. kongresszuson — *kádereinktől azért követeli meg a párt, hogy a pártmunkát ne különitsék el a gazdasági munkától."* Ha ezt mi meg tudjuk valósítani, akkor sikerrel teljesítjük a vasút nagy nemzeti feladatát, győzelemre visszük az őszi forgalom ügyét — fejezte be beszédét Bogyó elvtárs.

Az értekezlet vitája

Az értekezletet követő vitában először *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója szólalt fel. Rendkívül örvendetes ténynek tulajdonította, hogy a vasutas pártszervezetek legfontosabb teendőivel nagy őszi feladataink előtt ilyen behatóan foglalkozik a politikai főosztály. Hozzászólása további részében arra hívta fel a figyelmet, hogy a sokrétű feladat közül a legdöntőbbeket kell megragadni ahhoz, hogy szállítási feladatainkat sikerrel teljesíthessük.

Elsőként említette a kocsiforduló idő lerövidítését. Figyelmeztetett arra, hogy ez az idő több részből tevődik össze, s ki-ki saját munkaterületén járuljon hozzá a kocsik gyorsabb mozgatásához. *Különös figyelmet kell fordítani a kocsik ki- és berakására, hiszen ez az idő teszi ki a kocsifordulónak több mint a felét.*

Második fő feladatként a vonatok terhelésének a növelését, mint az önköltségcsökkentés egyik leghatásosabb módját említette. Nyomatékosan hívta fel a figyelmet az egyenletes rakodás fontosságára, a hétvégi és hétfői megrakások számának emelésére. A személyszállítással kapcsolatban Csanádi elvtárs aláhúzta, hogy *a menetrendszerinti közlekedésnek a vasútüzemi értekezlet sem adott kellő súlyt.* Pedig a vasút munkájának értékelését a külső szemlélők elsősorban ezen keresztül mérik. Különösen a munkás és a nemzetközi gyorsvonatok pontos közlekedésének fontosságát húzta alá.

Beszédében ismertette azokat az egyre növekvő feladatokat, amelyek a nemzetközi áruforgalom emelkedésével kapcsolatban előttünk állanak. Ez nagyfontosságú népgazdasági érdek. A pártszervezeteknek minden erővel arra kell törekedniök, hogy ezirányú kötelezettségünknek mindenkor eleget tehessünk. Befejezésül a vasúti munka egyszerűsítésével, s ezzel kapcsolatban a kommunisták, a pártszervezetek feladataival foglalkozott.

Arató elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője, az utazási sebesség emelésének gazdasági jelentőségéről beszélt. Szóvátette, hogy *egyik döntő kérdése feladatainak maradéktalan végrehajtásának a gazdaságos irányvonatképzés.* A vasutas pártszervezeteknek legyen feladata a szállítható felek pártszervezeteivel kapcsolatot teremteni olyan értelemben, hogy a nagytömegű árukat, elsősorban a szenet, irányvonatokkal továbbítsák,

A pihenőnapot az őszi forgalom alatt is biztosítani kell

Feleki elvtárs, a szakszervezet titkára a versenyszervezés bürokratikus formái felszámolásának szükségességét hangoztatta. *A pártszervezetek segitsék az üzemi bizottságokat annak a versenyformának a kiszélesitésére, amely a helyi adottságoknak legjobban megfelel.* Legyen a legfőbb versenyforma az összekapcsolt mozgalom.

Az őszi forgalom végrehajtása nem képzelhető el emberek nélkül. A felkészülés az emberekkel való fokozott foglalkozást is kell hogy jelentse. Amilyen helytelen az őszi forgalom ideje alatt a tömeges szabadságolás, ugyanúgy nem engedhető meg, hogy a dolgozók szabadságát és pihenőidejét ne biztosítsák az őszi forgalom ideje alatt. Felhívta a figyelmet a mértéktelen túlóráztatás veszélyére, s arra, hogy *a túlóráztatást minden esetben a szakszervezet hozzájárulásával lehet eszközölni.* Kérte, hogy a pártszervezetek ne csak a termelés kérdését vizsgálják, hanem az érdekvédelmi feladatairól is számoltassák be a szakszervezeti szerveket.

Szávai Endre elvtárs, a debreceni igazgatóság vezetője arról beszélt, hogy váljon eggyé a párt és a gazdasági munka, hiszen egy a cél a mozgalmi és szakvonali vezetők előtt. Beszélt a záhonyi egyenletes rakodás fontosságáról, a záhonyi problémák megoldásának szükségességéről.

Kun Dezső elvtárs, a vasút politikai főosztály propaganda alosztályának vezetője az őszi forgalom politikai előkészítésének jelentőségét hangoztatta, majd rátért egyes döntő jelentőségű kérdések taglalására. A többi között az egy kocsira eső terhelés emelésének gazdaságosságáról, mint az átlagos vonatterhelés emelésének eszközéről beszélt. Hangsúlyozta, hogy *nem lehet egyértelműen kimondani a vágányzárak megszüntetését az őszi forgalom idején*, de az sem helyes, hogy a vágányzárak szükségességét a helyi vezetők döntsék el. Befejezésül a propagandamunka jelentőségéről, termelést segítő hatásáról beszélt.

Krassói elvtárs, a pécsi igazgatóság helyettes vezetője a törvényesség betartásának fontosságáról, a pihenőidő biztosításának jelentőségéről beszélt. *Szakos* elvtárs, a budapesti politikai osztály munkatársa szóvátette, hogy a szakvonali vezetők ellenőrzéseik során nem keresik fel a pártszervezeteket. Javasolta, hogy *adjanak nagyobb hatáskört az alsóbb szakvonali vezetőknek*, mert így a dolgozók jogos problémája sokkal gyorsabban elintéződik. *Pánti* elvtárs, a szombathelyi igazgatóság vezetője a keresztfuvarozások ellen emelt szót. Ismertette, hogy milyen nehézségeik vannak a vasárnapi rakodás biztosításánál. Felhívta a figyelmet, hogy a társminisztériumoknál a vasárnapi és ünnepnapi rakodásokkal kapcsolatban a vasút rendeleteivel ellentétes rendeletek vannak. Ezt csak minisztériumi síkon lehet és kell korrigálni.

Horváth elvtárs, a szombathelyi politikai osztály munkatársa, szóvátette, hogy még mindig sok az értekezlet, majd az export és import szállítások akadályairól, a felesleges határállomási átrakásokról beszélt. *Magyar* elvtárs, a szombathelyi politikai osztály vezetője hangsúlyozta, hogy egyre növekvő feladatainkat csak javuló pártmunkával tudjuk teljesíteni. Keressünk szorosabb kapcsolatot — mondotta — a területi pártszervezetekkel, mert ezen keresztül sok segítséget kapunk feladataink ellátásához. Szóvátette, hogy a vasúton a Munka Törvénykönyve rendelkezéseit a pihenőidő, a túlóra kérdésében sok esetben nem tartják be.

A hozzászólásokra *Bogyó* elvtárs válaszolt. Az elhangzottakból megállapítható — mondotta —, hogy ki-ki ismeri saját munkahelyének politikai és szakmai feladatát. Az a meggyőződés sugárzott a hozzászólásokból, hogy a XX. kongresszus szellemében minden erővel az őszi forgalmi feladatok végrehajtásán fogunk munkálkodni. Hangsúlyozta a reális vállalások jelentőségét, szót emelt mindenféle kirakatpolitika ellen. Felhívta a figyelmet, hogy a pártmunka tengelyében az elkövetkezendő időkben az őszi forgalom kell hogy álljon, mert csak így tudjuk a ránkháruló feladatokat maradéktalanul teljesíteni.

A pártoktatás előkészítésének hírei

SZÉKESFEHÉRVÁRON, a fűtőházban megtartott VB-ülésen foglalkoztak az 1956/57-es oktatási év előkészületeivel. Értékes javaslatok hangzottak el a pártoktatás megjavítására. Rajnyák elvtárs, a fűtőház főnöke, mint egyik legjobb propagandista, vállalta az új oktatási évben az egyik gyengén működő forda-szeminárium vezetését.

A csúcsvezetőség a propagandista elvtársakkal egyetértésben vállalta kisebb szolgálati helyek patronálását. Szabadbattyán állomáson például *Láng* István, a pályafenntartási főnökség egyik propagandistája vezet iskolát.

KELENFÖLDÖN az egységes pártvezetőségnek sokkal jobb a pártoktatási évet előkészítő munkája, mint korábban volt. Nemcsak a csúcs, hanem az alapszervezetek is ütemterv szerint beszélgetnek a dolgozókkal.

VÁC ÁLLOMÁSON ütemtervet készítettek az oktatási év előkészítésére. Vezetőségi értekezleten kiválasztották a propagandistákat és velük egyetértésben a gyenge propagandisták helyébe megfelelőket javasoltak.

A PÉCSI I-ES PÁLYAMESTERI SZAKASZ pártszervezeténél már kiválasztották és elbeszélgettek a propagandistákkal és a hallgatók 75 százalékával a pártvezetőség tagjai.

A KAPOSVÁRI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG pártszervezete a tagsággal egyetértésben elhatározta, hogy a következő oktatási évben *„Időszerű kérdések politikai tanfolyamát"*, a *„Marxizmus—leninizmus alapjai"* tanfolyam II. évfolyamát és a *„Nemzetközi munkásmozgalom története"* tanfolyamot indít. A hallgatók 80 százalékával már elbeszélgetett a pártvezetőség.

Levelek a vasútüzemi értekezlet célkitűzéseinek megvalósításáról

A vasútüzemi értekezletnek élénk visszhangja van a dolgozók között. Számtalan levél érkezik szerkesztőségünkbe, amelyek arról számolnak be, hogyan akarják megvalósítani az értekezlet célkitűzéseit a különböző központi és külszolgálati helyek. Itt adunk három ilyen levelet:

Hatványos és lépcsőzetes elegyrendezéssel az őszi forgalom sikeréért

A vasútüzemi értekezlet célkitűzései, ezek között elsősorban az, hogy napi 15—16 ezer kocsit kell kiállítani rakodáshoz, *a budapesti igazgatóság forgalmi osztályát is a legkedvezőbb helytállásra kötelezi.* A nagy kocsimennyiséget csak *a kocsiforduló idő jelentős csökkentésével* tudjuk kiállítani, ehhez pedig feltétlenül szükség van *az elegyrendezés lényeges meggyorsítására.* Szerencsére ma már megvannak ehhez a módszereink. A *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* által kidolgozott *hatványos és lépcsőzetes vonatösszeállítási módszer* 15—40 százalékkal rövidíti meg a tolatási egységidőket.

Igazgatóságunk forgalmi oktatási csoportja már az év elején megkezdte ezeknek a módszereknek az elterjesztését. Az oktatás megkönnyítésére *szemléltető asztalkát* szerkesztettünk. (A „Szocialista Vasútért" annakidején hírt adott erről.) A tolatásvezetők ezen az asztalkán tanulták meg az újrendszerű elegyrendezést. Ankétokat is rendeztünk néhány rendezőpályaudvaron.

Most, a vasútüzemi értekezlet után, július 12-én ismét összehívtuk igazgatóságunk valamennyi oktatótisztjét állomásunk egy-egy tolatásvezetőjével együtt és Hársfa utcai oktatótermünkben újból alaposan megtárgyaltuk az új módszerek tapasztalatait. Kérésünkre eljött a megbeszélésre dr. *Mészáros Pál* elvtárs, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársa és a 8. szakosztály oktatási referense, *Kovács István* elvtárs is. Mindketten részletes felvilágosítást adtak a hozzájuk intézett kérdésekre. Több oktatótiszt és tolatásvezető eddigi tapasztalatairól számolt be. A pusztaszabolcsi oktatótiszt elmondotta, hogy ők egyes vonatok összeállítását 30—40 százalékkal rövidítették meg az új módszer segítségével. Kelenföld és Kőbánya-teherpályaudvarokon az ipartelepekre szóló elegy összeállításánál értek el 25—30 százalékos időmegtakarítást. Hasonló jó eredményről számolt be Komárom és Szolnok állomás oktatótisztje.

Igazgatóságunk arra törekszik, hogy *az őszi forgalom bekövetkezéséig minden jelentősebb állomáson elterjedjenek a több elegycsoportú vonatok összeállításának ezek az új módszerei.* Ennek érdekében még ebben a hónapban *tíz nagyobb állomásunk részére készítettük el a szemléltető asztalkát,* tolatótartalékkal rendelkező kisebb állomásainknak pedig 24-et készítettünk.

Márton József
budapesti igazgatóság,
III. osztályvezető-helyettes

A nehéz feladatok adnak erőt

Örömmel olvastam a vasútüzemi értekezletről szóló beszámolót. Mennyi szép feladatot kaptunk és én hiszem, hogy meg is tudunk felelni azoknak. Nem lesz könnyű az állomási tartózkodás csökkentése, az utazási sebesség emelése, a kocsik gyors továbbítása stb. De a magyar vasutas természete olyan, hogy éppen *a nehéz feladatok adnak neki erőt azok végrehajtásához.* Mi, pusztamonostori vasutasok is azok közé tartozunk, akiknek erejét megacélozza a sok nehéz feladat. *Mindent elkövetünk, hogy a magunk posztján helytálljunk.* Biztosítékot nyújtanak erre júniusi eredményeink. A kocsitartózkodást 155, a kocsikihasználást 170, a feladást 150, a leadást 216, a kocsimozgatást 108 százalékra teljesítettük. *Ilyen magas számok mellett annál szégyenletesebb, hogy a normáltétel-tényezőnél a második negyedévben csak 73 százalékot értünk el. Dolgozóinkat elkeseríti ez, mert ennek a tényezőnek a teljesítése nem tőlük, hanem az időjárástól függ.*

Több javaslatot adtunk már be a normáltétel csökkentésére, amire a szabályzat módot ad, de nem vették figyelembe. Állomásunk dolgozói nem tudják megérteni ezt a merev ragaszkodást egy hibás versenytényezőhöz.

Pintér Lajos
Állomásvezető,
Pusztamonostor állomás

A békéscsabaiak az őszi forgalomért

Állomásunk dolgozói is ki akarják venni részüket az őszi forgalom feladatainak jó végrehajtásából. Júliusi termelési értekezleteink ennek az elhatározásnak jegyében zajlottak le. A hozzászólások már mind a vasútüzemi értekezlet határozatának figyelembevételével hangzottak el. A harmadik negyedévi vállalások is ennek alapján születtek. *Bereczki Imre* forgalmi szolgálattevő brigádja nevében kijelentette: igyekeznek pótolni a menetrendszerűségben fennálló lemaradásokat és nem hagyják figyelmen kívül azt sem, hogy tehervonataik jól kiterhelten közlekedjenek. *Szendrei* elvtárs arról beszélt, hogy a tartalékok munkáját jobban össze kell hangolni. *Lehel János* helytelenítette azt a rendelkezést, hogy az elegyet gyűjteni kell. Ez hátráltatja a munkát, mivel fölös vágányok nincsenek.

Több hasonló felszólalás után a dolgozók egyöntetűen elhatározták: *minden erejükkel küzdenek a kocsik teljes raksúlyig való megterheléséért, az idegen kocsik tartózkodásának megrövidítéséért,* mint olyan hibák megszüntetéséért, amelyek gyakoriak Békéscsabán. Ezeket a hibákat az őszi forgalom kezdetére teljesen felszámolják.

Vajda János
ÜB-elnök

Forró üdvözlet a szovjet vasutasoknak

— Július 22: Össz-szövetségi Vasutasnap —

A nagy szovjetországban vasárnap tartották a vasutasnapot, a vasutasok megbecsülésének elismerésekben és tettekben egyaránt megmutatkozó ünnepét. A hagyományos napot ebben az esztendőben olyan légkörben ünnepelték, amikor a szovjet nép minden erejét latbavetve dolgozik a hatodik ötéves terv nagyszabású programjának megvalósításán.

A kommunizmus teljes győzelemreviteléért folyó munkában példaképeink a szovjet vasutasok, akik az első sorokban menetelnek. A gigászi építkezésekhez a nyersanyagot, a bőven termő föld kincseit túlnyomórészt az egész országot behálózó vasúti érrendszeren szállítják rendeltetési helyére, egyre gyorsabban, egyre gazdaságosabban. Az évről évre növekvő feladatok teljesítéséért a szovjet vasutasok méltán vívják ki az egész nép, a párt, a kormány elismerését.

A XX. kongresszus megmutatta a szállítás magasabb fokra emelésének útjait, s lehetőséget biztosított a technikai színvonal soha nem látott emeléséhez, a vasút gyorsütemű korszerűsítéséhez. Ennek tudatában születtek az elmúlt hetekben egyre nagyobb eredmények a vasutasnap tiszteletére az északi tundráktól a Kaukázusig, a Balti-tengertől Vlagyivosztokig.

Az Össz-szövetségi Vasutasnapon a magyar vasutasok hálatelt szívvel gondolnak kedves barátaikra, tanítómestereikre, önzetlen segítőikre. Ezen a napon még eredményesebb munkát, további sikereket kívánnak szovjet barátaiknak kommunizmust építő hazájuk további felvirágzásáért folytatott harcukhoz.



Lapunkban hírt adtunk arról, hogy Hajdúszoboszló és Ebes között hézagmentes felépítményt fektetnek. A 48 méteres sineket a helyszínen hegesztik össze. A hegesztés után maradt varratokat, mint a képen látható, a csehszlovák szakmunkások motoros köszörűgéppel távolítják el.

(Mező László felv.)

Növeli vagy egyszerűsíti az adminisztrációt a felépítményi új normafüzet?

Két azonos tartalmú levelet kapott szerkesztőségünk csaknem egyszerre. Itt adjuk mindkettőt:

I.

Nagyon megörültem a *„Szocialista Vasutért"* június 25-i számában megjelent *„Pályamester"* című cikknek, mert minden pályamester közös problémájára a *fullasztó adminisztrációra* hívta fel a figyelmet, ami miatt az íróasztalhoz vagyunk láncolva és nem járhatjuk eleget a szakaszunkat. Július 1-én új normák léptek életbe az építőiparban, így a vasúti felépítményi munkáknál is. Az új normák még bonyolultabbá teszik az adminisztrációt. Mellékelve küldöm az új normafüzetből általam összeállított elszámolási mintát, amely szerint az eddigi egytételes elszámolás helyett öt tételeset kell csinálni vágányszabályozásnál. Kérem az elvtársakat, kérdezzék meg az illetékesektől, mi szükség van erre a normahalmazra, mennyiben valósítja meg ez pártunknak és kormányunknak a takarékosságra, az ügyvitel egyszerűsítésére vonatkozó célkitűzését?

VERSEGI LAJOS
pályamester. Ludányhalászi

II.

A július 1-én életbeléptetett új normarendszer a pályamesterek adminisztrációs munkáját hatszorosára, nyolcszorosára növeli. Az egyszerű kitérőszabályozást például régen egy tételben kellett elszámolni, az új normakönyv szerint pedig 13 tételben. Sehogy se tudom felismerni, mi ennek az előnye. Kérem a szerkesztőséget magyarázza meg.

WEISENGRUGER JÁNOS
a bicskei V. pályamesteri szakasz előmunkása.

A 6 E osztály válasza

Magyarázatért a 6 E osztályhoz fordultunk, előtárva a levélben foglalt kritikát és kérdéseket. *Hantos József* elvtárs a munkaügyi csoport főelőadója a következőket mondotta.

— Amióta az új normafüzet megjelent, naponta húszszor, harmincszor szólal meg a telefonunk hasonló panaszokkal. A kritizálóknak, panaszkodóknak nyomban megadjuk a szükséges felvilágosítást, mire kis idő múlva rendszerint azzal hívnak vissza: *elismerik, hogy az új rendszer egyszerűsítést jelent, nem pedig még több adminisztrációt és kritikájukat visszavonják.* Akik az új füzetet tüzetesen átnézték, rögtön megértették, miben áll ez az egyszerűsítés. Az építőipari új normafüzetek összeállításánál többféle munkákat számoljunk el. *A részmunkákat összevonva nagy összegben kell az utalványra, a munkanaplóba bevezetni.* Ez látszatra többletmunka, de végeredményben nem többletmunkát, hanem időmegtakarítást érünk el vele, mert egy kis táblázat megszerkesztése után, nem kell minden utalványozás esetén elővenni a normafüzetet és abból kikeresni a tételt, hanem a táblázatról lehet kitölteni a munkautalványt, illetve a munkanaplót.

— Az eddig használatos 23. számú normafüzetben a vágányszabályozásra 648 tétel volt 15 oldalon táblázatokba foglalva. Ebből kellett kikeresni a megfelelő tételt. Ezzel szemben a 16. számú új füzetben *mindössze 36 tétel van,* ezekből minden vágányszabályozási munkát, illetve annak normáját *három perc alatt összeállítani.* A pályamester tudja, hogy szakaszán milyen felépítmény van és ha összes előfordulható vágányszabályozási munkája hatféle, akkor 18 perc alatt összeállíthatja a normáját. Ezt egy nyolcadíves kimutatásba foglalja és a vágányszabályozást már erről tudja utalványozni, s többé nem kell elővenni a normafüzetet, nem kell 648 tételből válogatni.

— Ezt a magyarázatot tartalmazó rendeletet különben minden pályafenntartási főnökségnek megküldtük, de úgy látszik a szakaszokra még nem mindenhova érkezett ki. Ilyen szakaszok lehetnek azok is, ahonnan a „Szocialista Vasútért" szerkesztősége a leveleket kapta. Az új normafüzet szerinti egyszerűsítés különben az oktatás anyagát is képezi, így annak használóról hamarosan meggyőződik majd minden pályamester.

Reméljük a fenti magyarázat eloszlatja a kétségeket az új felépítményi normákra vonatkozólag. Az esetleg még magyarázatra szoruló részek tisztázására a „Szocialista Vasútért" készséggel ajánlja fel hasábjait.



Képünkön a Celldömölkön épitendő géptelep látható. 1954. január óta folyik az épitkezés, de még mindig nem üzemeltethető a telep. A javításra küldött gépeket a szabadban javitják. A géptelep ilyen állapota gátolja a szétszórt műhelyek összevonását, tudniillik a városban is dolgozik a műhelynek egy része, s ott vannak a fontosabb munkagépek elhelyezve. A végleges befejezés igen sürgős, különös tekintettel a közelgő őszi forgalomra.

(Mező László felv.)

Nemzetközi vasúti konferencia Budapesten

Négynapos értekezletre ültek össze csütörtökön délelőtt a vasúti főosztály tanácstermében a *Német Demokratikus Köztársaság, Lengyelország, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Románia, Bulgária* és *Magyarország* vasúti, határrendészeti és vámigazgatási szakértői. A nemzetközi értekezleten megbeszélik a közelmúltban Szófiában tartott közlekedési miniszterhelyettesi értekezlet határozatainak végrehajtását.

Minél több nemzetközi irányvonatot

A nemzetközi értekezletet *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója nyitotta meg. Üdvözölte a külföldi és magyar küldötteket, majd így folytatta:

— Meg vagyok győződve arról, hogy a küldöttek mindnyájan átérzik ennek az értekezletnek rendkívüli jelentőségét, melynek különös súlyt ad az a körülmény, hogy *először ülnek közös tárgyalóasztalhoz vasutas, határrendészeti és vámigazgatási szakértők, nem kétoldalú tárgyalásra, hanem egy jelentős földrajzi területet érintő széleskörű megbeszélésre.*

— Szocializmust építő országaink életének erőteljes fejlődése, külkereskedelmünk, árucsereforgalmunk hatalmas mérvű növekedése rendkívüli feladatok elé állítja elsősorban vasutainkat, de nemkevésbé mindazokat a szerveket, amelyek a határállomásokon működnek. A szófiai értekezlet nagy jelentőségű elvi határozatokat hozott arra vonatkozóan, hogy a nemzetközi áruforgalmat miként szervezzük meg úgy, hogy az őszi forgalom ideje alatt *tehervonataink a legnagyobb sebességgel, a legkisebb közbeeső tartózkodással száguldjanak végig országainkon.* Nem kívánok itt részletekbe bocsátkozni, csak néhány fő gondolatot ragadok ki azokból a feladatokból, amelyek önökre várnak. *Minél több irányvonatot, minél tervszerűbb vonatösszeállítást, minél rendezettebb elegyáramlást vár önöktől ezeknek az országoknak sokszázezer vasutas dolgozója.*

— Azoknak a határozatoknak, amelyek itt születnek, nem szabad papíron maradniok. Meg kell könnyítenünk vasutaink dolgozóinak munkáját és elő kell segítenünk országaink *külkereskedelmi árucsereforgalmának gyors és zavartalan lebonyolítását.* Mindnyájan jól tudjuk, hogy a nemzetközi áruforgalom súlypontja a határállomásokon nyugszik. Ezért határozta el a szófiai konferencia *a határállomási tartózkodási idők igen nagymérvű csökkentését.* Az önök feladata lesz meghatározni azokat az intézkedéseket, amelyekkel a tartózkodási időket csökkenteni lehet.

Végül arra kérte az értekezlet részvevőit: *azzal a tudattal fogjanak munkához, hogy határozataikkal döntő mértékben segítik elő nemcsak az érdekelt vasutak, vámigazgatási és határrendészeti szervek munkáját, hanem országaik népgazdaságának fejlődését, népeik jólétének növekedését is.*

További szoros együttműködést

A megnyitóbeszéd után *Vermesy Sándor* elvtárs, a Vasúti Nemzetközi Osztály vezetője terjesztette az értekezet együttes ülése elé a napirendi javaslatot. Az egyhangúan elfogadott javaslat szerint az értekezlet tervet készít és fogad el az irányvonatképzésről és az áruszállításról a nemzetközi áruforgalomban, meghatározza a vonatok maximális tartózkodási idejét a határállomásokon, tárgyal a határállomásokon való feltartóztatás megszüntetéséről, valamint közös határállomások létesítéséről. A napirend egyes pontjainak megvizsgálására *három albizottság* megalakítását javasolta, éspedig vasúti fuvarozási, vámellenőrzési és határellenőrzési albizottságét.

A továbbiakban ismertette az egyes albizottságok feladatait, hangsúlyozva, hogy javaslataikkal minél jobban járuljanak hozzá egymás és saját vasutaik munkájának megkönnyítéséhez, a további még szorosabb együttműködés megalapozásához és végeredményben a nemzetközi személy- és áruforgalom meggyorsításához.

Az együttes ülés után a részvevők *Komáromba* utaztak, ahol helyszíni megbeszélést tartottak egyes határforgalmi kérdésekről.

Pénteken a három albizottság tanácskozott, szombaton ismét együttes ülésen vettek részt a küldöttek. Hétfőn kerül sor a befejező ülésre, amelyen aláírják a négynapos értekezlet határozatát. Az értekezlet ismertetésére még visszatérünk.

Az újítási elméleti tanácsadó bizottságok fogadóórái

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöksége mellett működő újítási elméleti tanácsadó bizottságok a második félévben a következő időpontokban tartanak fogadóórákat a szakszervezet műszaki klubjának helyiségében (Bp., VI., Benczur u. 41., földszint):

Gépészeti szakszolgálat: július 31-én, augusztus 28-án szeptember 25-én, október 23-án, november 27-én és december 26-án.

Pályafenntartási szakszolgálat: augusztus 14-én, szeptember 11-én, október 9-én, november 13-án és december 11-én.

Távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat: július 24-én, augusztus 21-én, szeptember 18-án, október 16-án, november 20-án és december 18-án.

Forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat: augusztus 7-én, szeptember 4-én, október 2-án, november 6-án és december 4-én.

A fogadóórák minden szakszolgálat részére 16-tól 18 óráig tartanak.



Cegléden a 798. sz. vonathoz nem volt elegendő elegy, így azt az eredetileg 788-as vonatszámban tervezett elegygyel kiegészítve küldték el. A 798-ast forduló szerint a 791-essel érkező szegedi gép viszi. Ez a gép ezúttal is rendelkezésre állt, az állomás mégis a 788-ashoz rendelt ceglédi géppel továbbíttatta Nagykőrösig a vonatot. Innen a mozdony gépmenetben tért vissza. Ugyanekkor Ceglédről ugyancsak gépmenetben ment Kőrösre a szegedi gép, hogy tovább vigye vonatát. Józan ész ne hagyj el, gazdaságosság szálld meg lelkeinket!

★

Az átépítés alatt álló Gödöllő-állomáson megnehezült a szolgálat. Különösen nehéz volt a júniusi nagy esőzések alatt. Voltak napok, amikor Karácsony János váltóőr térdig felgyűrt nadrágban, mezítláb teljesített szolgálatot és félméteres vízben tapogatta ki a váltózárat, hogy nyugodtan állhasson a zuhogó esőben behaladó vonat mellett. Vasutas a javából!

★

Szépek, kényelmesek azok a vadonúj hálókocsik, amelyeket nemrég állítottak forgalomba Budapest Nyugati-pályaudvaron. Egyetlen kis szépséghibájuk mégis van: a háromnyelvű felirat közül a franciát aligha értik meg akár a született párizsiak is. Ugyanis a feliratból néhol betűk, máshol ékezetek hiányoznak. Szépséghiba? Lehet, de a magyar vasút külföldi jó hírnevét is csorbítja.

★

Igazán nem tapasztalatcsere céljából közöljük, hogyan lehet a bambiból hosszúlépést készíteni. A nagykanizsai Utasellátó söntésének csaposától lestük el. Így: végy két egyliteres üveget, ebbe önts bele egy-egy 2,5 decis bambit, a hiányzó 7,5 liter helyébe pedig spriccelj szódavizet, aztán... aztán szolgáld ki a tikkadt utasoknak. A műveletet célszerű a pult mögött végezni, mert hátha-hátha az Utasellátó ellenőre is észreveszi.

Az orvos tanácsai a nyári megbetegedések elkerülésére

Az egészségvédelem legfontosabb tennivalói szoros együttműködést követelnek az üzemorvosok, a kerületi orvosok és az üzemi bizottságok, szakszervezeti aktívák között. A nyári egészségügyi feladatokat — éppen úgy, mint a télieket — az üzemegészségügyi bizottságnak az üzemorvossal együtt kell megbeszélnie és közösen kell elkészíteniük az *egészségügyi munkatervet*, amelynek teljesítéséért az üzemi bizottság felelős.

Egészséges táplálkozás, fokozott tisztaság

A vasutas dolgozóknál a rendszeres, meghatározott időben történő étkezés hiánya okozza a legtöbb megbetegedést. A nyári időszakban még nagyobb gondot kell fordítani *az egészséges táplálkozásra.* Az egészségügyi aktíváknak ismertetni kell a dolgozókkal az egészséges táplálkozás követelményeit, a leggyakoribb nyári megbetegedések elleni védekezés módjait, mert az egészségügyi munka csak úgy járhat eredménnyel, ha a dolgozók maguk is minél jobban támogatják.

A nyári idénybetegségek közül a leggyakoribbak a fertőző gyomor- és bélmegbetegedések, valamint a fertőző bőrbetegségek. A gyomor- és bélbetegségek okozója és terjesztője a romlott étel, vagy ital. A vérhas, a tífusz, a paratífusz a gyomor- és bélrendszer által terjeszti a fertőzést. A megelőzés lényege az egészségügyi és tisztasági szabályok szigorú betartása. Minden étkezés előtt lehetőleg meleg vízzel és szappannal mossunk kezet. Ugyancsak lehetőleg meleg vízben kell megmosni a gyümölcsöt. Forralatlan tejet nem szabad inni. Lehetőleg kerülni kell a konzerv- és kolbászfélék fogyasztását. Az élelmiszereket óvni kell a legyektől. A WC-ket és a szemétgyűjtő vödröket gyakran kell fertőtleníteni. Általában nagyon fontos, hogy az üzemi bizottságok fokozottan ellenőrizzék a munkahelyek tisztaságát, fertőtlenítését. Hasonlóképpen fokozottabban kell ellenőrizni az üzemi konyhákat, az Utasellátó üzemeket. Azételminta vételének miniszteri rendeletben előírt szabályait szigorúan be kell tartani. Az üzemi konyhák igyekezzenek minél változatosabb étrend összeállítására, az étrendben minél több zöldfőzelék, gyümölcsleves, saláta, gyümölcs szerepeljen.

Nyáron gyakoribbak a fertőző bőrbetegségek, mert az izzadtság csökkenti a bőr ellenállóképességét. A bőr gombás megbetegedései sokszor járványszerűen lépnek fel és főleg a lábon, az ujjak közt jelentkeznek. Ez a bőrbetegség rendkívül fertőző, ezért nagyobb gondot kell fordítani a fürdők, a lábrácsok fertőtlenítésére. A betegség első tüneteinél, amely főleg makacs viszketegségben jelentkezik, azonnal szakorvoshoz kell fordulni.

Üzemi baleseteket is okozhat a hőség

A vasutas dolgozók egészségét a nyári időszakban különleges fizikai ártalmak is veszélyeztetik. Sokan dolgoznak közülük a forró napon. Főként *a fejet és a szemet kell védeni a tűző napsugarak ellen.* A fejet és a tarkót, de lehetőleg az egész testet gyakran kell lemosni hideg vízzel. A vérképzőrendszer (vérszegénység, stb.), valamint a keringési szervek betegségeiben szenvedők (magas vérnyomás, szervi szívbaj, ideges szívbaj) lehetőleg ne dolgozzanak tűző napon.

Az egészségügyi aktívák kötelessége, hogy a nyári időszakban az üzemorvos által megadott szakszempontok alapján *ellenőrizzék a munkahelyek szellőzését és világítását.* A zárt, szellőzetlen, fülledt helyiségekben a tapasztalat szerint gyakrabban fordulnak elő üzemi balesetek, átmeneti rosszullétek miatt. Egyes munkahelyek helytelen megvilágítása, vagy a napsugarak vakító hatása szintén baleseteket okozhat.

Dr. Rottenbiller Alajos



A gödi ifjúsági találkozón megérdemelt elismerést kapott a lőkösházi tánccsoport.
(Kovács Géza felv.)

KIS MŰHELY – NAGY FELADATOK KÜSZÖBÉN

Az előadói asztal merőben különbözik mindattól, amit eddig ez alatt a fogalom alatt értettünk: lapjának síkjából kiemelkedik a fűrész-korong félköre, oldalt villanymotor árulkodik arról, hogy az asztal tulajdonképpen fűrészgép. De a gépnek persze nem az adja meg a súlyát, hogy a termelési értekezleteken — mint jelenleg is — előadói asztalként szokott szerepelni.

Budapest—Józsefváros rakodási gépjavító műhelyében.

Nem, hanem az, hogy a gépet az utolsó csavarig a műhely dolgozói állították össze használt anyagból, s nemkülönben ők helyezték üzembe, jórészt roncsokból a gyalugépet, a fúrógépet, amelyeknek segítségével a józsefvárosi műhely *országos első lett a rakodási gépjavítók között.*

De ezt már *Bakonyi László* művezető beszámolójából tudjuk meg. Érdemes a beszámoló és a termelési értekezlet hozzászólásai alapján egy pillantást vetni ennek a fejlődő — és jórészt dolgozóinak erejéből és ötletességéből mind korszerűbbé váló — műhelyre. A mostani elég tágas műhely (áruraktár volt még néhány hónappal ezelőtt) mellett látni az egykori hajlékot, kis, szürke, tetőhíjas épületet. Akkor még saját szerszámaival dolgozott a műhely néhány munkása. Nem volt könnyű, de végül sikerült megszerezni a rakodás-gépesítés arányában fejlődő üzem számára a mostani, megfelelő nagyságú helyiséget. S az új otthon új munkakedvet adott a most már 20 főre szaporodott dolgozógárdának:

technikai újításokat alkalmaztak,

s *negyed és tizedannyi idő alatt tudják a targoncák, mulhakocsik, villásemelők és egyéb rakodási gépek százainak javítását végezni.*

De szükség is van a gyorsaságra. A Nyugati-pályaudvar kivételével *az összes budapesti és 62 vidéki állomás rakodógépeit, eszközeit javítják itt.* Májusban 823, júniusban 700 rakodóeszközt adtak vissza kijavítva az állomásoknak, s most, az őszi forgalom előtt ez a jelszó a műhelyben:

ne legyen egyetlen használhatatlan rakodóeszköz sem az állomásokon.

— A vasutasnapra és az őszi forgalom sikerének elősegítésére minőségi versenyre hívom az összes rakszerjavító műhely dolgozóit. *Az őszi forgalomban nem szabad visszatérő javításnak lenni* — mondotta a termelési értekezleten *Gér József* elvtárs, akit 244 százalékos teljesítménye alapján kiváló dolgozónak terjesztettek fel.

A vállalás teljesítése azonban nem olyan könnyű, hiszen hallottunk a munkát gátló körülményekről is az értekezleten. Faeszterga-padra és szalagfűrészre lenne szükségük, jobb minőségű alkatrészeket, főleg kerékgumi-abroncsokat kértek, ezenkívül a munkakörülményeken is sokat lehetne javítani. Nincsenek öltözőszekrényeik, nincs mosdójuk. S amit műhelyen belül lehetne javítani:

nagyobb rendet, kevesebb szanaszéjjel dobált szerszámot és alkatrészt.

És még egy: fejlettebb munkamódszerátadást, hogy *Juhász József* se maradjon el kilométerekkel a műhely többi dolgozójától. Igaz, ehhez az is szükséges, hogy a fiatal dolgozó fogadja meg az idősebbek tanácsait.

De a törekvő kis műhely júliusi termelési értekezlete, *Simon József, Juhász János, Németh János, Harmath Ferenc, Gér József* és mások hozzászólásai egyaránt azt mutatták, hogy *az őszi forgalomban ez a kis műhely is nagy feladatokat akar végrehajtani.*

A szakszervezet IV. kongresszusára készülünk

A legutóbbi szakszervezeti bizalmi értekezlet után ismertettem 16 tagú csoportommal azokat a főbb szempontokat, amelyeket ismernünk kell a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének IV. kongresszusáról, illetve előkészítéséről. Elmondtam, hogy az utóbbi évek eredményeinek eléréséhez, amelyhez pártunk mutatta az irányt, és adta a legtöbb segítséget, milyen nagymértékben járult hozzá a szakszervezet és annak központi vezetősége. Segített abban, hogy

a termelékenység fokozása mellett még erőteljesebben érvényesüljön az emberről való gondoskodás.

A szakszervezet központi vezetősége tette lehetővé, hogy a forgalomnál is kollektív szerződéseket köthessünk. Éppen Debrecen állomás dolgozói kötöttek először kollektív szerződést, s így alkalmuk volt elsőként bebizonyítani, hogy a forgalomnál is betölthetni fontos feladatát a szerződés, még akkor is, ha egyes felsőbb szakvonali vezetők nem tekintik szívügyüknek, nem foglalkoznak vele jelentőségéhez mérten.

A kongresszus előkészületei alatt még fokozottabban igyekszem összekapcsolni a szakszervezet központi vezetőségének határozatait a gyakorlati munkával, a dolgozók mindennapi problémáival. Csoportunk úgy dolgozik, hogy a vasút nagy feladatait a havi versenyen belül, a kollektív szerződésben vállaltaknak megfelelően minél jobban elősegítse. Kereskedelmi dolgozók vagyunk, így legfőbb feladatunk, hogy a rakodások meggyorsításával, a szállító vállalatokkal szoros együttműködésben

a legeredményesebben járuljunk hozzá a kocsiforduló-idő csökkentéséhez.

A XI. vasútüzemi értekezlet határozati pontjainak felhasználásával nemcsak arra törekszünk, hogy az őszi forgalomban megálljuk a helyünket, hanem arra is, hogy éves tervünket túlteljesítsük.

A dolgozókról való gondoskodás bennünket, szakszervezeti bizalmiakat is még nagyobb körültekintésre kötelez. A dolgozók sérelmeiről, panaszairól azonnal tájékoztatom a műhelybizottságot, vagy az üzemi bizottságot, a TT-küldöttel együtt 24 órán belül meglátogatom a beteg dolgozókat, s ha szükséges, rendkívüli segélyt javasolok, mint *Szabó Ida* elvtársnő esetében. Arra törekszem, hogy

a becsületesen, jól dolgozó csoporttagok közül minél többen jussanak megérdemelt elismeréshez és jutalomhoz,

így *Dobár Ilona* elvtársnőt és *Sipos Károly* elvtársat javaslatom alapján jutalomüdülésben részesítette a szakszervezet.

Mindent egybevetve, úgy érzem, azzal készülök legméltóbban a kongresszusra, és sikerét mi szakszervezeti bizalmiak azzal segíthetjük elő a legjobban, ha személyes példamutatással, a dolgozók ügyeivel behatóan foglalkozva, minél inkább megnyerjük a bizalmukat, s ezzel erősítjük a szakszervezet tekintélyét is.

Waschmann József
szakszervezeti bizalmi,
Debrecen állomás.

„A területi választmány tagjai figyeljenek fel a dolgozók jogos kívánságaira"

„Jó lenne, ha mindjárt receptet is mellékelnének a borítékhoz" — mondotta néhány hónappal ezelőtt elkeseredetten *Kiss Pál* elvtárs, Szeged Tisza-szakszertár dolgozója, amikor kézhez vette munkabérét. Csakugyan: a borítékban nyoma sem volt annak a sok száz tonnának, amit *Kiss Pál, Puskás Lajos* és a többi 16 dolgozó megmozdított, nem is beszélve a 9 mázsás pályakocsik le- és feladásáról.

— Helytelen a fizikai dolgozók bérezése, helyi normát kellene megállapítani a szakszertár speciális helyzete alapján —, ezzel kopogtatott be *Drobina Lajosné*, a szegedi területi választmány tagja a területi bizottsághoz. A szakszervezet központjával együtt megvizsgálták a bérproblémát, s azóta a kocsikirakást norma szerint számolják el a munkaköri és a rangfokozati béren felül. Kiss Pál elvtársnak és társainak átlag 80—90 forinttal emelkedett a bére.

A kis ÜB-k és az újítók „órangyala"

— Mint a területi választmány tagja — mondja Drobina Lajosné — a legfontosabbnak azt tartom, hogy *felfigyeljünk a dolgozók jogos kívánságaira, s addig ne engedjük ki kezünkből a dolgot, amíg kedvezően el nem intézik az illetékesek.* Minden jogos kívánság teljesítése kamatostól megtérül a dolgozók nagyobb munkakedvében. Élénk bizonyíték erre, hogy szakszertárunk az említett bérügyi intézkedés után elnyerte az élüzem címet.

Drobina elvtársnő szavaira gondoltunk, amikor tovább érdeklődtünk a szegedi területi választmány tagjainak működése után. Sok jó tapasztalatot gyűjtöttünk, mert itt is, ott is találkoztunk a 31 tagú választmány tevékenységének jeleivel. *Makón* és környékén *Kondorosi József* főpályamestert úgy ismerik, mint a kis üzemi bizottságok, s nem utolsósorban az újítók „őrangyalát", mert nem egy régóta „elintézés alatt álló" újítás ügyét vitte dülőre, s nagyrészt az ő érdeme, hogy több kis üzemi bizottságnál emelkedett a termelési értekezletek színvonala.

Bizony, nagyon elkelne hasonló „őrangyali" ténykedés Szegeden a Tisza-pályaudvar rakszerjavító műhelyében is, ahol *Szabó János* elvtárs 224/156/954. szám alatt elfogadott és bevált újításáért immár kerek két éve várja az újítási díj megállapítását. De bizonyára ehhez az ügyhöz is rövidesen elér a szakszervezet „keze". Annál is inkább reméljük ezt, mert *Szabó* elvtárs addig nem hajlandó benyújtani további négy újítását, míg első újításának aktáiról le nem fújják a port.

Jártunk a fűtőházban is, ahol *Kiss István* elvtárs választmányi tag, a kocsijavító műhely vezetője főként a munka- és balesetvédelemnél nyújt nagy segítséget a területi bizottságnak és a fűtőház üzemi bizottságának. De gyakran hallottuk emlegetni a nevét akkor is, amikor arról beszéltek, hogy a fűtőház dolgozóinak már 80 százaléka tett vállalást a vasutasnapra és az alkotmány ünnepére, s az utóbbi hónapokban örvendetesen fellendült a fűtőházban a párosverseny-mozgalom.

A szakvonal és a szakszervezet együttműködése

Sokoldalú és értékes segítséget jelent tehát a területi választmány apparátusa Szegeden, s amikor nagy vonalakban bemutattuk néhány választmányi tag tevékenységét, szándékosan hagytuk utoljára *Borsodi János* elvtársnak, az igazgatóság vezetőjének szerepét a választmány munkájában. Szándékosan, mert tanulságokat is akarunk belőle leszűrni. Borsodi elvtárs egyik legtevékenyebb tagja a választmánynak, s például mutat arra, hogyan kell a felső szakvonali vezetést a legmegértőbben összehangolni a szakszervezet törekvéseivel. S a beszédes tanulság az, hogy a szegedi igazgatóságon sikerült a legmegfelelőbben biztosítani a szociális beruházások ütemét, s azokat a panaszokat, amelyekkel a szakszervezet — akár a központ, akár a területi bizottság — a dolgozók nevében az igazgatósághoz fordul, itt igyekeznek a legrövidebb idő alatt orvosolni.

Nem kismértékben múlik a területi választmányok tagjain, hogy a szakvonali vezetők mindenütt ilyen felelősségteljes megértéssel foglalkozzanak a szakszervezet ügyeivel. És ha ezt sikerül előmozdítaniok, igen sokat tettek a szakszervezet IV. kongresszusának sikeréért.

KÉRDEZZ – FELELÜNK!

Mit kell tudni a kártérítésről?

Mint a Munka Törvénykönyve 121. §. (1) bekezdése kimondja, „a dolgozó a vállalatnak vétkesen okozott kárért anyagi felelősséggel tartozik."

A dolgozó kártérítés címén összesen legfeljebb egy havi alapbérének (munkaköri és rangbér együttes összegének) 15 százaléka erejéig felel akkor is, ha egy naptári hónapon belül több kárt okozó cselekményt követett el.

A vezető beosztásban lévő dolgozó a munkaköre ellátásával kapcsolatban okozott kárért, különösen, ha az az ellenőrzés elmulasztásából vagy a kártérítési felelősség érvényesítése elmulasztásából keletkezett, 6 heti munkabére 15 százaléka erejéig kártérítésre kötelezhető.

Ha a kárt a dolgozó szándékosan, vagy valamely olyan dolog elidegenítésével idézte elő, a teljes kár kétszeres összegéig tehető felelőssé. Ha az elidegenített dolog merkerült, értékének megfelelő összeg megfizetésére lehet a dolgozót kötelezni.

Az a dolgozó, aki felszerelési tárgyakat, munkaruhát, egyenruhát, szerszámokat vagy egyéb eszközöket, termékeket leltár vagy jegyzék szerint vesz át és azokat állandóan őrizetében tartja vagy kizárólagosan használja, az esetleges hiányokért teljes mértékben felel. Kivételt képez az olyan eset, ha a hiány rajta kívülálló okokból következett be, melyet kellő gondossággal sem akadályozhatott meg. Pl. ha a jól lezárt tároló helyiséget erőszakosan feltörik és annak folytán leltárba vett tárgyak eltűnnek, a kár megtérítésére a dolgozó nem kötelezhető. Azonban, ha a dolgozó biztonság szempontjából mulasztást követ el, a teljes érték megtérítésére kötelezhető.

Hasonló anyagi felelősség terheli a pénztárosokat, a pénzkezelőket vagy értékkezelőket is az általuk kezelt pénz, értékpapír és egyéb értéktárgyak tekintetében. A dolgozókat kártérítésre, illetve részkártérítésre csak is abban az esetben lehet kötelezni, ha a kár összege tárgyilagosan kimutatható. A kártérítési kötelezettséget és a kártérítés összegét a szolgálati főnök, illetve az igazgatóság állapítja meg.

A dolgozók anyagi felelőssége nem tévesztendő össze a pénzbüntetéssel. A vasút területén sok szolgálati főnök és vezetőszerv a részkártérítés leple alatt a törvényességet megsértve lényegében pénzbírságot alkalmazva büntet a dolgozókat anélkül, hogy a részkártérítésre való kötelezettség törvényes alapja fennállna. Pl. a pécsi Igazgatóság könyvelősége, Nagykanizsa állomás létszámába tartozó takarítónőket ablakbetörés címén részkártérítésre kötelezett, holott az ablak betörése ismeretlen körülmények között történt.

Az okozott kár nagyságát és a kártérítés összegét a dolgozóval a kár felfedezésétől számított 30 napon belül írásban kell közölni. Amennyiben a kártérítési kötelezettség és a kártérítés összegét a fenti határidőn belül a dolgozóval nem közli a szolgálati főnökség, a kártérítési igénye csak a határidő lejárta után érvényesíthető.

A vasút területén a kártérítési kötelezettség megállapítását és a kártérítés összegét sok esetben a kárfelfedezéstől számított 30 napon túl, 3—4—5 hónapra közlik a dolgozókkal, illetve helyezik levonásba a kártérítés összegét. Ilyen esetekben a dolgozók panaszukkal forduljanak az üzemi bizottsághoz, amelynek feladata a törvényesség betartása feletti őrködés.

Az anyagraktározás, szállítás és készletezés problémái

Az elmúlt évben javult a vasút anyagellátása, de az idei első negyedévben sajnálatos módon ismét rosszabbodás következett be, többnyire a vasútnak szállító iparágak hibájából. Persze nem lehet az anyagellátás minden hiányosságát a külső körülményekre fogni. *Találunk javítanivalót a magunk portáján is.* Legfeljebb arról lehet szó, hogy a külső körülményekből eredő hiányok következtében még jobban kitűnnek a belső bajok, amelyek főleg a *raktározás,* a *szállítás* és a *készletezés* problémáiban jelentkeznek.

Kevés és szűk

az anyagszerkezelési szolgálat rendelkezésére álló raktár. Az *Anyagellátási Igazgatóság* mindent elkövet, hogy a bajon segítsen. *Új raktározási módokat* dolgoztak ki. Számos olcsó típus-fészert is létesítettek. Ennek ellenére *még mindig sok a szabadban tárolt áru,* amelynek ez a tárolási mód árt.

Világos: *több anyagraktárra lenne szükség,* hogy mindig kéznél legyen a műhelyek és egyéb szolgálati helyek részére szükséges anyag. Tavaly rendelkezésre is állt anyagraktárak építésére egy nagyobb összeg (bár korántsem akkora, amekkorára szükség lett volna), de *javarészét nem tudták beruházni, mert a kivitelező szervek év végéig nem fejezték be, vagy el sem kezdték az építkezést és így a hitelek elévültek.* Az idén 5,4 millió forintot irányoztak elő raktárépítésre., de ezt az összeget negyed részével már csökkentették. *A megkezdett és tervezett építkezések pedig húzódnak. A rákosi olajszertár* például már *két éve* épül. Az épület el is készült mintegy 90 százalékban, a vágánylefektetés és a közút építése azonban még mindig messze van a befejezéstől és félő, hogy emiatt az olajszertár üzembehelyezése az idén sem történik meg. Az új építkezések tervezetében 25 kisebb objektum szerepel, ebből ezideig csak hétnek az építkezése indult meg. Tartani lehet attól, hogy a többi építkezés ismét elmarad a késői kezdés miatt.

A 6. szakosztálynak mindent el kell követnie, hogy meggyorsítsa az építkezéseket és megszabadítsa raktározási gondjaitól az anyagszerkezelési szolgálatot.

Az anyagszállítási zavarok:

a hosszú szállítások, az önkezelési szállítmányok félreállítása is sok nehézséget okoz az anyagellátásban. Sajnos, nem tűnt még el a kereskedelmi szolgálatnál az a szemlélet, amely éles különbséget tesz „fizető” és önkezelési küldemények között. Szó sincs róla, hogy a rakodásnál a beállításnál, a továbbításnál ne a szállíttató fél legyen az első, de törődjünk a belső anyagellátással is. *A kereskedelmi és forgalmi szolgálat dolgozói tekintsék saját ügyüknek, hogy az önkezelési küldemények gyorsan eljussanak rendeltetési helyükre.* Ne fordulhasson elő olyasmi, hogy az Északi Osztószertár I/a raktára által a 30382 számú fuvarlevéllel a miskolci műhelyi szertár részére március 7-én feladott két edző-retorta csak 27-én érkezett meg.

De az anyagkezelési szolgálat se várjon a szállítás meggyorsításánál mindent a társszolgálati ágaktól. *Sok tennivaló van még a csomagolások és szállítások meggyorsítása* körül.

Az Anyagellátási Igazgatóság fokozottabban ellenőrizze, hogy a rendelések az elküldésre engedélyezett határidőre kielégítést nyerjenek.

Akadályozza a szállítások gyors lebonyolítását az is, hogy az osztószertárakat sokszor valósággal megrohanják a „személyes rendelők”. Kétségtelen, sok igazság van abban, hogy a szertárak gyorsabban hozzájutnak az anyaghoz, ha valamelyik dolgozójukat személyesen küldik érte. De a személyes rendelések túlzásbavitele hátráltatja az osztószertárak munkáját. Előfordult például, hogy *Szolnokról egyetlen napon hatan jelentek meg a Landler Osztószertárban ugyanannál a számadóságnál.* Az ilyen soronkívüli rendelők *„elverik”* a többi igénylő rendeléseit. Le kell szokni a sok felesleges utazgatásról és személyes rendeléssel csak az igazán fontos, legvégső esetben keressük fel az osztószertárakat, hogy ne hátráltassuk munkájukat és mások jogos rendelésének a kielégítését.

A készletezés problémái

sorából fokozatosan eltűnik a fölös készlettartás, amióta bevezették a diszpécser rendszert és a nagyobb szertárak meg az igazgatósági anyagosztályok naponta jelentik az Anyagellátási Igazgatóság diszpécsereinek, milyen anyagok hiánya gátolja területükön a munkát és mikből vannak fölös készleteik. Így a diszpécserek nyomban intézkedni tudnak a fölös készletek átirányításáról. Máskülönben a rendszeres fogyasztású anyagokból el rendelték a szertáraknak *a kéthavi készlettartást,* hogy lehetőleg minden igényt ki tudjanak elégíteni.

Ez az általános kép az anyagszerkezelési szolgálat problémáiról. Mélyebbre tekintve észre kell azonban venni azt is, hogy a szertári munka hiányosságainak oka: *a jelenlegi nem kielégítő bérezés miatt munkerőhiány van a szertárakban.* A szertári dolgozók munkaköri bére 400—700 forintig terjed, jelentősen elmarad tehát más szakszolgálati ágak dolgozóinak fizetésétől. Ilyen körülmények között mintegy 200 forint különbség van például az anyagszerkezelési anyagszámadó és a vállalati anyagszámadó fizetése között, az utóbbi javára. Arra lenne szükség, hogy ezeket a fizetéseket *egyenlő szintre* hozzák az anyagszerkezelési dolgozók fizetésének megjavításával. Ez esetben az anyagszerkezelési dolgozók éreznék, hogy megbecsülik őket, szívesebben lépnének ennek a szolgálati ágnak a kötelékébe, csökkenne a munkaerőhiány és sok olyan anyagellátási probléma megoldódna, amely ma még gátolja a vasút zavartalan anyagellátását.

★

A közelmúltban adták át üzemeltetésre a várpalotai víztornyot. Az építésnél különösen jó munkát végzett Kovács István ácsmester és brigádja.

(Mező László felv.)

★



Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

I. versenyszakasz 4. feladat

A 3 3 3 3 3 2 3 1 5 1 6 1 4
3 3 4 4 2 4 3 6 7 3 összetételű kocsisort, legfeljebb három vágány felhasználásával úgy kell megrendezni, hogy a rendeltetési állomáson egyetlen lökéssel kisorozhatók legyenek az oda szóló kocsik. Azoknak a kocsiknak a mozgatása, amelyeket az egyes állomásokon a kocsik kitétele alkalmával mozgatni kell, de a vonatból nem sorozzák ki, a már ismeretes pontozási alapon + pontokkal kerül értékelésre.

Beküldési határidő: 1956. július 31.

★

Az alábbiakban közöljük az 1. feladat megoldását:

Rendezendő kocsisor:
3 3 3 3 2 3 3 5 1 5 1 4 3 3
4 2 2 4 3 3 5 3

A vonat menetiránya: ←
a kihúzás iránya: →

I. helyzet:
1 — 1 — 2 2 —
(fogl) 2 3 3 5 — 5 — 3 3 — 3
3 — 3 →
3 3 3 3 — 4 — 4 — 4 — 5

Az I. helyzet kialakításánál felmerült:
1 kihúzás, 12 lökés és 18 kocsi mozgatása.

II. helyzet.
1 1 2 2 — 1 3 3 — 3 3 3 3 — 3
(fogl)
3 3 3 3 4 4 4 — 5 5 — 5

A II. helyzet kialakításánál felmerült:
1 kihúzás, 3 lökés és 10 kocsi mozgatása.

III. helyzet.
1 1 2 2 2 3 3 3 3 3 3 3 3 3
3 3 4 4 4 5 5 5

A III. helyzet kialakításánál felmerült:
1 zárás és 10 kocsi mozgatása.

Az összes figyelembe veendő tényező és annak értékelése:

2 kihúzás és 1 zárás:		
3x6	=	18 pont
12 + 3 = 15 lökés	=	15 „
18 + 10 + 10 = 38 kocsi mozgatása	=	19 „
összesen:		52 pont

Magyarázat és indokolás:

A rendezendő kocsisort megszemlélve az tűnik fel, hogy a 3 jelű elegycsoporthoz sok kocsi tartozik, tehát nagy és mint ilyen kiemelendő volna. Más lesz azonban a helyzet, ha megvizsgáljuk, hogy mi vonható össze. **Ismeretes, hogy azok a kocsicsoportok, amelyek a rendezendő szerelvényben egymáshoz viszonyítva úgy helyezkednek el, ahogyan a vonatban is helyet kell foglalniok, összevonhatók.**

Az összevonás a rendezendő csoportok csökkenését eredményezi.

A rendezendő kocsisorban öt elegycsoporthoz tartozó kocsik szerepelnek. A kocsisorban azonban azok a 2 jelű kocsik, amelyek az 1 jelűek után állnak az 1 jelűekhez viszonyítva úgy helyezkednek el, ahogyan a vonatban is állniok kell. Ezek a 2 jelű kocsik tehát az 1 jelűekkel egy rendezendő csoportot alkotnak. Az 1 jelűekkel összevont 2 jelű kocsival majd össze kell kerülnie. Ez úgy érhető el, ha az eddig össze nem vont 2 jelű kocsival egy újabb összevonható csoport kialakítását kezdjük meg. Erre a kocsira valamennyi utána következő 3 jelű kocsicsoport rásorozható, azaz vele összevonható; így alakul ki a második rendezendő csoport. A kocsisorban az első 2 jelű kocsi előtt lévő 3 jelű kocsikkal újabb összevonás kezdődik, ezekhez viszonyítva a 4 jelű kocsik és az utolsó 5 jelű kocsi jól helyezkedik el, tehát vele összevonható és kialakul a harmadik rendezendő csoport. Az eddigiek során össze nem vonhatónak bizonyult 5 jelű kocsik képezik a negyedik rendezendő csoportot.

Az elmondottakat figyelembe véve az eredeti kocsisor alatt feltüntetjük az elegycsoportszámok helyett a rendezendő csoportok számát s a rendezést annak alapján végezzük el.

3 3 3 3 2 3 3 5 1 5 1 4 3 3 4
2 2 4 3 3 5 3
3 3 3 3 2 2 2 4 1 4 1 3 2 2
3 1 1 3 2 2 3 2

Az alsó jelölésekből megállapítható, hogy az összevonás következtében — mivel a 3 jelű kocsikat két rendezendő csoport között megosztotta — nagy elegycsoport nélküli helyzet alakult ki.

A rendezés a lépcsőzetes alapeset sémája szerint végezhető el a leggazdaságosabban. A feltüntetett séma az első pillanatra szemlélteti, hogy az első szétsorozás után csak egy vegyes eleggyel elfoglalt vágány lesz, tehát a feladat összesen két kihúzással megoldható. A második kihúzás után a vegyesen álló két csoport kocsijai szintén tisztán kerülnek a már tisztán álló csoportok kocsijaira.

Rendezési séma:
1 tisztán
2 4 vegyesen
3 tisztán

Az összes elegy tehát két vágányon lesz, s így a vonat elkészítéséhez egyetlen zárás elegendő.

Az elmondottakból és a megfejtésből világos, hogy a sémák szerinti tolatásnál nem az elegycsoportok számjeleit, hanem a rendezendő csoportok számjeleit kell figyelembe venni.

Ne feledjük el:
minél kevesebb a rendezendő csoportok mennyisége, annál egyszerűbb a feladat megoldása.

✱

Az értékelés alapján **Boros Ernő** Bp-Ferencváros 65, **Boros Zsigmond** (kérjük, hogy szolgálati helyét közölje) 58, **Farkas János** Mezőtur 60, **Fenyőfalvi Antal** Bp-Kelenföld 52, **Káli Ottó** Kál-Kápolna 59, **Lajtai Károly** Bp-Kelenföld 52, **Sályi János** Szolnok 55,5 és **Valent Miklós** Nyiregyháza 55 pontot ért el.

✱

Közöljük megfejtőinkkel, hogy lapunk 16-i számából a 3. feladatnál leírási hiba folytán a vonat menetének iránya: —› és a kihúzás iránya: ‹— kimaradt. Akik a megfejtésnél más irányokat vettek figyelembe, kérjük, hogy f. hó 31-ig bezárólag újabb megfejtést küldjenek be.

A gödi vasutas találkozó kulturális és sportseregszemléje

A Landler Jenő kulturális seregszemle országos döntőjének egy részét Gödön, az ifjúsági találkozóval egyidőben bonyolították le. Fellépett *Szentes állomás fúvószenekara, a Debreceni Járóműjavító tánccsoportja, a debreceni fűtőház tánczenekara, Debrecen állomás népi zenekara, Lőkösháza tánccsoportja, a szolnoki fűtőház tánccsoportja, a szolnoki fűtőház népi zenekara és a biharnagybajomi harmonikakettős.*

A kultúrműsor nagy tetszést aratott. Különösen Szentes állomás fúvószenekarának, a debreceni tánczenekarnak és a szolnoki tánccsoportnak tapsoltak sokat a megjelentek. A lőkösházi tánccsoport is szépen szerepelt.

A sportműsorban egésznapos vetélkedés után a *férfi röplabda győztese a pécsi igazgatóság* együttese lett, második és harmadik helyezést nyert Budapest, illetve Szombathely csapata. A labdarúgó-pályán *legjobb gólarányával a pécsi igazgatóság csapata lett az első,* második Szombathely, harmadik Miskolc. A céllövészetnél kettős budapesti győzelem született. *A csapatversenyt a budapesti igazgatóság csapata nyerte,* Szombathely és Miskolc csapata előtt. Egyéniben *Szekeres László,* az Északi Járóműjavító dolgozója nyerte el az első helyet.

Felhívás a tüzelőellátás zavartalan biztosítása érdekében

A MÁVAG Anyagellátási Igazgatóság a következő felhívással fordul a tüzelőanyag igényjogosultakhoz: Az igényjogosultak, Budapest területét kivéve, háztartási tüzelőanyag-járandóságukat csak igen lassú ütemben vételezik ki. Az elmúlt fűtési idényben a legnagyobb nehézséget az okozta a tüzelőellátásban, hogy az igényjogosultak a nyári hónapokban nem vették ki tüzelőanyag-szükségletüket. Az őszi és téli hónapokban, amikor népgazdaságunk tüzelőanyag-szükséglete erősen emelkedik, nem lehet az összes tüzelőigénylést kilégíteni. Felhívjuk ezért az igényjogosultak figyelmét, hogy tüzelőjárandóságukat saját érdekükben lehetőleg már a nyári hónapokban vegyék ki.

A vasútüzemi értekezlet után

A XI. országos vasútüzemi értekezlet határozata pontosan megszabja a feladatokat, amelyeket a minden eddiginél nagyobbnak igérkező őszi forgalom sikere érdekében el kell végeznünk. A következő lépés *az igazgatóságok őszi forgalmi tanácskozása.* A debreceniek voltak a legfrissebbek, ők ezen a héten már megtárgyalták, mit kell tenniök, hogy területük dolgozói eredményesen vegyék ki részüket a nagy őszi erőpróbából. Megtartotta már őszi értekezletét a GYSEV is. A többi igazgatósági székhelyen a hónap hátralevő időszakában zajlik le a tanácskozás: Szombathelyen és Miskolcon 23-án, Budapesten és Szegeden 24-én, Pécsett pedig 30-án.

Rendkívül nagyfontosságú

az igazgatóságok dolgozóinak ez a megbeszélése. Az igazgatósági őszi forgalmi értekezletek feladata ráirányítani a figyelmet az országos értekezlet határozatának egyes pontjaira, alkalmazni azokat saját területük viszonyaira és úgy mozgósítani a dolgozókat, hogy minden szolgálati ág tagjai a legaprólékosabban tisztában legyenek tennivalóikkal, azok végrehajtásának módjaival. Az igazgatósági értekezletekre vár a feladat, hogy az őszi forgalom naptári kezdetét, szeptembert jóval megelőzően felkészítsék az állomásokat, a vonalakat a nagy forgalom zavartalan lebonyolítására.

Az igazgatósági őszi forgalmi értekezletek vegyék számba pontosan a tervezett állomásbővítéseket, vágányépítéseket és szorgalmazzák, hogy a pályafenntartás, meg a TBKE határidőre, de lehetőleg legkésőbb augusztus közepére végrehajtsa azokat és az őszi forgalom kezdetére lehetőleg ne legyen lassújel, vágányzár. A társszolgálati ágak is törődjenek ezzel. A vasútüzemi értekezlet határozata kimondja, hogy egyes vonalakon lehetővé kell tenni nagyobb tengelynyomású vonatok közlekedtetését. Ilyen a többi között a székesfehérvár—pusztaszabolcsi vonal és a Szolnok—Ószolnok közötti vonalszakasz. Ezeket 411-es mozdonyok közlekedésére is alkalmassá kell tenni. A forgalmi szakszolgálat szorgalmazza, hogy ezek a vonalak időre elkészüljenek és szeptemberre megnövekedjen a kapacitásuk.

Az állomások

haladéktalanul vegyék fel a kapcsolatot a fűtőházfőnökségekkel is és közösen beszéljék meg *a géphelyzetet,* hogy az állomás tudja, hány gépre, milyen sorozatszámú és milyen állapotú gépekre számíthat az őszi forgalom kezdetére. *Nagyon fontos a jó tolatótartalékokról való gondoskodás.* Az állomások egyezzenek meg a fűtőházakkal — s ehhez kérjék az igazgatóságok IV. osztályának segítségét —, hogy a tolatáshoz ne a leggyengébb gépeket adják. Szűnjön meg a tartalékok és a vonali gépek közötti megkülönböztetés, a tartalékok kárára.

Sok szó esett a vasútüzemi értekezleten a *szükségszerelők felállításáról* is. Azokon az állomásokon ahol a munka megkívánja, hogy a tartalék minél rövidebb időre essen ki a szolgálatból a szerelés következtében, s elkerüljék a közbeváltó tartalék kirendelésével járó huzavonákat, az állomás területén szükségszerelőt kell felállítani. Az igazgatósági értekezleteknek nagyon behatóan kell megtárgyalni a szükségszerelők dolgát. De ettől függetlenül az állomások maguk is szorgalmazzák és beszéljék meg a fűtőházfőnökséggel ezt az ügyet. Így például a miskolci fűtőházhoz tartozó Sajószentpéter, Tiszapalkonya, Nyékládháza, Felsőzsolca állomásnak magának is mindent el kell követnie az ottani szükségszerelők felállítása érdekében. Ez a probléma részletes megvitatást kíván a miskolci igazgatóság értekezletén is.

A forgalmi szakszolgálat tennivalói közül a kocsifordulóidő csökkentésének problémái, az állomási tartózkodás megrövidítése, a kocsik gyors beállítása a rendes rakodási helyekre vagy az iparvágányokra, az érkező vonatok haladéktalan szétrendezése, az indulók késedelemnélküli összeállítása, menetrendszerű indítása, stb. tartanak igényt legrészletesebb megvitatásra.

Az érdekelt igazgatóságok III—IV-ik osztályainak fokozni kell a villamosmozdonyokkal való foglalkozást és ez már kapjon hangot a budapesti és a miskolci igazgatóság értekezletén. *Az állomásoknak fokozott gondja legyen a most már Hatvanig közlekedő villamosmozdonyokra. Mindenképpen találjuk meg a módját, hogy a villamosvontatású tehervonatok előtt állandóan zöld út nyíljon.*

Külön ki kell még ragadni

a vasútüzemi értekezleten tárgyalt problémák tömkelegéből *az állomásfőnökök feladatainak körvonalazását.* Az állomásfőnökök érezzék át, sokkal jobban, mint eddig, hogy *állomásukon minden feladatot az ő vezetésükkel kell megoldani.* Törődjenek a kocsikkal, a vonatokkal, a rakodásokkal. Általában az őszi forgalom valamennyi feladatával úgy foglalkozzanak, hogy a szálak az ő kezükben fussanak össze. Végezzenek alapos ellenőrzést, számoltassák be a dolgozókat a műszakok után. Ha szükség van rá, kérjenek segítséget az igazgatóságtól, de ne úgy, mint a múltban, hogy egyesek minduntalan állomásügyeletes kirendelésért fordultak a forgalmi osztályhoz, csakhogy munkájukat könnyítsék, szabaduljanak a felelősségtől. *Az ügyeletesnek nem az a feladata, hogy a főnök helyett dolgozzon, hanem, hogy segitsen neki.* Helytelenítjük például, hogy Szobon, ahol lényegileg már megkezdődött az őszi forgalom, a főnök és a helyettesfőnök egyidőben vette ki szabadságát és az állomást hetek óta igazgatósági ügyeletes vezeti. Mindenkinek joga van az őt megillető fizetéses szabadsághoz, az őszi forgalomtól függetlenül. Ezt az elvet a vasútüzemi értekezlet is leszögezte, amikor megváltoztatta az őszi forgalomra tervezett szabadságolási tilalmat. Az állomásfőnök és helyettese azonban találják meg a módját, hogy valamelyikük mindig az állomáson legyen és álljon helyt az őszi forgalomban, amelynek jelenleg már forró előkészületi napjait éljük.



A kisújszállási színjátszók sikerrel szerepeltek a Landler Jenő kulturális seregszemlén. Képünkön egy jelenetet látunk Mikszáth: A kántor fia című színművének előadásából.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

EGY VIDÁM VASÁRNAP GÖDÖN

Ez aztán derűs vasárnap! Olyan Göd állomása, mint valami vidám vásár. Énekszót sodor a szél — a sínek szerelmesei, a vasút fiatal katonái dalolnak. Hányan lehetnek itt az állomáson? Vajon hányan olvassák a felvételi épület homlokzatán a II. vasútas ifjúsági béketalálkozó részvevőit köszöntő feliratot? Nehéz a válasz. Százak, ezrek szállnak le az ország minden tájáról egymás után érkező különvonatokról. Az állomáson úgy hullámzik a vasutasok serege, mint a tenger.

Kék nyilak mutatják az utat a MÖHOSZ dynaparti telepéhez. Ide tartanak a fiatalok A táborban már zsong az élet. A Dunára hajló fűzek alatt kis csoportok telepednek le. A színpad körül és a domboldalban is tanyát ütnek az ifjú vasutasok. És már szól is a tangóharmonika a labdarúgópálya mellett, odébb, a fűzek ölén egy fiú szájharmonikán játszik.

Szinte csak percek teltek el azóta, hogy megérkeztek a diszesek, de már nevet, mókázik, játszik, dalol az egész tábor, ügyet sem vetve a hangszóróra, amely szorgalmasan kiabálja: *„... rendezőt kérjük a studióhoz", „a Dunában csak a kijelölt helyen lehet fürödni".* De nicsak, azt mondtuk, senki sem ügyel a hangszóróra. Máris helyesbíteni kell. Egész üdvrivalgás tör ki, amikor a hangszóró azt adja tudtul, hogy motorcsónak áll a fiatalok rendelkezésére.

Hát ez meg mit jelent? Harsonák szólnak, rázendít az úttörőzenekar. Most kezdődik a tábor ünnepélyes megnyitása.

Vigyázzban áll az ifjúság. Az úttörőzenekar már a Himnuszt játssza, a karcsú zászlórúdra lassan felkúszik a háromszínű lobogó.

— *... Ezen a helyen 20—25 évvel ezelőtt is találkoztak a fiatalok* — mondja megnyitóbeszédében *Fiók János*, a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője. — *Itt jött össze a magyar ifjúság színejava, a munkásifjúság, a munkássportegyesületek tagjai, pártunk kipróbált harcosai, képzett, művelt elvtársai nevelték, tanították itt Gödön a fiatalokat. De itt is szórakoztak és sportoltak a munkásfiatalok. Itt rendezték vidám kultúrműsoraikat, sportversenyeiket. 1932. június 3-án a magyar munkássportolók a világ proletariátusának nemzetközi sportünnepélyét rendezték ezen a helyen és minden év július első vasárnapján itt tartották meg a Vörös Sportnapot is.*

— *Gyakran résztvett a KIMSZ gödi összejövetelein a nagy proletárköltő, József Attila is. A velünk szemben levő szigeten mondta el először verseit József Attila és ott magyarázta költeményeit a munkásfiataloknak. 1931 nyarán a szigetre történő csónakázás közben a mellette ülő ifjúmunkásnak a következőket mondta József Attila: „Szeretem, hogy olyan lelkesek és vidámak a fiatalok. Nagy dolgokat csak derűslelkű emberek képesek véghezvinni. Pedig mily nehéz a sorsuk. Tudod-e, hogy költség hiján egyes csoportok már hajnalban útnak indultak Kispestről és Pesterzsébetről, hogy ha gyalog is, ideérjenek délutánra".*

— *Valóban, elvtársak, az elmúlt rendszerben nem különvonattal jöttek a fiatalok Gödre, hanem gyalogszerrel, bújkálva a csendőrök elől. Ennek a helynek harcos hagyományai vannak és mi most gazdagítsuk, tegyük még szebbé Göd emlékét a mai találkozóval.*

Az ünnepi beszédet *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója, az Országos Vasútas Ifjúsági Tanács elnöke mondotta. Beszéde elején a KIMSZ gödi találkozóiról beszélt, majd arról szólt, hogy mit jelent ma munkásfiatalnak, ifjú vasútasnak lenni.

— *Sokan közületek csak egy-két éve vasutasok, nem mindannyian érzitek még, hogy mit jelent vasutasnak lenni, a vasút nagy családjához tartozni. Az egész ország munkája, tevékenysége függ attól, hogyan dolgoznak a közlekedés munkásai és közöttük a vasútasok.*



A találkozó résztvevőinek egy csoportja. (Kovács Géza felv.)

— *Talán már hallottátok, hogy Nyugaton arról beszélnek: a vasút ideje lejárt, helyét átveszi a gépkocsi. Alátámasztja ezt, hogy Nyugaton valóban egész vasútvonalakat szüntetnek meg, mert nem tudják a kapacitást kihasználni. Ez azonban csak egyes nyugati országokban van így. Az igazság az, hogy a vasútnak van jövője, a vasút fejlődik, a vasút felhasználja a legújabb technika szinte minden vívmányát.*

— *A vasút ma már nem olyan, mint száz évvel ezelőtt volt és holnap nem olyan, mint amilyen ma. Már nálunk is építik az első kísérleti hosszúsínes pályát, melyen zökkenések nélkül szaladhat a vonat. Most kezdődik a vasút forradalma. Néhány év múlva elfelejtjük a vasút jellegzetes kattogását, megváltozik a pályafenntartási munka, a vontatásnál átveszik a gőzmozdonyok helyét a villamos, a diesel-, a dieselelektromos és a még modernebb mozdonyok. A kocsik újak, sokkal kényelmesebbek, könnyű fémszerkezetűek lesznek. A vonatok útját elektromos dinamikájú biztosítóberendezések teszik teljesen biztonságossá. A kocsifelírásnál bevezetik a televíziót, a gurításnál a Radar-készüléket. a táviratok helyett pedig magnetofon továbbítja majd az utasításokat.*

— *Kit ragad meg elsősorban ez a ragyogó távlat? A fiatalokat. De, hogy megvalósuljon, ahhoz az kell, hogy képezzék magukat, tanuljanak. Ezt várja tőletek a párt, a kormány, a vasút. És azt akarjuk, hogy boldogan, jó kedvvel dolgozzatok, munka után pedig szórakozzatok. Ez ennek a találkozónak is a célja. Tehát nem beszédeket jöttünk hallgatni, hanem azért jöttünk, hogy szórakozzunk, jól érezzük magunkat. Én ehhez kívánok jó mulatást.*

S egy perc múlva már mindenki igyekezett, hogy eleget tegyen a felhívásnak. A röplabdapályán pattogni kezdett a labda, a vízben vidám fröcskölés kezdődött, a labdarúgópályán fürge fiatalok kergették a sárga labdát, a lőtéren eldördültek a fegyverek, a színpadon pedig kezdetét vette a műsor, a kulturális seregszemle országos döntője.

Most kezdődött meg igazán a vidám vasárnap Gödön. Olyan gyorsan szaladt az idő, hogy észre sem vettük múlását. Délután a színpad mögött a debreceni fűtőház tánczenekara táncra hívta az ifjúságot és a vidám forgatag csak akkor szakadt meg egy félórára, amikor „a nők öröme" — ahogy *Kabos László* nevezte magát — mulattatta vidám tréfáival az egybegyűlteket;

Estefelé egy kis izgalom is adódott — kezdetét vette a tombola. A szerencsések egymás után vették át a szebbnél szebb nyereményeket: táskák, pudertartók, jóféle itókák, töltőtollak találtak gazdára. A legboldogabb közülük a 2229-es szám ifjú tulajdonosa volt, *a szombathelyi Nagy László, aki „Fortuna istennő" kegyéből a főnyereményt, egy gyönyörű világvevő táskarádiót nyerte.*

S amikor már csend kezdett borulni a gödi partokra, kedves emlékekkel búcsúztak a diszesek a II. vasútas ifjúsági béketalálkozó színhelyétől.

Bánki Géza

NÉHÁNY ADAT AZ ORSZÁGOS ATLÉTIKAI BAJNOKSÁGRÓL

Hazánkban ma már az atlétika a legnépszerűbb sportágak közé tartozik. Nemcsak a versenyzők száma növekszik rohamosan, hanem a sportág iránt érdeklődők száma is. A múlt gyengébb sikereivel szemben atlétáink ma már számos olimpiai bajnoksággal, világ- és Európa-csúccsal dicsekedhetnek.

A Törekvés SE-hez tartozó sportkörök atlétikai szakosztályaiban is egyre komolyabb munka folyik. Kiváló edzők nagyszerű képességű tanítványai egyre több sikert szereznek a Törekvés színeinek.

Csermák József, Kazi Aranka, Fehér Mária nevét messze határainkon túl is elismeréssel emlegetik. De rajtuk kívül is számos Törekvés-atléta eredményére lehet méltán büszke az egyesület.

Az elmúlt napokban a Népstadionban került sor a hazai atlétagárda nagy seregszemlejére, az országos bajnokság küzdelmeire. A kétnapos küzdelemben 29 versenyszámban álltak rajthoz az atléták. Összesen 436 versenyző mérte össze tudását. A Törekvés-atléták 25 helyezést értek el.

Országos bajnokságot nyert: 400 méteren **Kazi Aranka** (57.6), 800 méteren **Kazi Aranka** (2:10.3) bajnoki csúcs, súlylökés: **Fehér Mária** (14.23) országos csúcs, kalapácsvetés: **Csermák József** (59.95), marathoni futás, csapat: **Bp. Törekvés** (13 pont).

Második helyezést ért el: 400 méteren **Suták**, 800 méteren **Végh**, 400 méteres gáton **Lippay**, marathoni futásban **Rusovszky.**

Harmadik helyezést ért el: 400 méteren **Végh**, távolugrásban **Nagy I**, 110 méteres gáton **Lippay**, marathoni futásban **Pataki**, marathoni csapatban **Bp. Törekvés.**

Negyedik helyezést ért el: marathoni futásban **Esztergomi.**

Ötödik helyezést ért el: 200 méteren **Tóth B.**, 400 méteren **Solymosi**, diszkoszvetésben **Nagy R.**

Hatodik helyezést ért el: 110 méteres gáton **Kiss E.**, 800 méteren **Kiss L.**, 1500 méteren **Bárkányi**, 400 méteren **Bácskai**, 200 méteres gáton **Kiss E.**, marathoni futásban **Zalavári.**

Az említetteken kívül helyezést ért el: **Simó, Gyergyói** (marathoni futás) és **Bárkányi** (800 méteren).

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Mai számunktól kezdve a levelezés meggyorsítása és egyszerűsítése érdekében a hozzánk küldött levelek nagy részére a Szerkesztőség üzeni című rovatunkban válaszolunk. Az új módszerrel postaköltség, levélpapír és munkaidő megtakarításán kívül a gyorsabb tájékoztatást kívánjuk elérni. Kérjük leveleztőinket, hogy a jövőben kísérjék figyelemmel e rovatunkat.

Molnár János Horvátkimle, **Sarkadi Lajos** Balatonszentgyörgy, **Szabó László** Herend, **Tóth Benedek** Berente, **Koroknai Antal** Veszprém-külső, **Farkas Gergely** Csénye, **Bozsó István** Kistarcsa, **Varga Pál** Békéscsaba, **Aranyos István** Hidépítési Főnökség: Leveleiket megfelelő helyre továbbítottuk.

Gulyás Antal Táplószele: A folyamatos vízellátást és a fuvarköltség fizetését a 6. szakosztály a jövőben biztosítani fogja. **Hoffmann József** Veszprémvarsány: Az V-ös szakcsoportba sorolt pályamunkások egyenruhaellátását egyelőre nem tudják biztosítani, a kért ruhaellátás kiterjesztésére nincsen mód. **Simon Ödön** Debrecen: Vasutas dolgozó egyenruhát általában csak szolgálatban kötelés viselni. Kivételes esetekben — amikor a vasutasjelleg kidomborítása szükségessé teszi — a dolgozók szolgálaton kívül is kötelezhetők egyenruha viselésre. **Fehér István** Almásfüzitő: A győri pályafenntartási főnökségnek a munkaruhákat áprilisban kiutalták. **Gál György, Fehér István, Kovács Lajos, Adamecz József** ruhaügye elintéződött. **Dömsödi Imre** Barcs: A technikumi felvétel feltételei: 45 év korhatár, nyolc általános iskola, a technikum szakirányának megfelelő segédlevél, vagy négy évi szakmai gyakorlatot igazoló működést bizonyítvány és sikeres felvételi vizsga. Esti tagozatra csak az iskola székhelyén vagy a közeli községekben lakó dolgozók nyerhetnek felvételt. **Fülöp Géza** Kapuvár G. V.: Értesülésünk szerint a vonalfőnökség dolgozóinak június 15-én kiosztották a posztóruhákat. A még hiányzó ruhadarabok beszerzése és szállítása folyamatban van. **Rácz Károly** Szegedi Vasanyagjavító: Mindkettőjük besorolása a jelenleg betöltött munkakörüknek megfelelően történt, tehát nem tartozik az egyeztető bizottság elé. **Vigh János** Budapest-Keleti pu., **Simon György** Bátaszék: Levélben válaszolunk.

Szalóki István Rákosrendező, **Vajda János** Békéscsaba, **Szepesi László** Diósgyőr-Vasgyár, **Dancs József** Tapolca, **Uglyai Sándor** Miskolc, **Oroszkai István** Budapest, **Nagy Károly** Komló, **Magyar László** Bp. Rakodási Főnökség, **Horváth Lajos** Keleti fűtőház, **Tóth III. András** Keleti állomás, **Behán Rózsa** Berente: Tájékoztatásukat köszönjük. Levelüket helyszűke miatt nem tudtuk közölni.

Czeglédi Sándor Debrecen: Levelét továbbítottuk.

HÍREK

— **A marás fejlettebb módszerét mutatta be** a Szolnoki Járóműjavítóban Komáromi Lajos elvtárs, Szocialista Munkaérdeméremmel kitüntetett marós. Az üzem marósai nagy haszonnal szemlélték Komáromi elvtárs újfajta, nyolckéses módszerét. A bemutató után a marásról szóló filmet néztek végig, majd a látottakat megvitatták.

— **Szóta László sorompóőr** Gödöllő állomáson észrevette, hogy a 463. számú vonat egyik kocsijából hatalmas gerenda nyúlik ki a másik vágány felé, amelyen a 408. számú gyorsvonat közlekedett. Azonnal megállította a zsúfolt személyszállító vonatot, hogy a balesetnek elejét vegye. Ugyanakkor intézkedett a veszélyes gerenda eltávolításáról. Szóta elvtárs éber szolgálata távoltából a személyvonat néhány perc múlva teljes biztonságban folytathatta útját.

— **A legjobb karikatúra rajzolók** részvételével megrendezett IV. Magyar Karikatúra Kiállítás július 15-én zárult Budapesten a Nemzeti Szalonban. A kiállításon nagy sikerrel szerepelt Pusztai Pál elvtárs, a MÁV Sajtóhivatal grafikai csoportjának művésze, a „Szocialista Vasútért" rajzolója is.

— **Uj, modern esztergaműhelyt** helyeztek üzembe a Szombathelyi Járóműjavítóban.

— **Dal- és nótaestet rendezett Salgótarjánban** a szakszervezet. A vidám est egyben *R. Kövér Ferenc* dalszerző 25 éves jubileumi estje is volt.

— **Az első betegek gyógytását megkezdték** a budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézetben. Ebből az alkalomból megkoszorúzták dr. Csefkó István sírját, aki nagy érdemeket szerzett a szanatórium létrehozásánál.

— **A „Mama" című Szigligeti-vígjátékot** mutatta be nagy sikerrel július 15-én a Szombathelyi Járóműjavító művészeti együttese.

— **Lengyel plakátkiállítás nyílt** az Engels téri Nemzeti Szalonban a Kultúrkapcsolatok Intézete és a Műcsarnok rendezésében.

— **A MÖHOSZ hatvani alapszervezete** új helyiséget kapott a felvételi épületben.

— **A tapolcai színjátszók** nagy sikerrel mutatták be a Landler Járóműjavító művelődésházában Bródy Sándor: Tanítónő című színművét.

— **„Mi van az akta mögött?"** című, a szakszervezet központja és a „Szocialista Vasútért" szerkesztősége rendezte bürokráciaellenes kiállítás rövidesen országos körútra indul. Jelenleg megtekinthető a vasúti főosztályon.

Lakáscsere

— **Elcserélném** a XIII. kerület, Mauthner Sándor utca 135. szám alatt levő 2 szobás főbérleti lakásomat 1 szoba összkomfortosra. Érdeklődni Varga Jánosnál lehet. Telefon: 120—873, 24—69.

— **Elcserélném** Budapest, VIII., Festetich utca 4 I/17a (Kerepesi úti nyolcházban) lévő kisméretű 1 szoba, konyha, előszoba komfortos szolgálati lakásomat Budán bárhol 1 szoba komfortos magán-, vagy szolgálati lakással. Dr. Tóth, telefon: 7—16 óráig 42—15, 468—383. Este: 142—746.

— **Kétszobás összkomfortos** lakást keresek. Cserébe rendelkezésre áll: egy Gyáli úti 2 szobás félkomfortos MÁV-lakás és egy Gyáli úti 1 szobás nem komfortos magánlakás. Szó lehet 3 vagy 4 szobás lakás cseréjéről is. Ebben az esetben harmadik lakás is számításba vehető. Érdeklődni lehet 9—16 óra között 228—459-es telefonon Kiszely Miklósnál.

— **KIK-házban lévő** 1 szoba összkomfortos lakásomat elcserélném 2 szoba összkomfortos szolgálati lakásra. Cím: Bp., VII., Damjanich utca 44. I. 2/a. Telefon: 112—272. 24—82.

— **Elcserélném** Budapest, XIII. kerületben lévő 1 szoba félkomfortos magánlakásomat hasonló 2 szobásra Budapest területén. Szolgálati lakás is lehet. Cím: Balázs Sándorné. Telefon: 220—660/210 mellék.

— **Elcserélném** szép 1 szobakonyhás magánlakásomat 2 szobás XV. kerületi szolgálati lakásra. Cím: Cseh István, Bp., XV., Sín utca 9. Érdeklődni egész nap.

Tízéves találkozó

A Vasúti Tisztképző Intézet 1946-ban végzett hallgatói tízéves találkozójának ideje: 1956. augusztus 4.

Találkozás VIII., Luther utca 3 szám alatt 18,30 órakor. Rövid ünnepség után előreláthatólag 20,30 órakor a Nyugati-pályaudvar Utasellátó helyiségében zenés, társas ünnepi vacsora kezdődik. Részvételi díj személyenként 30 forint, amelyet a névre szóló meghívó mellé csatolt csekklapon kérünk legkésőbb július 29-ig postára adni. A csekkszelvényt az ünnepségre az elvtársak hozzák magukkal.

Pontos megjelenést kérünk.

Intéző Bizottság

Komáromi sportbeszámoló

Hónapok óta nem látott Komárom olyan nagyszabású sporteseményt, mint a legutóbb megrendezett Törekvés szakszervezeti sportünnepélye. Mintegy 3000 néző előtt zajlott le a sportünnepély a Törekvés újonnan bekerített pályáján.

Hosszú idelg nemigen fejlődött a komáromi szakszervezeti sport, mert két sportkör, a Törekvés és a Vörös Lobogó vlszálykodott egymással, ugyanakkor a pályahiány is akadályozta a fejlődést. A két sportegyesület most megtalálta a közös hangot és a pályahiány is megoldódott a Törekvés új sporttelepével.

A szakszervezeti sportünnepség most a két szakszervezet közös rendezésében került lebonyolításra és igen jól sikerült. Az MHK-próbákon a férfiakon kívül szép számmal szerepeltek a nők is és jó eredményeket értek el a 100 méteres síkfutásban, magasugrásban, súlylökésben és diszkoszvetésben.

A tornában a Vörös Lobogó sportolói tüntek ki, a teke versenyben és a céllövészetben pedig a vasutasok arattak győzelmet Denk állomásfőnök vezetésével. A sportünnepélyen a két szakszervezet közös röplabdacsapata is összemérte erejét a Mosonmagyaróvári Vasas együttesével.

A sportesemények szünetében a Lenfonógyár fúvószenekara szórakoztatta a közönséget, estétől pedig hajnali 2 óráig táncmulatságon szórakoztak a két szakszervezet sportolói.

Bachorecz Nándor
a komáromi JTSB elnöke

XV. KERESZTREJTVÉNY

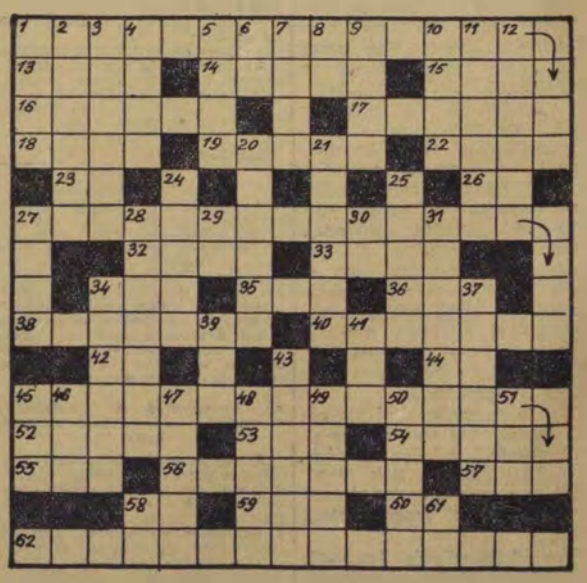
Vízszintes: 1. Egy jelszó az **őszi forgalom idején.** 13. Ennek a korszakában élünk. 14. Eláruló. 15. Forma. 16. ..... kolostor — francia film címe. 17. Felvidéki város. 18. Gyümölcs. 19. Csattanó. 22. Sakk-kifejezés. 23. Szamárhang. 26. Állóvíz. 27. **Ezek biztosítása segíti az egyenletes szállítást.** 32. Helyhatározó szó. 33. Kannaszerű építmény. 34. Mint, németül. 35. Állati búvóhely. 36. Korszak. 38. Számbavétel. 40. Vissza: itt kél a nap. 42. Antal Mihály. 44. Földben van! 45. **Ezekből minél kevesebbet az őszi forgalomban.** 52. Két szó: 1) szellemi munkás; 2) ásvány. 53. Csehül: száz. 54. Jugoszláv város, fölös ékezettel. 55. Létezik. 56. Virágnak vannak. 57. Fejen van. 58. Erdei állat. 59. Spanyol város vége. 60. Növény része. 62. A vámosgyörk—ujszászi vonalon van.

Függőleges: 1. Földműves szerszám. 2. Olaszország. 3. Ilyen virsli a jó. 4. Női név. 5. Haza, szülőföld, németül. 6. Igekötő. 7. Régi hangszer. 8. T. D. 9. Horog a vasúton. 10. Bibliai város. 11. Orvosság. 12. Kezeden van. 20. Körültekintő. 21. Régi római rang. 24. Ház része. 25. Kifejezés az SZKP történetében. 27. Költői műfaj. 28. Megálló. 29. Névtelen aláírása. 30. Fedd. 31. Kérése. 34. Francia fró. 37. A Duna déli szakasza. 39. Fekvőhely. 41. Női név becézve. 43. Nomád lakhelyek. 45. Sportot üz. 46. Árunak van. 47. Indulatszó. 48. Erdélyi község. 49. A háború után sok ilyen épület volt. 50. Rosta. 51. N. T. J. 58. Mint 58. Vízszintes 61. Mértékegység.

Beküldendő: vízszintes 1, 27, 45. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XIV. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Vasútüzemi értekezlet. Sportseregszemle. Bizalmi választás.

Könyvet nyertek: Kopcsándi Lajosné, Szombathely, Eeze Tamás u. 28. Lemperg Anna, Vaszécsény. (Kérjük, közölje a pontos címét!) Kerékgyártó Éva forg. szolg. tevő. Rudabánya állomás, ifj. Baditz Pál, Miskolc, Tass u. 15.



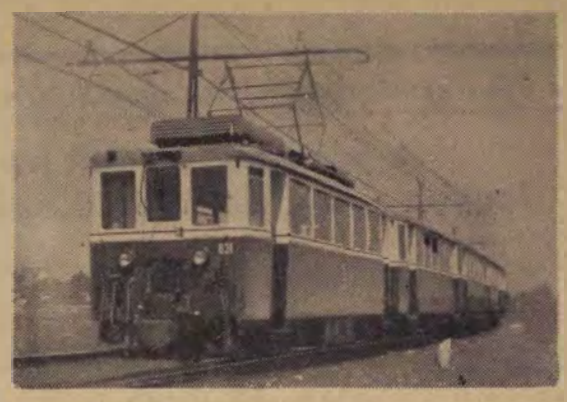
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest. VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 31. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. JÚLIUS 30.



A képünkön látható hat kocsiból álló BEV-szerelvényt a napokban adták át a forgalomnak. A kocsikat régi favázasokból a Debreceni Járműjavító (kocsiszekrény) és a cinkotai műhely (alváz- és villamosberendezés) alakította át modern vasvázas kocsikká. Az új szerelvény a szentendrei vonalon közlekedik. Még ebben az évben 75 kocsit alakítanak át a műhelyek hasonlókká.

(Németh Gyula felv.)

Az országos vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtásáért

A budapesti igazgatóság feladatai az őszi forgalomban

Az idei őszi forgalom nagy jelentőségéhez mérten a múltbaniaknál is népesebb volt a budapesti igazgatóság július 24-i őszi forgalmi értekezlete. Igaz, némi szépséghiba esett rajta, amikor a félórás ebédszünet után sokan nem tértek vissza az Északi Járműjavító előzoleg zsufolt nagytermébe. A feladatokat jól vázoló beszámoló, a nagyszámú színvonalas felszólalás azonban azt mutatta, hogy a budapesti terület vasutasai szívvel-lélekkel meg akarják valósítani a XI. vasútüzemi értekezlet határozatait, hogy sikerre vigyék az őszi forgalmat.

Kétmillió tonna áru

Láng Pál elvtárs, a területi bizottság képviselőjének elnöki megnyitója után *Arató Károly* elvtárs, főigazgató ismertette a vasútüzemi értekezlet határozataiból a budapesti terület dolgozóira háruló feladatokat. Míg a múlt év őszén 14—15 000 kocsi között mozgott az országos napi berakás és ebből a budapesti igazgatóságra átlagosan 3900—4000 esett, az idén országosan napi 14 500—15 000, sőt ennél több kocsi megrakása szükséges, ami *az igazgatóság napi berakási átlagának 4400—4500 kocsira való emelkedését jelenti.* Ez tízszázalékos növekedés, vagyis a tavalyi 1,8 millió tonna áruval szemben az idén *havonta 2 millió tonna árut* kell az igazgatóság területéről elszállítani. Ez csak úgy lehetséges, ha a kocsifordulóidőt a tavalyi 3.5 napról 3,2 nap körüli értékre csökkentjük, a tehervonatok átlagos terhelését pedig a múlt évi 730—740 tonnáról 750—755 tonnára emeljük. Az átlagos hasznos terhelést 13,9 tonnáról 14—14,5 tonnára kell növelni.

Rejtett tartalékok

Számokkal bizonyította Arató elvtárs, hogy *még mindig vannak rejtett tartalékok*, amelyeknek kihasználásával el lehet érni a kívánt nagyobb teljesítményeket. A tavaszi hónapokban elért 3,8 napos kocsiforduló, amely kereken 90 óra, úgy oszlik meg, hogy 18 százaléka esik a vonatban töltött, 30—32 százaléka a rendezőpályaudvari, 50—52 százaléka a fel- és leadási állomásokon eltöltött időre. Ezek a számok világosan mutatják, hol van lehetőség további csökkentésre. A 90 órából 45—47 órát tölt el a kocsi a fel- és leadási állomáson, tehát itt *15—20 százalékos javulás 6—9 órás csökkentését jelentené a kocsiforduló időnek. Ezt kell elérni, s akkor megvalósul a 3,2 napos fordulóidő.* Ezt azonban ne csak általánosságban hangoztassuk, hanem *a szolgálati vezetők külön magyarázzák meg például a kocsirendezőknek, hogy a modern, nagyobb termelékenységű tolatási módszerek időmegtakarítást jelentenek és rövidítik a kocsitartózkodási egységidőt, végsőfokon a kocsifordulót.*

Az idei őszi forgalomban *nagyon fontos az irányvonatok és közvetlen vonatok szaporítása.* Napi 210—220 ilyen vonat közlekedtetése szerepel az igazgatóság célkitűzéseiben. A hatvani vonal villamosításával lehetőség nyílik arra, hogy a hegyeshalmi vonal nagy berakó állomásairól az elegyet a budapesti csomóponton való átfuttatással közvetlenül Hatvanig továbbítsuk. *Ezzel a lehetőséggel a legmesszebbmenően élni kell. Feltétlenül szükséges biztosítani az ünnepnapi és az éjjeli rakodást.*

Nyomatékosan felhívta a beszámoló a dolgozók figyelmét a nemzetközi forgalom növekedéséből rájuk háruló feladatokra, *a tranzitforgalomban az irányvonatos rakodás széleskörű bevezetésére, a tranzitelegy rendezett átadására és a határállomási kezelési idők lerövidítésére.*

Külön-külön foglalkozott a főigazgató az egyes szolgálati ágak feladataival, elsősorban a vontatásával és azt ajánlotta elsősorban a figyelmébe, hogy *minden vonathoz kellő időben állítsa ki a mozdonyt. A dolgozókkal való bánásmódban ki kell küszöbölni a lélektelen, bürokratikus módszereket.* A vezetők tartsák szem előtt, hogy az őszi forgalom sikerének egyik feltétele *a dolgozókról való gondoskodás, a törvényes jogok biztosítása. Szűnjön meg a részkártérítés helytelen alkalmazása.* Az őszi forgalom harcához a szakvezetők kérjék és vegyék igénybe a pártszervezetek, a szakszervezet és a DISZ segítségét.

Át kell formálni a merev kádermunkát

Maczkó István elvtárs, a politikai osztály vezetője politikai szempontból világította meg az őszi forgalom feladatait. Az SZKP XX. kongresszusa nyomán pártunk kidolgozta a hibákkal szakító, a huzavonákat megszüntető előrehaladás programját. Rajtunk, vasutasokon is múlik, hogy a párt programja, amely a nép programja, miként valósul meg. A közlekedés munkája különösen fontos a falu és a város, a belföld és a külföld összekapcsolása szempontjából. A Központi Vezetőség július 18—21-i határozata fokozottan előtérbe helyezte *a dolgozók véleményének meghallgatását, a vezetésben való felhasználását. Ezt a vasúton is érvényesíteni kell.* A KV határozatában *első helyet foglal el a dolgozókról való gondoskodás is, jogaik védelme, sérelmeik orvoslása.* A múltban sok hibát követtünk el. Egyszerű kétkezi munkásokat, akik kifogástalanul dolgoztak, nem engedtek szakmai tanfolyamra például azért, mert külföldön voltak rokonaik, vagy mert vallásosak voltak. Így nem lehetett mozdonyvezető többek között *Nagy Gábor*, a Hámán Kató fűtőház gyakornoka. Ez a kiváló szakmunkás éjjel-nappal, hétköznap, ünnepnap a felvigyázók rendelkezésére állt, mindenki kedvelte jó munkájáért, mint szakszervezeti bizalmi is kitűnően ellátta feladatát. Jelenleg a Landler Jenő Járműjavítóban várja, mikor teljesülhet régi vágya, hogy mozdonyvezető legyen.

Sokat hibáztunk az értelmiségiek, elbírálásánál is. Előléptetéseknél jutalmazásoknál hátrányba kerültek, még akkor is, ha jól dolgoztak. *Párt- és szakmai vezetőinknek át kell formálniok ezt a merev kádermunkát, persze nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy ellenség van és az osztályharc nem szűnt meg.* A dolgozók nagy helyesléssel fogadták a Központi Vezetőség határozatát, most rajtunk a sor, hogy megszervezzük az életbe való átültetését annak, amit a határozat így foglal össze: *pártegységgel a szocialista demokráciáért.*

Tizennyolc hozzászólás

Az élénk vitában *tizennyolcan* szólaltak fel. *Molnár István* (Magyaróvár) kérte a rakodási egységidők módosítását, mert a jelenlegi egységidők mellett, amelyeknek teljesítése nem tőlük függ, hanem a rakodó vállalatoktól, nem tudják elérni az élüzem szintet. *Éger József*, a Terményraktározási Vállalat 4-es számú telepének képviselője azt kérte, hogy Budafok-Háros állomás ne gyűjtse a kocsikat, hanem minden vonat után elosztva adja be azokat. *Szvoboda Ferenc* (Budapesti Építési Főnökség) azt tette szóvá, hogy az építkezéseknél rendszerré vált kapkodás sok kárt okoz. Nemrég abba kellett hagyniok a munkát Abonyban, hogy átmenjenek Hatvanba. Hangolják össze az építkezések munkálatait. *Radnai Károly*, az Almásfüzitői Timföldgyár képviselője azt kérte, hogy a bauxit-szállítmányokat mindig buktató kocsikban kapják. *Bagdács János*, a Budapesti Rakodási Főnökség vezetője szóvátette, hogy *a raktárnokok túl vannak halmozva adminisztrációval.* Kérte, hogy a júliusi párthatározat szellemében *sürgősen javítsák meg a rakodási dolgozók bérét. Pataki András* győri fűtőházfőnök az anyagellátás további javítását sürgette. A második negyedévre igényelt csapágyfémeket csak a harmadik negyedévben kapták meg. Állítsák vissza a mozdonyok futópróbáját, mert számos javításból kikerülő gép már a második napon felmondja a szolgálatot. *Denk Dezső*, Komárom állomás főnöke kijelentette, *magukévá teszik a szófiai miniszterhelyettesi értekezletnek a határállomásokra vonatkozó határozatait, és mindent elkövetnek a határforgalom javítására.* Nagy segítség volna, ha a bodajki és a moharakodói elegy zárt irányvonatokban érkezne.

Számos helyi problémát vetettek még fel a felszólalók, többen pedig a munkaverseny fejlesztésének kérdésével foglalkoztak. *Lándor* elvtárs, a területi bizottság termelési felelőse arra hívta fel a figyelmet, hogy nem kell minden versenyformát erőltetni, *azt a versenyformát fejlesszük ki, amely az adott helyen, az adott helyzetben a legalkalmasabb.* A munkaverseny kérdésével foglalkozott *Hasznos József* (Gödöllő) is. Az utóbbi évek fejlődése mellett vannak még a versenynek hiányosságai. Ilyenek *az erőszakolt mennyiségi tényezők.* Nem a vasutas dolgozók döntik el, hogy hány utast vagy mennyi árut kell elszállítaniok, mégis vannak versenytényezők, amelyeket erre építenek. *A személypénztáros vagy az árupénztáros nem tudja befolyásolni normáltétele alakulását és így jóformán sohasem lehet belőle kiváló dolgozó.* Ezeket a versenyfeltételeket változtassák meg. A forgalmi szolgálatnál csak a brigádverseny lehet reális.

Arató elvtárs a felszólalásokra adott válaszában és zárószavában arra hívta fel a jelenlevőket, hogy *az augusztusi termelési értekezleteken az egyes szolgálati helyekre konkrétizálják az őszi forgalom feladatait és használják ki a Központi Vezetőség határozatának útmutatásait.*

Az értekezlet végül elfogadta és határozattá emelte a budapesti igazgatóság őszi forgalmi célkitűzéseit.

A MISKOLCI IGAZGATÓSÁG ŐSZI FORGALMI ÉRTEKEZLETE

Nagy érdeklődés mellett tartotta meg őszi forgalmi értekezletét a miskolci igazgatóság július 23-án az Erkel Ferenc Művelődési Otthonban. *Nyirkos Sándor* elvtárs, a területi bizottság termelési felelőse mondott megnyitóbeszédet, majd *Pusztai Ferenc* elvtárs, az igazgatóság helyettes vezetője tartott beszámolót. A vasútra váró országos feladatok keretében szemléltetően mutatta be a miskolci igazgatóság dolgozóira váró teendőket. Rámutatott, hogy az idén az első fél évben 23 százalékkal több árut szállítottak a miskolci igazgatóság vasutasai, mint tavaly a második félévben s júniusban közel tízezer kocsival többet raktak meg, mint 1955. legerősebb forgalmú hónapjában.

A nagy ipari építkezések és a vasút

Utalt a második ötéves terv nagy ipari építkezéseire, amelyek tovább növelik a vasút szállítási feladatait. Az igazgatóság területén épül a második ötéves terv legnagyobb ipari beruházása, *a tiszapalkonyai hőerőmű* és a *tiszavidéki vegyikombinát*, ezzel párhuzamosan *Tiszaszederkényt* 30 ezer lakosú várossá fejlesztik, ezenkívül *Rudabányán* vasérc-dúsítómű. *Sajókeresztúrnál* vasérctömörítő. *Sajószentpéteren* bányagépgyár épül, új bányákat tárnak fel, sok bánya termelését fokozzák, majdnem minden városban és községben nagyarányú lakóházépítkezések folynak.

Az igazgatóság teendőit részletezve rámutatott, hogy igazgatósági viszonylatban az eddig csúcsteljesítménynek számító 3200—3300 kocsi helyett esetleg *hosszabb időn át napi 3600 kocsit kell megrakni* s az előző évek 2.2. 2,5 napos kocsifordulói helyett *1,85—2 napos kocsifordulót* kell biztosítani. Hasonlóképpen növelni kell az egy kocsira eső átlagos hasznos terhelést, mégpedig 16,5 tonnáról 16.62. 16.98 tonnára.

Az általános feladatok ismertetése után szakszolgálatonként mutatott rá a teendőkre. leszűrte a tavalyi őszi forgalom tapasztalatait és felhívta a figyelmet azokra a hibákra, amelyeket az őszi forgalom előkészületei során meg kell szüntetni, majd sorra vette azokat a beruházásokat, amelyek megkönnyítik a vasutas dolgozók munkáját. *Miskolc fűtőház* széncsúzdáit felújítják megjavítják a *putnoki, egri és füzesabonyi* forgódarus szerelőt. *Tiszaszederkényben, Nyékládházán, Miskolc-Gömörin, Miskolc repülőtéren, Sajószentpéteren, Szuhakálló-Mucsonyban. Rudabányán, Ózdon és Sárospatakon* a legsürgősebben gondoskodnak a helyi szénszerelés megvalósításáról. *Berentén, Kazincbarcikán. Szuhakálló-Mucsonyban, Nyékládházán* gondoskodnak arról, hogy a tartalék mozdonyok személyzete és a kocsirendező személyzet egyidőben vegye és adja át a szolgálatot. Számos kitérőt cserélnek, felemelik a tengelynyomást. Miskolcon még egy víztornyot, a Hejő partján vízierőművet, *Miskolc-rendezőn* új vágányhídmérleget. *Egerben és Sárospatakon* öltözőt és mosdót, *Miskolc személypályaudvaron* új üzemi konyhát építenek, sok állomást korszerű biztosító berendezéssel látnak el.

Sürgős javítanivalók

Felhívta a figyelmet az új munkamódszerek alkalmazására, rámutatva, hogy *Füzesabony* és *Szerencs* állomáson sokat javulna a kocsitartózkodás, valamint a kocsik összeállításának ideje, ha jobban alkalmaznák a több elegycsoportú vonatok rendezésének módszerét. Meg kell gyorsítani a kocsik kihúzását, elsősorban a *Gyöngyösi Kitérőgyárban, Nyékládházán, Szegeden, Adácson, Nagyúton, Karácsondon, Szihalmon, Csincsetanyán.* Küzdeni kell az indokolatlan vonatfeltartóztatások, ácsorogtatások ellen. Főleg *Hort-Csány Füzesabony. Nyékládháza, Miskolc-rendező és személypályaudvaron*, valamint *Ózd külsőn* ismétlődnek gyakran a feltartóztatások.

Részletesen ismertette a továbbiakban azokat a feladatokat, amelyekkel az igazgatóságnak a XI. vasútüzemi értekezlet határozatának megvalósításához hozzá kell járulnia, így a kocsiforduló idő leszorítását. a fel- és leadási állomásokon való tartózkodási idő csökkentését. a vonatok terhelésének emelését, az egyenletes rakodást, a menetrendszerinti közlekedés fontosságát, a nemzetközi áruforgalom növekedésével járó feladatokat, majd befejezésül a következőket mondotta: *a miskolci igazgatóság dolgozói az őszi forgalom harcának sikeres megvívásával bebizonyítják pártunk iránti bizalmukat, népünk iránti szeretetüket.*

A termelés sokoldalú pártellenőrzése

A beszámoló után *Kuczik Béla* elvtárs, a politikai osztály agit. prop. osztályának vezetője a pártszervezetek feladatairól beszélt. Hangsúlyozta, hogy *a pártmunka tengelyébe kell állítani az őszi forgalmi feladatokat.* Még jobban *meg kell valósítani a termelés sokoldalú pártellenőrzését.* Felhívta a többi között a figyelmet arra, hogy sokkal *nagyobb gonddal kell foglalkozni a mellékvonalakkal és a gazdasági vasútakkal*, az ottani pártszervezetekkel és üzemi bizottságokkal, a dolgozók problémáival. Hangsúlyozta, hogy jobban meg kell becsülni a vasút műszaki értelmiségének a munkáját, mert műszaki értelmiségünk túlnyomó többsége szívvel-lélekkel végzi munkáját. Végül felhívta a vasutas pártszervezetek figyelmét, hogy az őszi forgalom idején *még szorosabbra kell fűzni a kapcsolatot a területi pártszervekkel.*

A hozzászólások általában tartalmasak, jól átgondoltak voltak. A felszólalók — köztük a szállítható felek képviselői — tanúságot tettek arról, hogy az őszi forgalom sikerét *nemcsak vasúti problémának tekintik, hanem egész népgazdaságunk ügyének.* Hiányoztak azonban a felszólalók sorából a pártszervezetek titkárai és az üzemi bizottságok elnökei.

Hozzászólások és javaslatok

Pogonyi Lajos (Füzesabony állomás) kifejtette, hogy állomásuk nagyrészt kijavította a múltbeli hibákat, élüzem szinten dolgoznak, de további és több segítséget igényelnek a III. és IV. osztálytól. *Szücs István* (Salgótarján fűtőház) a gépkarbantartás fontosságáról, a mozdonytartózkodási normák megjavításáról beszélt, rámutatva, hogy Hatvan rendezőben igen sok a gépácsorgás. *Sári Istvánné* (Ig. VI. oszt.) hangsúlyozta: a férfi dolgozók mellé a nőknek is fel kell zárkózni az őszi forgalomban, a most megalakult nőbizottságoknak aktívan segíteniük az őszi forgalmat. A nők között nagyon kevés az újító, pedig az ő munkaterületeiken is igen sok alkalom lenne az ésszerűsítésre, újításra.

Frigyik Lajos, a területi bizottság elnöke a szakszervezeti munka megjavításának, harcosabbá tételének fontosságát húzta alá. A dolgozók pihenőidejének biztosítása, a kollektív szerződések teljesítése sokkal lelkiismeretesebb ellenőrzést követel. Kifogásolta, hogy az értekezlet határozati javaslatának tervezetéből hiányzik a dolgozókról való fokozottabb gondoskodás. Javasolta: az igazgatóság II., III. és IV. osztálya a határozatban vállalja a kollektív szerződések pontjainak betartását, a szociális beruházások határidőre való elkészítését, a szabadságolási ütemterv betartását.

Számos felszólaló beszélt még arról, hogyan készült fel szolgálati helye az őszi forgalomra, milyen felsőbb segítséget kérnek munkájukhoz, az igazgatóság több osztályvezetője ismertette részleteiben az egyes szakszolgálatok feladatait, majd *Pusztai* elvtárs válaszolt a hozzászólásokra. Végül *Nyirkos* elvtárs bejelentette, hogy a határozati javaslat elfogadott módosításait a legrövidebb időn belül beiktatják a határozat végleges szövegébe.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL *

A pártszervezetek irányításával legyen egész népünk ünnepe a vasutasnap

A vasutasok legszebb, legfelemelőbb ünnepére készülünk, a vasutasnapra. Immár hatodszor kerül sor arra, hogy egy évi jó munka után felemelt fejjel nézzünk népünk szemébe, büszkén jelentsük pártunknak: *ismét megálltuk a helyünket, méltók vagyunk arra, hogy a vasutasnapon egész népünk szeretettel tekintsen ránk.*

Hat esztendeje, hogy először ünnepeltük a vasutasnapot, amely akkor és azóta is kifejezője pártunk és kormányunk elismerésének, népünk szeretetének. Azóta az évről évre beköszöntő vasutasnap csak öregbíti a vasutasok jó hírét. Ezidáig *minden évben teljesítettük a ránk bízott munkát,* megküzdöttünk az anyag-, a szénellátás nehézségeivel, legyőztük a telet és a nyarat, a hófúvást és az árvizet, a kocsi- és géphiányt.

A visszatekintés tehát megelégedéssel tölthet el bennünket, de

nekünk most nem vissza, hanem előre kell tekintenünk.

Soha ilyen nehéz feladat előtt nem álltunk. Ismerjük a vasút technikai elmaradottságát, éppen ezért jól tudjuk, hogy *a szállításnál ma is elsősorban a vasutasok munkája a döntő, rajtuk múlik a siker.* Kevés vasúton van ilyen jelentős szerepe a dolgozók kezdeményezésének, ötletességének, mint nálunk. De éppen ez a körülmény mutatja meg, milyen határtalanul szeretik dolgozóink a vasutat.

Az eltelt évek során állandóan növekedett a vasutasok iránti megbecsülés. Különösen érezhetjük ezt napjainkban.

Ünnep tehát a vasutasnap, bár más ünnep, mint amit általában e szó alatt értünk. Nálunk *a vasutasnapi ünnep munkát is jelent, határkövet, mert lényegében a vasutasnappal egyidőben kezdődik az őszi forgalom is.* S hogy ez mit jelent, azt vasutasnak nem kell külön magyarázni. Vessünk csak egyetlen pillantást bármelyik szolgálati helyen a felajánlásokra. Szinte mind így kezdődik: *az őszi forgalom lebonyolítása érdekében, a vasutasnap tiszteletére felajánlom, hogy . . .* — és sorakoznak a vállalások, melyeknek végére a pontot a vasutas az indítótárcsával és a műhelyekben a kalapáccsal teszi.

Mert mi bizonyítja, hogy a szív diktálta a felajánlást? Az, hogy időre meglesz a 2150 darab üzemképes mozdony és az 57 500 teherkocsi; hogy a pályafenntartás befejezi a határidős munkákat; hogy javul a menetrendszerinti közlekedés; hogy teljesítjük az előírt terhelést, kocsifordulót és mindazt, amit meghatározott a vasútüzemi értekezlet. Ezt elérni, erre mozgósítani — ez agitációnk tartalma, pártmunkánk célja.

Megértették ezt pártszervezeteink? Az őszi forgalmi felkészülés üteme e kérdésre igennel válaszol. Pártszervezeteink lelkesítik a dolgozókat, magyarázzák a vasutasnap jelentőségét, példát mutatnak arra, hogy

a vasutasnapra készülni egyet jelent helytállni az őszi forgalom előkészítésének munkáiban.

A kommunisták legtöbb helyen a munka dandárját végzik. Jelentősen megélénkült a népnevelők tevékenysége is. Igaz, most „teli a tarsoly" — ahogy mondani szokták. A Központi Vezetőség határozatai, a második ötéves terv irányelvei *minden népnevelőnek az agitációs érvek tömegét nyújtja.* mégpedig olyan érveket, melyek egy részét az élet máris igazolt, megvalósult, elősegíti a népjólét emelését. Régen mondhattuk olyan tiszta szívvel, mint ma, hogy van miről beszélni! S tegyük mindjárt hozzá: *van miért dolgozni — munkánk gyümölcse nekünk érik.*

Ez a tudat adja vasutasnapi készülődésünk legszebb, legeredményesebb fejezetét, erről beszélni, ezt tudatosítani a legszebb pártmunka. Mert az ilyen agitáció lelkesedést ad a munkához, s ez teszi igazán ünnepélyessé a VI. vasutasnapot.

Soha még ilyen széleskörű ünnepük nem volt a vasutasoknak, mint amilyen az idén lesz. Országosan folynak a nagy előkészületek. Minden megye székhelyén, minden vasúti gócon, minden vasutas művelődési otthonban s nem utolsó sorban a fővárosban a szakszervezet irányításával lázas készülődés folyik. Az

egész vasutasnapi ünnepség rendezője, szervezője a szakszervezet.

Jelentős feladat ez, éppen ezért a pártszervezetek minden erejükkel támogassák, segítsék politikai munkájukkal a szakszervezetet. *A szakszervezet támogatást, segítséget vár, ez azonban nem azt jelenti, hogy a pártszervezetek átvegyék a vasutasnapi kulturális és sportünnepségek rendezését. A rendezés a szakszervezet feladata és a szakszervezet képes is arra, hogy azt elvégezze.*

A budapesti vasutas művészeti csoportok már próbálnak, készülnek a Sport utcai sportpályán rendezendő nagy ünnepségre.

De szerte az országban készülődnek a díszesek, a kultúrcsoportok. A szakszervezeti aktívák már gyűjtik a megrendezendő kiállítások anyagát, próbálnak a zenekarok, edzenek a sportolók.

Jó szórakozást találnak majd a vasutasnapi ünnepségeken nemcsak a vasutasok és hozzátartozóik, hanem a más üzemek dolgozói is. Mert *az idén is velünk ünnepel az ország. A fővárosban, a megyeszékhelyeken és a gócokon mindenütt ott lesznek a területi szervek képviselői, a külső üzemek dolgozói.* Ünnepeljen velünk mindenki, érezze jól magát a vasutasnapon mindaz, akiért egész évben dolgozik, fáradozik a magyar vasutas.

Egy Heine-ünnepségről

A közelmúltban a budapesti politikai osztály és a vasútpolitikai főosztály szakszervezeti bizottságainak rendezésében Heine-emlékünnepélyt tartottak.

Kun Dezső bevezetője után, *Udvarhelyi* Dénes Heine-tanulmányt olvasott fel. A fiatal író szép stílussal, szakavatott elemzéssel vezette végig a hallgatóságot a nagy német költő életén, írói munkásságán. Az adatgazdagság bizonyította, hogy e tanulmány nem alkalomszerű volt, hanem évek gondos munkája.

Kelen Dóra előadóművésznő a Dalok Könyvéből szavalt, majd *„Enfant per du"* *„Mit nekem már cifra zsoltár?"* (Karinthy Frigyes fordítása), *Takácsok* és más írásokat adott elő. Klasszikusan tiszta versmondása méltán ragadta tapsra hallgatóit.

Feleki Rezső, az Operaház tagja Heine-dalokat énekelt — befejezésül *A két gránátos* című dalt —, nagy sikerrel.

A jól sikerült Heine-ünnepélyen sajnos, igen kevesen vettek részt, pedig a tartalmas, magas művészi igényű est nagy élménnyel gazdagította a részvevőket.

Pályaépítő és pályafenntartási dolgozók béremelése

Pártunk és kormányunk hónapokkal ezelőtt közzétette, hogy 1956. év folyamán jelentősebb bérügyi intézkedések megvalósítására kerül sor egyes iparágakban és a gazdasági életünk egyéb területein.

Már korábban beszámoltunk az alacsony keresetű dolgozók bérének emeléséről. Most újabb tények megvalósulása bizonyítja, hogy pártunk vezetésével biztosan haladunk azon az úton, amelyet a Központi Vezetőség irányelvként megjelölt az életszínvonal emelésére. Kormányzatunk 1956. július hó 1-től kezdődő hatállyal a MÁV 35 000 főnyi pályaépítő és pályafenntartási dolgozó részére havi 3 500 000 forintot irányzott elő. Ez egy dolgozót figyelembe véve havi 100 forint átlagbér-emelkedést jelent.

Ezen összeggel kormányzatunk a pályamunkások iránti megbecsülését kívánja kifejezni fontos és felelősségteljes munkájukért. Korábban is történtek a pályamunkások érdekében ilyen irányú intézkedések, amikor is a III. betanított munkás kategóriából a IV. szakmunkási jelleggel bíró kategóriába nyertek átsorolást. Majd megszüntették a területi bércsoportok közötti különbséget és valamennyi munkaterületet az I. csoportnak megfelelő díjazásban részesítették. Ez az érintett pályamunkásoknál nagy megelégedést keltett.

Az 1956. évi július 1-i előirányzott összeg egy része bértarifa és normatétel emelésével, a másik része a jelenléti idő növelése érdekében bevezetett prémiumrendszer útján nyer folyósítást az érdekelt dolgozóknak.

Az új tarifa bértételei:

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.
Darabbér:	2,64	2,97	3,33	3,84	4,23	4,62	5,01	5,37
Időbér:	2,11	2,38	2,66	3,07	3,38	3,70	4,00	4,30

Az új tarifa, a normák használata havi 58—60 forint közötti kereset emelkedést jelent egy-egy dolgozónak.

Prémium táblázat:

Prémium csoport	Darabbéres	Időbéres és prémiumos időbéres dolgozóknál
I.	80.—	60.—
II.	60.—	40.—
III.	40.—	—

A jelenléti idő növelését célzó prémiumrendszer további 40 forint emelést biztosít az esetben, ha a dolgozó a teljes havi munkaidőből 16 óránál nem mulasztott többet és 110% teljesítményt elért. Ezek a dolgozók a fenti táblázat szerint a III. prémium csoport szerint díjazandók.

II. csoport szerint díjazandók azon dolgozók, akik 16 óránál nem mulasztottak többet a havi munkaidőből, és 120 százalék teljesítményt értek el: Ezek 60 forint prémiumban részesülnek.

I. csoport szerint díjazandók azok a dolgozók, akik a teljes havi munkaidőt kidolgozták és 110 százalék teljesítményt értek el 80 forint prémiumban részesülnek.

Az a dolgozó, aki a kötelező havi munkaidőből 16 óránál többet mulasztott prémiumban nem részesül. A norma- és a tarifaemelés azonban minden dolgozót érint.

Az időbéres dolgozóknál, ha teljes munkaidőt kidolgozzák 60 forint, ha mulasztásuk nem több 16 óránál a havi kötelező munkaidőt figyelembe véve 40 forint prémiumot kapnak.

A prémium bevezetésénél a munkaidő kihasználása, az igazolatlan hiányzások kiküszöbölése a cél. Természetesen, ha 100 százalékon felüli teljesítmények továbbra is az eddigi módon mint többletteljesítmény a prémiumtól függetlenül százalékos nagyságától függően díjazandók.

A jelenléti időnek számít a tényleges munkaóra, a díjazott várakozási és egyéb le nem dolgozott, de fizetett órákat munkaszüneti nap, fizetett ünnepnap díjazása címén elszámolt órák, az évi biztosított fizetéses szabadság, az eső, vihar, fagy, havazás és köd miatt kiesett, de a Munka Törvénykönyve alapján elszámolt órák.

A jelenléti időnél nem vehető figyelembe a túlmunkában, a rendkívüli fizetett, vagy fizetésnélküli szabadságon töltött idő, betegség miatt távollét stb.

Az olyan dolgozók, akik a kötelező havi munkaidőt kidolgozzák 110 százalék teljesítmény mellett az új díjazás szerint mintegy 60 forintot a tarifa és a norma tételeknél, és 80 forintot a jelenléti prémiumban megkereshet. Tehát az eddigi díjazáson felül 140 forint emelésben részesülhet.

Az új prémium rendszer kialakításával figyelemmel voltunk az egyszerűsítésre. Ennek alapján a prémium igen egyszerű, képletnélküli, a négy matematikai alapművelet segítségével kiértékelhető. A tárgyhónap végén az idő vezetési naplóból rátekintéssel megállapítható a jogos, vagy nem jogossága.

Ezen intézkedés is a becsületesen helytálló és a munkaidőt kidolgozó pályamunkások, pálvaépítő munkások érdekét szolgálja, akik már eddig is a IV. kategóriában szakmunkási jelleggel végzik felelősségteljes munkájukat.

Az új díjazással 1956. augusztus 14-én kapják első ízben a fizetésüket az érintett pályafenntartási és pályaépítő dolgozók.

Árvai József

JÓBÓL IS MEGÁRT A SOK

Az *Utasellátó* az étkező kocsikban megszüntette a kimért bor kiszolgálását, azzal az indokolással, hogy mint I. osztályú üzemben, csak palackozott bort köteles tartani. Aki kimért bort akar, megkaphatja a kosarastól. Az utasok sérelmezik ezt és azzal érvelnek: aki főccsöt kíván ebédjéhez, vagy vacsorájához, nem állhat fel az asztaltól, hogy a kosaras keresésére induljon. Azt pedig mondani sem kell, sok utas költségvetése nem bírja el az étkezéshez a 9,95 vagy 10.90 forintos három és fél decis palackbort, nem beszélve arról, hogy nem mindenki akar ennyi szeszt fogyasztani. Nem ártana ezt a rendelkezést felülvizsgálni.

A PÁRTOKTATÁS ELŐKÉSZÍTÉSÉNEK HÍREI

Szeged állomás pártszervezetei a párthatározatnak megfelelően beszélgetéseket folytatnak a hallgatókkal. A pártcsoportbizalmi elvtársak is részt vesznek a beszélgetéseken. A hallgatók kívánságait, javaslatait figyelembe veszik.

Már elkészítették oktatási tervüket Hódmezővásárhely forgalom és pft. pártszervezetei. A tervezetet taggyűlésen megvitatták. A hallgatókkal a beszélgetést már befejezték de a pártcsoportértekezleteken továbbra is foglalkoznak a jövő évi pártoktatás jelentőségével.

Elmaradt az oktatási év előkészítésével Csongrád állomás pártszervezete. A propagandisták kiválogatása még nem történt meg, a párt vezetőségének nincs kialakult véleménye arról, hogy jövőre milyen oktatási formákat indítanak.

Vontatottan halad az előkészítés Kiskunhalas forgalom I. alapszervezeténél is. A pártbizalmiak, népnevelők az oktatási év szervezésére és agitációs munkájára kapott feladatokat nem vé_ ik megfelelően.

Jó munkát végez az oktatási év előkészítésében Sárospatak pft. és Szikszó pártszervezete A pártcsoportbizalmiak bevonásával valamennyi hallgatóval beszélgettek az oktatási tervet elkészítették.

Olaszliszka—Tolcsva alapszervezeténél a hallgatókkal még nem beszélgettek el, hanem helytelenül, a párt vezése ége felírta egy ív papírra hogy ki mit fog tanulni. Ez a helytelen „módszer" az önkéntesség elvének durva megsértését jelenti.

Csehszlovákiai utijegyzet

I.

Egy hetet barangoltunk mi, a vasúti főosztály túristái a baráti Csehszlovákiában. Minden nap ezernyi élménnyel gazdagodtunk, de számomra két emlék a legmaradandóbb: az első éjszaka, amikor életemben először átléptem a magyar határt, s az utolsó nap, amikor mindnyájan az ablaknál állva szinte egyszerre kiáltottuk: — Tornyosnémeti, magyar föld!

De ne vágjunk a dolgok elébe, próbáljuk meg néhány vonással megrajzolni a hét nap élményeit.

A magyar mozdonytól Komáromnál vettünk búcsút, de kirándulásunk végéig útitársunk maradt az a két túristahálókocsi, amelyben útnak indultunk.

A 80 főnyi utazóból kevesen jártak még külföldön, jómagam is először ismerkedtem a határállomás édes-izgalmas levegőjével. Először mondták nekem ezt a szót: vámvizsgálat. De ennél több izgalom nem jutott osztályrészül, s a szó percek alatt elvesztette azt a bűvét, amellyel évek óta ápolom, vágyódva egy külföldi utazásra. Néhány udvarias mondat, s a hivatalos közegek máris jó utat kívántak . .

Nem tudtunk aludni, pedig az éjjél már jóval elmúlt és ugyancsak birkóztunk az álmossággal. De a kíváncsiság erősebb volt. Ott álltunk az ablakoknál, hallgattuk a kerekek csattogását, fürkésztük a sötétséget. Aztán a csattogás egyszerre dübörgéssé vált, a vonat ráfutott a barátság hídjára és néhány villámgyorsan múló pillanat után csehszlovák földre érkeztünk.

*

Brnoban szálltunk ki először a vonatból. Néhány percünk volt mindössze, de igyekeztünk szétnézni, képet nyerni a csehszlovákiai vasutakról. Először a gépet vettük szemügyre. Hatalmas masina, a Skoda-gyár készítette. Nagyobb, mint a mi 424-eseink. Műszaki adatairól nem tudtam meg semmit, annyi azonban bizonyos, hogy később a hegyes-völgyes vidéken legalább 70—80 kilométeres órán-

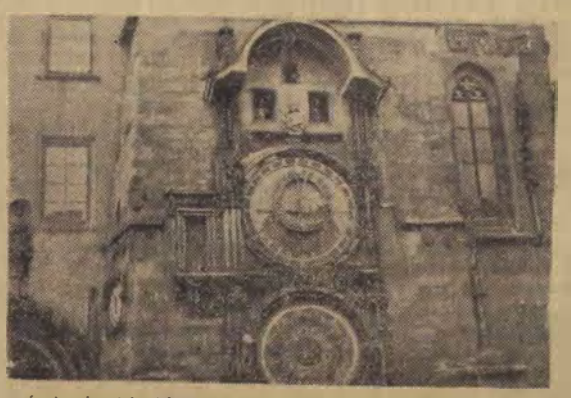


kénti sebességgel száguldott velünk.

Az állomás tiszta, rendes. Azt gondoltuk, éppen most takaríthatták. Később, más állomásokat is látva, rájöttünk, hogy Csehszlovákiában a vasút és a tisztaság ikertestvérek. Ellentétben a mi állomásainkkal, sok a szemétgyűjtő edény. Az állomási pavilonban sört mértek, de egyelőre nem izlelhettük meg a híres pilsenit — mert nem volt koronánk. Később, amikor beváltották forintjainkat, pótoltuk a mulasztást. Volt mód válogatni hétfokostól 18 fokosig. Áruk poharanként 40 hallertől másfél koronáig váltakozik.

Brnoban találkoztam először a csehszlovák vasutas udvariasságával, gondoskodásával. Sípszó jelezte a vonat indulását, mi meg néhányan — gondolván, hogy vasutashoz úgy illik —, nyugodtan vártuk a peronon, hogy megmozduljon a kocsisor. Mert mi az nekünk, fellépni a mozgó vonatra? De hát a vonat nem indult, csak fütyültek, fütyültek . . . Végül megértettük a helyzetet: addig nem indítják a vonatot, amíg minden utas fel nem szállt. Vigyázni kell az emberekre!

Számtalan alagúton rohant át velünk a vonat, voltak időszakok, amikor a budapesti Vidámpark nemrég megszünt „szellemvasútján" éreztük magunkat. Két-háromperces nyílt pálya után négy-ötperces dübörgés következett egy sötét alagútban. Mély bevágásokban, hatalmas töltéseken szaladt a vonat. A pályák kitűnőek és több helyen négy-öt sinpár is vezet egyirányba. Kereszttülszaladtunk egy hidon, amelyen négy sinpár feküdt egymás mellett.



A prágai városház híres tornya. Az óra fele két ablakban minden órakor megjelennek a szentek.
(Laczkó Pál felv.)

Feltűnt, hogy az állomásokon a mellékvágányok is gondozottak, gyomot legfeljebb egy-egy alig használt csonkavágányon látni. Az alaki fegyelem egészen más, véleményem szerint lényegesen lazább, mint nálunk. Egy fél óra a vonatablakban, erről minden szemlélőt meggyőz.

A forgalmista a vonat indítása után nyugodtan hónaalá kapja a tárcsát, aztán beballag a felvételi épületbe. Az őrházaknál a vonatot nem a téren fogadják, hanem az ablakból kihajolva, barátságos zászlólengetéssel. Ez-e a szabályzat, vagy sem — nem tudom. Mindenesetre látni ezt láttuk.

A vonatforgalom hatalmas, a vasút technikai felszerelése első látásra is jobb a mienkénél. Amíg Prága felé haladtunk, nagyon gyakran húztak el mellettünk ellentétes irányban közlekedő, jól kiterhelt tehervonatok. Nagy a személyforgalom is, sok a motorvonat és nagy örömmel fedeztük fel köztük a Ganz Vagon- és Gépgyár szépkivitelű motorvonatait. A személykocsik többsége négytengelyes, kényelmes, a mi CAK-kocsijainkhoz hasonló. De sok a réglitípusú kéttengelyes személykocsi is — főleg kis állomásokon.

Érdekesek a sorompók. Sok helyen — ahol kisebb a közúti forgalom — a sorompót fényvédővel ellátott lámpák helyettesítik. Működését nem tudtam megismerni, de alighanem szigetelt sín működteti ezeket a fényjelzőket.

Talán itt kellene megemlíteni, hogy, bár egyórás késéssel léptük át a határt, Prágáig a nagy vonatforgalom ellenére sem „fogták meg" jelzőnél a vonatot. Ebből nagyfokú szervezettségre, jó menetirányításra következtettünk. Később igazolódtak ezek a feltevések, de erről majd egy másik alkalommal.

Bánki Géza

(Folytatjuk.)

A VASUTASNAP ÉS ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE TISZTELETÉRE

Sokasodnak a vállalások, dolgozóink a vasútüzemi értekezlet határozatainak megfelelően a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére tett felajánlások teljesítésével készülnek az őszi forgalomra. Nemcsak a vállalások nagy száma, hanem azok teljesítése is azt mutatja, hogy új, nagyarányú versenymozgalom bontakozik ki a két ünnep alkalmából. Biztató jel ez a minden eddiginél nagyobbnak igérkező őszi forgalom előtt.

Ráduplázott a dombóvári fiókműhely

A dombóvári fűtőházban élénk visszhangra talált a vasútüzemi értekezletnek a mozdonyjavításokra vonatkozó határozata. A fiókműhely dolgozóinak júliusban a terv szerint *nyolc mozdonyt* kellett volna megjavítaniok, ezt azonban megduplázták, sőt több mint kétszeresét: *18-at javítottak meg.* Példásan jó munkát végez *Forgács János* mozdonylakatos és brigádja, valamint *Kollár Antal* kazánkovács brigádja. *(Várnai László leveléből.)*



Németh István, Hódmezővásárhely állomás szolgálatvezető váltóőre eredményes és balesetmentes munkával járul hozzá az állomásiak vállalásának teljesítéséhez.
(Kovács Géza felv.)

Jól halad a vállalások teljesítése Szegeden

Régen nyilatkozott meg olyan nagy versenykedv Szegeden, mint most, a vasutasnap és az alkotmány ünnepe alkalmából. A számtalan vállalás közül néhány kiemelkedő: *Daróczi László* tehervonat vezető és ifjúsági brigádja a vonatok menetrendszerinti közlekedtetését 104 százalékra vállalta és július első dekádjában 113 százalékra teljesítette. Jó munkájukat bizonyítja, hogy már hét hónap óta tulajdonosai a kiváló dolgozó címnek.

Varga II. József vonatvezető és brigádjának tagjai nem akarnak lemaradni a Daróczi-brigádtól. A menetrendszerinti közlekedtetést 109 százalékra vállalták, s a júliusi első dekádban 122 százalékra teljesítették. Már 14 hónapja tartják a kiváló dolgozó szintet.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói arra tettek fogadalmat, hogy még szorosabbra építik kapcsolataikat a szállító felekkel és szervezett munkával az egy óra alatt mozdított súlyt 9 százalékkal emelik. Ez azt jelenti, hogy ennyivel több darabárut raknak be és ki óránkint.

A rendezőpályaudvaron *Mák László* forgalmi szolgálattevő, *Karlóczai Sándor* és brigádja járulnak hozzá jó munkájukkal a napról napra növekvő forgalom gyors lebonyolításához. *(Sziládi Sándor leveléből.)*

Vállalták feszített tervük túlteljesítését

A *Budapesti Rakodási Főnökség*, amely már ötödször nyerte el az élüzem címet, a vasutasnap és az alkotmány napja megünneplésére is jó teljesítményekkel készül. A dolgozók vállalták, hogy az új, feszített élüzemszintet júliusban egy százalékkal, augusztusban kettővel, szeptemberben ugyancsak két százalékkal túlteljesítik. A teljesítés érdekében a brigádok párosversenyre hívták ki egymást. *(Takács Lajos párttitkár leveléből.)*

Tisztasági hét és vasutasnapi műszak Törökszentmiklóson

Törökszentmiklós állomás dolgozói a párt- és szakszervezeti vezetőséggel karöltve a vasutasnap tiszteletére augusztus 1-től 7-ig tisztasági hetet tartanak, hogy mintás tisztaságú állomással köszönthessék a vasutasság ünnepét. Augusztus 6-tól 11-ig vasutasnapi műszakot rendeznek. Hogy legyen, ami a dolgozókat még jobban sarkallja, versenyre hívták a debreceni igazgatóság valamennyi állomását. *(Zsiros Imre párttitkár leveléből.)*

A pécsi igazgatóság ismét az első helyen

Az igazgatóságok versenyének júniusi eredménye a következő:

1. Pécs 71,5 pont, 2. Miskolc 61,5 pont, 3. Szeged 60,5 pont, 4. Debrecen 52 pont, 5. Budapest 50 pont, 6. Szombathely 40,5 pont.

A pécsi igazgatóság munkájának fokozatos megjavításával került hosszabb idő után ismét az első helyre. Ez az eredmény különösen akkor elismerésre méltó, ha figyelembe vesszük, hogy áprilisban az ötödik, májusban a harmadik helyen végzett. Elsősorban a vontatási, a kereskedelmi, a pályafenntartási, valamint a távközlő- és biztosítóberendezések szolgálatának jó munkáját kell kiemelni.

Kimagasló gurítási teljesítmény

Rákosrendező pályaudvar dolgozói a nagy versenyszakaszok alkalmával rendszerint jó eredményekkel hallatnak magukról. Így történik ez most is. A vasutasnap és az alkotmány ünnepére tett vállalások teljesítése fokozódó tempóban folyik. A munka ütemére legjellemzőbb, hogy *kocsitartózkodási tervüket a legutóbbi értékelés szerint 141 százalékra teljesítették.* Kimagasló teljesítményt értek el a gurítási dolgozók is: július 25-én 2735, 26-án pedig 2725 kocsit rendeztek vonatokká, technikailag fejletlen, elemkijáratos gurítódombuk segítségével. Ez a teljesítmény akkor szembetűnő, ha figyelembe vesszük, hogy az előző év ugyanezen napjain mindössze 1693, illetve 2176 kocsit dolgoztak fel. A kimagasló munkáért elsősorban *Beleznai László* és *Galgóczi Nándor* állomási irányítókat, valamint *Fekete Sándor* és *Nagy László* gurító előmunkásokat illeti elismerés. *(Marján Károly leveléből.)*

Két történet Bakóca-Godisáról

Bakóca-Godisa állomás váltóállító központot kapott. Építettek hozzá természetesen WC-t is, de milyent?! A helyiségben nincs csésze, csak egy nyitott emésztőgödör. Az ajtó közvetlenül a szolgálati helyiségünkbe nyílik, ami ilyenkor nyári időben rendkívül kellemetlen. Melegebb napokon szinte alig lehet kibírni a helyiségben.

Kérjük, hogy szereljenek fel az egészségügyi követelményeknek megfelelő vízelzárós csészét, vagy pedig falazzák be a szolgálati helyiségünkbe nyíló ajtót és szabadba szolgáló ajtót vágjanak az épület falán, hogy a WC közelsége ne veszélyeztesse egészségünket.

Schmidt József
váltókezelő

Bakóca-Godisa állomás átépítése alkalmával a pályamunkások betörték a váróterem két ablaktábláját. A harmadik tábla huzat következtében tört be, a negyediket egy vércse zúzta be, amikor lecsapott egy verébre. Mivel a rendelkezések értelmében az üveghiányokat 24 óra alatt pótolni kell, az állomásfőnök sürgetésére a dombóvári pályafenntartási főnökség beüvegeztette az ablakokat. Az ablaküveg négyzetmétere 26 forint, a pályafenntartás azonban 186 forintot számlázott az állomásnak. Hogyan keletkezett a különbség? A fogas kérdést már jóideje vizsgálja az igazgatóság.

A KÖLCSÖNÖS SEGÍTÉS SZELLEMÉBEN

fontos határozatokat hozott a nemzetközi vasúti konferencia

Július 24-én véget ért Budapesten a Német Demokratikus Köztársaság, Lengyelország, Csehszlovákia, Magyarország, Jugoszlávia, Románia és Bulgária vasúti, vám- és határrendészeti képviselőinek nagy fontosságú értekezlete, amely a Szófiában megtartott miniszterhelyettesi értekezlet irányelveinek kidolgozására ült össze.

Nemzetközi irányvonatok

Amint már korábban tájékoztattuk olvasóinkat, az értekezlet tárgya a nemzetközi vasúti áruforgalom megszervezése volt. Az értekezlet részletesen megvitatta, mely esetekben, milyen viszonylatokban lehet rakodással képzett nemzetközi irányvonatokat közlekedtetni. Kimondották, hogy ilyen például a Bulgáriából az NDK-ba irányuló romlandó küldemények exportja, a magyar bauxitexport, a Lengyelországból különböző országokba irányuló fém- és kokszexport és több más tömegárueikk. Miután a rakodással képzett irányvonatok közlekedését nagyban befolyásolja az egyes országok kiviteli áruforgalma, amely előre nem látható tényezőktől (időjárás, aratás eredménye stb.) függ, az irányvonatok képzésére vonatkozóan nem lehetett minden részletre kiterjedő határozatot hozni. A konferencián megnyilatkozó kölcsönös megértés baráti szelleme mégis lehetővé tette, hogy kielégítő határozat szülessen. Elhatározták: *valamennyi ország a nehézségek leküzdésével mindent elkövet annak érdekében, hogy egyrészt a saját országából kivitelre kerülő, különféle árukkal megrakott kocsikat úgy egyesítse egy vonattá, hogy azok az átmenő vasutakon minél kisebb mértékben kerüljenek rendezésre, másrészt minden áldozatot meghoznak annak érdekében, hogy a tranzitáló rakott kocsikat bizonyos rendezés mellett adják át a szomszéd vasútnak.* Így rendezi például Csehszlovákia a Magyarországra belépő vonatokat a MÁV kívánságának megfelelően két külön csoportba, úgyanígy rendezi Magyarország a Romániába és Csehszlovákiába kilépő vonatokat. Ezzel válik lehetővé a két vagy több országból származó árukkal rakott kocsik irányvonatokká képzése.

A határállomási kezelések meggyorsítása

A konferencia másik nagy jelentőségű tárgya *a határállomási munka egyszerűsítése, a határállomási kezelések meggyorsítása volt.*

Első ízben fordult elő, hogy ilyen kérdések megtárgyalására egy asztalhoz ültek a határállomásokon működő különféle szervek legfelsőbb vezetői. Ma még talán nem is egészen felismerhető távlatokat nyitott meg ez a megbeszélés. Ez kitűnt azokból a vitákból, amelyeket a delegátusok a plenáris ülésen tartottak, ahol mindhárom szerv, *a vasút, a vámhatóság és az útlevélhatóság képviselői egymás támogatását kérték és a maguk legmesszebbmenő támogatását ajánlották fel.* Ennek eredményeként elhatározták: *közös határállomásokat állítanak fel és a személyvonatok határállomási tartózkodását 30 percre csökkentik.*

Megtörtént tehát az első lépés, amelyeket további újabb erőfeszítések, újabb tárgyalások követnek. A nemzetközi áruforgalom fejlődése következtében már a jövőben a nemzetközi tehervonati értekezletek előtt meg kell állapodni irányvonatok közlekedtetésében és a vonatösszeállítási tervek elkészítésében, hogy a menetrendek összeállításánál mindezt figyelembe lehessen venni.

Két nyilatkozat

Lehmann elvtárs, a Német Demokratikus Köztársaság vasútügyi miniszteriumának küldötte a konferencia végeztével a következőket mondotta:

— A konferencia egyik célja az volt, hogy megegyezés jöjjön létre hét ország határrendészeti vámhatósága és vasúti képviselői között, miként lehet a nemzetközi forgalmat gyorsabbá tenni. Örömmel számolhatok be otthon arról, hogy ezt a kérdést sikerült mindnyájunk megelégedésére rendezni. *A német delegáció nevében köszönetet mondok vendéglátónknak, a Magyar Államvasutak nemzetközi osztályának, amiért olyan jól szervezte meg a budapesti konferenciát és ezzel lehetővé tette a megállapodást.* Köszönöm azt is, hogy megismerhettük Magyarország egyik legszebb vidékét, a Balatont. Bízom abban, hogy a konferencia még közelebb hozza egymáshoz a népi demokratikus országokat és közöttük a Magyar Népköztársaság és a Német Demokratikus Köztársaság közötti kapcsolatok további fejlődését szolgálja.

Serb Joan vezérőrnagy, a Román Népköztársaság belügyminiszterhelyettese, a román határrendészeti delegáció vezetője a következőket mondotta.

— Minden résztvevő megtette a legmesszebbmenőket azért, hogy eredményes legyen a budapesti konferencia. A legfőbb eredménynek tekintem, hogy ez volt az első olyan megbeszélés, ahol igaz barátokként tárgyalták meg a legfontosabb vasúti szállítási kérdéseket a népi demkoratikus országok különböző hatóságainak küldöttei. A budapesti értekezlet eredményeként a legközelebbi hónapokban felállítjuk a közös határállomásokat, amelyek meggyorsítják a nemzetközi áruforgalmat. Menet közben tartjuk majd meg a vonatokban a vám- és útlevélvizsgálatot. Ez a módszer felére csökkenti a határkezelési eljárásokat. Ezeket a határozatokat a jövő év közepéig, az 1957. évi menetrend megjelenéséig szeretnénk megvalósítani.

AUGUSZTUS 1-ÉN ÉLETBE LÉP AZ ÚJ MENETRENDFÜGGELÉK

Augusztus 1-én lép életbe az új Menetrendfüggelék. Ez a szolgálati könyv a vasútüzem legfontosabb adatait és alapvető utasításait tartalmazza.

A vasúti szolgálat különböző ágai egymással szoros összefüggésben vannak. Legszorosabb a kapcsolat a vontatási és forgalmi szakszolgálat között. A vonatok menetrendjének elkészítésétől kezdve, a vonatok terhelésének, azok sebességének megállapításán át egészen a tényleges közlekedés lebonyolításáig alig van munka, melyet a két szakszolgálat nem együtt végezne. Természetesen ezeknek a feladatoknak a megoldásánál figyelemmel kell lenni arra is, hogy milyen lehetőségek állanak rendelkezésre az egyik és a másik szolgálati ágnál. A mozdonyok teherbírása, a mozdonyok kiszolgálásához szükséges idő, a kocsik teherbírása, besorozása, az alkalmazható tengelyszám, mind bizonyos műszaki feltételektől függ, amiknek ismerete a forgalom lebonyolításánál nélkülözhetetlen.

E műszaki feltételeket foglalja magába a Menetrendfüggelék, mely a forgalmi utasítás mellett a vasútüzem legfontosabb és legnélkülözhetetlenebb technikai szakkönyve.

Amig a forgalmi utasítás a vasúti forgalom lebonyolításához (lényegében a vonatok mozgatásához) szükséges utasításokat és rendelkezéseket tartalmazza, addig a Menetrendfüggelékben a forgalmi szolgálat végrehajtásához elengedhetetlen és azzal szorosan összefüggő forgalomtechnikai (műszaki) határozmányok, szabályok, valamint a vasúti pályákra és járművekre vonatkozó adatok vannak felsorolva.

A szocialista tervgazdálkodás lüktető üteme, a vasúton is új lökört, új életet teremtett és olyan tempót diktált, amelynek következtében csakhamar szűkké, elavultakká váltak a régi vasútüzemi szabályok és hamarosan e korlátok szétfeszítésére került sor. Ez lett a sorsa az 1944-ben kiadott Menetrendfüggelék számos törvényének is.

Az új Menetrendfüggelék szerkesztésekor felülvizsgálat alá vettük valamennyi rendelkezést. Javaslatot kértünk és kaptunk a dolgozóktól, szocialista fejlődésünk minden tapasztalatát felhasználtuk.

A vonalak terhelési szakaszok szerinti beosztása és az ennek megfelelő új, korszerű terhelési táblázatok összeállítása nagy lépés a szocialista vasút építésében. Az 5. táblázat általános határozmányait úgy egészítettük ki, hogy azok a mozgalmak továbbfejlődésének tág teret biztosítsanak. A 4. táblázatban a tengelynyomások korlátozásait mind a felépítmény, mind a hidak szempontjából a legcsekélyebbre csökkentettük. A mozdonyok és mozdonyvonatok közlekedését és továbbítását szabályozó 9 A—B-táblázatok kezelése egyszerűbbé és könnyen áttekinthető lett. A 16. táblázatban a vonatok menetsebességére, a 17. táblázatban pedig a vonatok fékkiszabására vettük fel azokat a kiegészítéseket, amelyek a vonatok rugalmas, gyors és biztonságos közlekedését biztosítják. Ugyanígy korszerű, műszaki adatokkal és szabályokkal állítottuk össze a Menetrendfüggelék többi táblázatait is.

Az új Menetrendfüggeléket tekintsük úgy, mint napi munkánk egyik hasznos eszközét, amelynek használatánál azonban elengedhetetlen előfeltételekre van szükség. Lássuk röviden azokat a feltételeket, amelyekre az új Menetrendfüggelék számít, amelyeket az új Menetrendfüggeléket használó minden dolgozónak munkájában minden körülmények között szem előtt kell tartani.

E feltételek között legelső helyen áll a *szocialista öntudat.* A szocialista öntudat természetes következménye a munkafegyelem, amelynek a vasútnál fokozott jelentősége van. Nálunk a munkafegyelem az apró lazaságok és mulasztások nemtűrésén felül a feladatok leglelkiismeretesebb elvégzését, a szabályzatok pontos ismeretét és maradéktalan betartását jelenti, azt, hogy a menetidő és az előírt sebességek betartása vastörvény.

A vasút veszélyes üzem. Ez a tény a legmesszebbmenő óvatosságot kívánja, mindenekelőtt a szállított személyek és tárgyak, valamint saját dolgozóink testi épségének megőrzése végett. Ez a nagy felelősség a legtökéletesebb biztonságot követeli. Ne tévesszen meg senkit, ha a szabályok egyszeri, vagy többszöri áthágása nem okoz bajt. Ha a baleset lehetősége megvan, az előbb, vagy utóbb be is következik.

Legmesszebbmenően ki kell fejleszteni és meg kell követelni az egyéni felelősséget. Az egyéni felelősség átérzése biztosíték a kívánalmak teljesítésére.

Számít az új Menetrendfüggelék arra is, hogy a forgalmi szakszolgálat méltányolja a vontatás törekvéseit és minden rendelkezésre álló lehetőséget felhasznál, hogy támogassa azokat. A lehető legkevesebbre csökkenti a vonatok megállítását és különösen ügyel arra, hogy nagyterhelésű vonatoknál csak elkerülhetetlen esetekben következzék ez be, különösen kedvezőtlen pályaviszonyok mellett. Jól kiterhelt vonatok indítására törekszik, hogy mozdonyaink jó kihasználását a maga részéről is elősegítse.

Az új Menetrendfüggelék nagy segítség további munkánkhoz, az eredményes felhasználás azonban a forgalmat lebonyolító dolgozókon múlik.

Benedek János
műszaki főintéző

Komplexbrigád megállapodás

Tatabánya-felső állomás tervhivatalnoka, a Szénértékesítő Vállalat tatabányai kirendeltsége, a Cement- és Mészművek szállítási osztálya, a MÁV Szertárfőnökség, a forgalmi szolgálattevők, a gurítási tolatásvezetők és a kocsimesterek komplexbrigád megállapodás keretében együttesen vállalták, hogy *az irányvonati tonnatervet 115 százalékra teljesítik a vasutasnap tiszteletére.*

Az egész őszi forgalom tartamára *110 százalékra* vállalták az irányvonati tonnaterv teljesítését, hogy a kocsiforduló idő három nap alá szorításához hozzájáruljanak.



Kiss Zsuzsanna pályamunkás két éve dolgozik a gödi pályamesteri szakaszon. Munkatársával, Ujhelyi Jánossal minden munkában megelőzi a csapat többi tagját.
(Kovács Géza felv.)



„Hálás szívvel köszönjük a MÁV-kórház zenekarának és kultúrgárdájának, hogy gyógyulásunkhoz színvonalas, szórakoztató műsorokkal is hozzájárul" — írták a kórház XII. osztályának betegei. A köszönetet készséggel tolmácsoljuk, további jó munkát kívánva a kórház orvosaiból és dolgozóiból álló művészegyüttesnek.

★

Sásd állomáson három hete fejezték be a rakodó kövezését. Iparvágány építése miatt azonban hamarosan fel is szedhetik. Az ember sokszor kénytelen azt hinni: valahol létezik egy csodálatos hivatal, amely gondosan ügyel, nehogy az ilyen munkákat véletlenül összehangolják.

★

A pontosság nemcsak a királyok erénye, hanem a vasúté is — kellene, hogy legyen. Ezért tesszük szóvá, hogy az Aa 3312. számú kocsi 235. számú ülése felett levő kép aláírásába sajnálatos „sajtóhiba" csúszott. Nem, nem a lillafüredi vízesést ábrázolja a kép, mint az aláírás mondja, hanem a bakonynánai Galyaszurdok fürdőjét. Ne vezessük félre a turistákat.

KÖSZÖNET

DISZ-szervezetünk színjátszó csoportja a Landler Jenő kulturális seregszemle keretében az Északi Járóműjavító művelődési otthonában szerepelt. Színdarabunk bemutatásához igen lelkes segítséget kaptunk a művelődési otthon dolgozóitól, melyet szeretnénk a „Szocialista Vasútért"-ban a széles vasutas nyilvánosság előtt is megköszönni:

A pécsi igazgatóság DISZ-szervezetének színjátszó csoportja július 8-án a „Pierre Semard" művelődési otthonban előadta Barta Lajos: „Szerelem" című négyfelvonásos színdarabját. Jóleső érzéssel vettük az otthon igazgatóságának és dolgozóinak előzékeny és fáradságot nem ismerő segítségét, amiért ezúton is hálás köszönetet mondunk.

A pécsi igazgatóság DISZ-szervezete nevében:

Garabon Sándor
DISZ-titkár.

A szalmazsáktól az üzemorvosi rendelőig

Előljáróban le kell szögezni: a címben szereplő szalmazsák és az üzemorvosi rendelő között legfeljebb annyi az összefüggés, hogy mindkettő a bürokrácia miatt kívánkozik újságcikkbe. Ámbár csak a szerencsének, no meg az erős, egészséges szervezetnek köszönhető, hogy a celldömölki Építési Főnökség Herenden dolgozó 4-es számú mozgó építésvezetőségének néhány dolgozója nem került a szalmazsákról az üzemorvosi rendelőbe. Mert bizony hónapokon át olyan szalmazsákon aludni, amiben nincsen szalma — nem csekélység egy érző dereáknak, különösen, ha egy kis reuma is bújkál benne.

Vajon ki fizesse?

Márpedig nevezett építésvezetőség 30 laktanyakocsijának lakói hónapokon át aludtak olyan szalmazsákon, amiben már csak mutatóban maradt egy-két összetöredezett szalmaszál. De az ÜB, az építésvezetőség hiába fordult hetvenhét helyre, igazgatóságtól Anyagellátási Igazgatóságig, a szalma csak nem érkezett meg. A legbosszantóbb mégis az volt, hogy helyben, Herenden bármennyi szalmát vásárolhattak volna, csakhát erre sehol sem tudtak felhatalmazást kapni.

Végre a területi bizottság megsokallta a dolgot, saját hatáskörében szerzett 10 mázsa szalmát — Kőszegről. A bökkenő csak az —, s ottjártunkkor még nem sikerült megoldást találni —, hogy ki fizesse a szállítási költséget? Reméljük, azóta a probléma kedvezően eldőlt, az építésvezetőség dolgozói hosszú hónapok után már nem a puszta deszkán, hanem tömött szalmazsákon alszanak, de ez az eset is követelően sürgeti: mielőbb kapjanak nagyobb hatáskört a szolgálati vezetők, lehetőleg akkorát, amely szalmavásárlásra, az ágyneműk mosatására, s egyéb fontos szükségletekre is kiterjed, mert nem csupán Herenden okozott ilyen kellemetlenséget több száz dolgozónak a bürokratikus megkötöttség.

S hogy összefüggően folytassuk: ha a szalmazsákhiány kényelmetlenségeinek következtében néhány dolgozónak orvoshoz kellett volna fordulnia, ez sem ment volna olyan simán. A legközelebbi üzemorvosi rendelő Ajkán lenne — ha végre, többéves huzavona után sikerült volna ezen a nagylétszámú, s mind bővülő ipar- és bányaállomáson állandó orvosi rendelőt létesíteni. De nem sikerült, így csak üzemorvos van, aki naponta két óra hosszat az állomástól távollevő lakásán rendel. „Nincs keret" — ez a két bűvös szó akadályozza az ajkai rendelő megnyitását, pedig nem is kellene olyan tág keret ahhoz, hogy a pályafenntartási laktanyában berendezhessék a rendelőt.

Ahol még nyáron is hideg az étel

És ha már Herendről. Ajkáról van szó, beszéljünk végül arról is, miért kapják a fent említett építésvezetőségi dolgozók hidegen, úgy délután félnégy-négy óra tájban az ebédet. Azért, mert vágánygépkocsival szállítják Ajkáról az ételt, s órák telnek bele, amíg a gépkocsi a nagy forgalomban Herendre tud vergődni. A dolgozóknak azonban a hideg ételnél is roszszabbul esik az, hogy a szakszervezet munkavédelmi osztálya már hónapokkal ezelőtt megigérte: konyhakocsit harcol ki a számukra, de a kocsi csak nem akar megérkezni.

Az újítások sorsa a Szegedi Igazgatóság területén

Beszámoltunk már arról, hogy igazgatóságunk területén az elmúlt hónapokban a műszaki színvonal emelése érdekében gócponti értekezleten beszélték meg a dolgozók a feladatokat. A megbeszéléseken sok szó esett az újításokról is és még több ígéret hangzott el arra vonatkozóan, hogy többet fognak törődni az újításokkal.

Több szolgálati helyen valóra is váltak az ígéretek. A *békéscsabai fűtőháznál például másfél hónap alatt 24 újítást adtak be*, melyből nyolcat már el is fogadtak. De hasonlóan javult a munka Békéscsaba forgalom és kereskedelmi szolgálatnál is, ahol háromszorosára emelkedett az újítások száma. Más a helyzet azonban azokon a szolgálati helyeken, ahol azt gondolják, hogy az ígéret egymagában is elegendő. Ilyen a helyzet *Kiskunhalas* és *Kecskemét* pályafenntartásnál.

Kiskunhalason az utóbbi időben egyetlen újítás sem született. *Szekeres Kálmán* újítási előadó úgy látszik nem sokat törődik az értekezleten hallottakkal. *A bajt tetőzi, hogy nem törődnek a szolgálati vezetők és a szakszervezet aktívái sem.* Szeged állomáson sem sokkal jobb a helyzet. *Szabó Pál* újítási megbízott amióta tranzitos vonatvezető, igen keveset foglalkozik az újítási feladatokkal.

De hiba lenne, ha nem keresnénk az okokat a vasúti főosztály 9. szakosztályánál is. Meg kell mondani, hogy *több gondosságot várunk tőlük a javaslatok elbírálásánál.* Jelenleg is még az elmúlt évről 6 darab és 1954-ről 1 darab olyan javaslat fekszik az I/9. szakosztályon, amely elbírálásra vár. Ha többet nem, de annyit legalább elvárnak az újítók, hogy érdemleges választ kapjanak újításuk sorsáról.

Sz. S.

TÍZÉVES TALÁLKOZÓ

A Vasúti Tisztképző Intézet 1946-ban végzett hallgatói tízéves találkozójának ideje: 1956. augusztus 4.

Találkozás VIII., Luther utca 3. szám alatt 18,30 órakor. Rövid ünnepség után előreláthatólag 20,30 órakor a Nyugati-pályaudvar Utasellátó helyiségében zenés, társas ünnepi vacsora kezdődik. Részvételi díj személyenként 30 forint, amelyet a névre szóló meghívó mellé csatolt csekklapon kérünk legkésőbb július 29-ig postára adni. A csekkszelvényt az ünnepségre az elvtársak hozzák magukkal.

Pontos megjelenést kérünk.

Intéző Bizottság

A szakszervezet központi vezetőségének határozatáról beszél a bizalmi

Havonta átlag 3000 kilométert utazik *Katona Gyula* elvtárs, *Püspökladány* állomás vonatkísérője, s egészen a legutóbbi hetekig, főként a fékbódéban tette meg ezt az utat, mint vonatfékező. Tizennégy éve dolgozik a vonatkíséretnél, tehát nem nehéz kiszámítani, hogy ez alatt az idő alatt tízszer is körülutazhatta volna az Egyenlítőt.

— És mennyit jelent ez időben? — kérdezzük Katona elvtárstól.

— Havonta átlag 300—320 óra szolgálatom van.

Azt hisszük, nehezebben megválaszolható kérdést teszünk fel, amikor aziránt érdeklődünk, hogy ilyen erős szolgálat mellett hogyan tudja szakszervezeti csoportjának ügyeit is intézni.



A Celldömölki Építési Főnökség dolgozói az első negyedévben adták át a zalaegerszegi fűtőház dolgozóinak az új öltöző-mosdó és egyéb szociális célokat szolgáló épületet.
(Mező László felv.)

— 1950 óta vagyok szakszervezeti bizalmi — válaszolja. — Bevallom, nem könnyű a csoport mind a 12 vonatkísérő tagjával egyszerre találkoznom. De ha közvetlenül nem is mindig sikerül, közvetve állandóan kapcsolatot tartok csoportom tagjaival. Mégpedig úgy, hogy a csoport egy-egy régi tagját is megkérem, mondja el a többieknek a legidőszerűbb feladatokat. Persze később találkozom csoportom többi tagjával is, s ilyenkor meggyőződöm róla, hogy a „közvetett beszélgetés" megtörtént-e.

— De a szakszervezet központi vezetőségének július 9-i határozatát sikerült együttesen megbeszélnünk. A határozattal teljes egészében egyetértett csoportunk minden tagja. Különösen helyeselték az új versenyformák kialakítását, valamint a pihenőnapok biztosításának fokozottabb ellenőrzését. Bár a határozat nem mondja ki külön, de bizonyosra vesszük, hogy rövidesen megoldódik a vonatkísérők, illetve a tolatószemélyzet és a mozdonyszemélyzet versenyének közös nevezőre hozatala. A pihenőnapok kérdése szintén rendkívül fontos a mi munkakörünkben, s bár állomásunkon a jobb szervezés eredményeképpen már alig vannak „bentmaradt" pihenőnapok, mégis gyökeres rendezésre van szükség. Különösen abban a vonatkozásban, hogy a dolgozók előre értesüljenek róla, mikor lesz pihenőnapjuk.

— Kevés szó esik a szolgálati helyeken a téli felkészülésről, pedig — helyesen szögezi le a határozat — az őszi forgalom feladatai közben időben fel kell készülni a téli zord időjárás elleni védekezésre. Emlékszünk még az ajtó nélküli fékbódékra, a rossz állapotban levő kalauzkocsikra, amelyekben a szolgálat kétszeresen nehéz volt. Ma már kevesebb az ilyenfajta hiányosság, de a szakszervezeti csoportoktól kezdve az üzemi bizottságokig mindenkinek már most szorgalmaznia kell, hogy *minél kedvezőbb szolgálati körülményeket teremtsünk az őszi és téli forgalom idejére.*

— Az erős szakszervezet, a tekintélyét biztosítani tudó üzemi bizottság képes csak megfelelő gondoskodást kivívni dolgozóinak. Ezért igyekszem az újfelvételes dolgozókat is mielőbb bevonni a szakszervezeti munkába, s ezért őrködöm a pontos tagdíjfizetés felett.

Katona Gyula elvtárs szakvonali és szakszervezeti munkája mellett jó példát mutat csoportja tagjainak továbbképzésben is. Nemrégiben tette le a vonatvezetői vizsgát, s most tovább tanul. A VIII. osztályba iratkozott be a dolgozók iskolájában.

Egy éve járja az országot a fékoktató kocsi

Az idei vasutasnapon lesz egy éve, hogy a *Debreceni Járműjavítóban Bihari József* műszaki felügyelő vezetésével elkészült *az első fékoktató kocsi.* Az azóta eltelt esztendő alatt a kocsi sok helyen megfordult, számtalan szolgálati helyen tanulmányozták nagyszerű berendezését, a különböző fékszerkezeteket, feszmérőket, fékezőcsapokat, szemléltető metszeteket, használták a filmvetítő-berendezését, a hallgatóság 32 ülőhelyét stb.

A kocsi segítségével az egy év alatt *16 000 vontatási és műszaki dolgozó részesült szemléltető fékoktatásban.* Ahol már járt a kocsi, ott észrevehetőleg bővült a mozdonyvezetők, kocsivizsgálók, művezetők, féklakatosok és egyéb gépészeti dolgozóknak a fékberendezések működésével, kezelésével kapcsolatos tudása. *Kovács József* és *Hegyvári János* oktatóknak, akik felváltva járnak a kocsival, előadásaik végeztével a hallgatók sok kérdést tesznek fel s ők a rendelkezésre álló fékmodelleken mindjárt „kézzelfogható" magyarázatot adnak a kérdésekre. A kocsin levő vetítőberendezés segítségével a szakszolgálat körébe tartozó oktatófilmeket is bemutatják.

A kocsi a vasúti főosztály által megadott terv alapján tovább folytatja útját és az ország minden részébe elmegy. Legközelebb *a budapesti szolgálati helyek után Dorog, Komárom, Győr következik.*

Az első év tapasztalatai alapján most már szükség lenne rá, hogy *a kocsi berendezését kibővítsék villamoskompresszorral.* Ez feleslegessé tenné a szemléltető fékberendezések működésébe hozásához levegőt szolgáltató mozdony igénybevételét és az oktatás idejére nem lenne mozdonyt elvonni a forgalomtól. Kellene egy ventillátor is, mivel a vetítések alatt a besötétítés végett fel kell húzni az ablakokat és a hallgatóság a légmentesen lezárt kocsiban sokat szenved a nyári hőségtől.

Végül pedig arra lenne szükség, hogy a működésének második esztendejébe lépő fékoktató kocsi útiprogramját most már úgy állítsák össze, hogy ne csak a vontatási és gépészeti dolgozók részesüljenek benne oktatásban, hanem *a vonatvezetők, vonatfékezők és forgalmi szolgálattevők* is.

Őrködnek afelett, hogy az őszi forgalomban is mindig előtérben maradjon a dolgozó ember

Az igazgatósági őszi forgalmi értekezlet jó alkalom volt arra is, hogy találkozzanak a miskolci területi választmány tagjai. Közvetlenül megbeszélhették egymással és a területi bizottság tagjaival eddigi tapasztalataikat és a szakszervezet központi vezetőségének július 9-i határozatából adódó feladatokat. Így leírva ez meglehetősen hivatalosan és szárazon hangzik, pedig a választmányi tagok megbeszélése egyáltalában nem hasonlított a hivatalos jellegű értekezletekhez. Beszélgetés volt inkább — olyan emberek beszélgettek, akik idejük legnagyobb részét a dolgozók között töltik, felelősséget éreznek azért, hogy a szakszervezet minél jobban be tudja tölteni hivatását, s őrködnek afelett, hogy az őszi forgalom nagy feladatai közben is mindig előtérben maradjon a dolgozó ember.

A segélyek elbírálásáról

Ezért kapott például olyan fontos hangsúlyt a megbeszélésen a rendkívüli segélyek ügye.

— Tudjuk, hogy a rendelkezésre álló segélyalappal nagyon gondosan kell gazdálkodni — mondta *Takács Zoltán* elvtárs, aki öt üzemi bizottság munkáját segíti. — Fontos, hogy a segély mindig oda kerüljön, ahol a legnagyobb szükség van rá. Mi, választmányi tagok is őrködjünk afelett, hogy a legalaposabb, leglelkiismeretesebb környezettanulmányozás után ítéljék oda a segélyeket.

Szabó Gyula elvtárs mindjárt példát is mondott arra, hogy az üzemi bizottságok nem mindig foglalkoznak elég lelkiismeretesen a dolgozók ügyeivel. A szuhakállói üzemi bizottság elnökének asztalfiókjában kilenc hónapig porosodott *Farkas Gyula* váltóőr segélykérvénye. Ugyanez az üzemi bizottság egyáltalán nem igényelt üdülési jegyeket, senkit sem javasolt üdülésre. Az üzemi bizottságban egyébként is igen kevéssé érvényesült a kollektív vezetés, a dolgozók szinte azt sem tudták, hogy az elnökön kívül más tagja is van az ÜB-nek. *Szabó* elvtárs minderről tájékoztatta a területi bizottságot, s azóta megfelelő segítséggel nagyrészt helyrejöttek a dolgok. *Farkas* elvtárs megkapta a segélyt, *Forgács Zoltán* elvtárs a napokban utazik üdülésre, s az ÜB többi tagja is bekapcsolódott a szakszervezet tevékenységébe.

Egy másik példát is érdemes feljegyezni annak bizonyítékául, hogy az illetékesek néha a lényegről feledkeznek meg. *Sárospatakon* öltöző és mosdó épül. *Szabó László*, a választmány tagja örömmel nézte az építkezést, s csak akkor döbbent meg kissé, amikor közölték, hogy szeptember 30-ra átadják az új létesítményt. Megdöbbenésének pedig az volt az oka, hogy sehol a környéken nyoma sincs víznek, s az építésvezetők sem tudtak arról, tervbevették-e megfelelő kút fúrását. Lehet, ha Szabó elvtárs a területi bizottság útján nem hívja fel az illetékesek figyelmét erre a körülményre, a nagy költséggel felépült mosdóból éppen a lényeg — a víz hiányzott volna.

Határozottabban és tájékozottabban

Jó tapasztalatok ezek arra, hogy a választmányi tag járjon nyitott szemmel. De a megbeszélés nemcsak ilyen „pozitív" eredményekkel járt. Megállapították a választmányi tagok azt is, hogy a választmány nőtagjai — *Balázs Margit* és *Medve Rozália* kivételével — alig vesznek részt a szakszervezeti munkában. *Onódi Éva*, a jászapáti fűtőház irodakezelője még annyi fáradságot sem vesz, hogy a területi bizottság kéréseire válaszoljon. Megállapították, hogy a választmány öt nőtagjának elsősorban a most megalakult nőtanácsok munkájához kellene segítséget nyújtani, azt kellene ellenőrizniük, hogyan foglalkoznak az üzemi bizottságok a nőtanácsokkal.

Megállapodtak abban is, hogy a területi bizottság jól bevált, havonta megjelenő tájékoztatójában még nagyobb teret szentel a szakszervezet IV. kongresszusa előkészítésének, a Központi Vezetőség július 9-i határozata végrehajtásának, s végül elhatározták a választmány tagjai, hogy a területi bizottságon havonta rendszeresen fogadónapokat tartanak. Így még több alkalmuk nyílik arra, hogy a dolgozókkal találkozzanak, s egyúttal közvetlenebb kapcsolatba kerüljenek a területi bizottsággal, valamint az igazgatóság vezetőivel, dolgozóival.

— Mind jobban kialakul a választmány kollektívájának tevékenysége — mondotta a megbeszélés után *Bernáth Bertalan* elvtárs választmánytag. — A szakszervezet központi vezetősége határozatának ismeretében határozottabban, tájékozottabban folytatjuk munkánkat.

A dolgozókkal együtt

Szeged dolgozóinak régi problémáját oldják meg: üzemi konyhát kapnak. Ezért szükséges, hogy az állomás épületéből egyes munkahelyeket áthelyezzenek Szeged—Tisza pályaudvarra. Az építkezés nehezen indult meg. Az eredeti terv a dolgozók véleménye szerint nem volt helyes, de az építést végző szervek nem akarták figyelembe venni a javaslatokat és a végnélküli vita miatt a munka nem indult meg.

Csintalan elvtárs, az igazgatóság helyettes vezetője és *Parajdi* elvtárs, a II. osztály vezetője személyesen kapcsolódtak be a vitás kérdések megoldásába. A helyszínen hallgatták meg a dolgozók véleményét és az elhangzottak alapján saját felelősségükre módosították a tervet — többletköltség nélkül.

A vezetők magatartása nagy megelégedést váltott ki a dolgozókból. Bátrabban merik felvetni a hiányosságokat, ha a vezetők részéről ilyen segítőkészséget tapasztalnak.

Cserháti József
szegedi igazgatóság

KOMLÓTÓL SZTÁLINVÁROSIG

A tartalék már délután kihuzott a szénosztályozóból 17 gázszénnel rakott *Kab*-kocsit és kiállította a teherpályaudvar induló vágányára. Most éjfélre jár az idő s *Gyimesi János* elvtárson, *Komló állomás* egyébként nyugalmáról, körültekintő intézkedéseiről ismert forgalmi szolgálattevőjén némi izgalom vesz erőt, mert szeretné a 17 kocsit, amely nem más, mint a 6167-es számú sztálinvárosi szénirányvonat szerelvénye, a menetrend szerinti idő előtt indítani. *„Ha már a bányász elvtársak előbb megrakták, ne álldogáljon itt hiába"* — mondja.

Tudniillik *„előrerakodás"* történt. A 17 kocsi megrakása a 22 órakor kezdődő műszak feladata lett volna, de mivel rossz volt a sztálinvárosi buktató és öt napig nem tudta fogadni a Kab-szerelvényeket, a felszaporodott termelésből már délután megrakták a vonatot. Egyébként a bánya és az állomás dolgozóinak jó együttműködése eredményeként napi két irányvonattal folyamatosan történik a szén szállítása Sztálinvárosba, egyik a kokszolónak, másik az erőműnek. Amióta május 27-én az első Kab-szerelvényt ünnepélyesen útjára bocsátották, 53 nap alatt ez az 55-ik gázszénvonat.

Indulás 45 perces előnnyel

Közben Gyimesi elvtárs érdeklődik a menetirányítónál, milyen kilátása van a vonatnak, ha a 1.56 órai menetrendszerinti idő helyett már 1 óra körül elindul. *„Dombóvárig előreláthatólag semmi akadály"* — hangzik a válasz, mire a forgalmi szolgálattevő méginkább gyorsítja intézkedéseit. Nulla óra 20 perckor jelentkezik a dombóvári szakasz, *Tombor Sándor* vonatvezető és *Kovács Mihály* zárfékező. Nulla óra 30-kor újabb megbeszélés a menetirányítóval, majd 0.32 órakor megérkeznek a vonat okmányai, melyeknek tanúsága szerint a 6167-es 17 buktatható, egyenként négytengelyes, 60 tonnás Kab-kocsiból áll. A kocsik *38—40 tonnáig terheltek*, mert a rétszilas—sztálinvárosi nehéz terhelési szakasz nem bírja a nagyobb tengelynyomást. Maga a szénszállítmány 678 tonna, így az önsúllyal együtt 1116 tonnás a vonat.

Nulla óra 40 perckor *Pintér József dombóvari* mozdonyvezető 424 043-as gépe rájár a szerelvényre, 47-kor fékpróbázik és 1 óra 11 perckor, a menetrendszerinti időnél 45 perccel korábban a forgalmi szolgálattevő indítja a vonatot.

Az első akadály

A mozdonyvezető kihasználja a komló—bakócai szakasz lejtviszonyait és Bakócáig 11 perc rövidmenetet csinál, így a 43 perces előírásos menet helyett 32 perces menetidővel 1 óra 43 perckor akadálytalanul haladunk át Bakócán. Az így szerzett előny, sajnos, hamar elvész, mert jelentkezik az első akadály. A sásdi kijárati jelző előtt meg kell állni, mert a bejáratnál *„kinyújtózott"* a 978-as tehervonat, amellyel itt kellett volna keresztezni. A rajta levő 324-es gép csak füttyög, de nem bírja felhúzni az emelkedőn vonatát — amint utóbb kiderül — azért, mert rossz a homokoló berendezése.

Már 15 perce ácsorgunk, amikor az állomásból kerékpáron érkezik a szolgálattevő és intézkedik, hogy *a mi 424-esünket akasszák le, menjen előre a váltóig és húzza meg az elakadt vonatot.* A mozdonyvezető morog és valami olyasmit mond, hogy „nem adnak nekem azért egy fillért se", de leakasztás után mégis azonnal indul és mozgásba hozza az 52 tengelyes K-szerelvényt. Alig negyedóra alatt vissza is tér, ám ekkorára már 37 percet *„ránk vert"* ez a nem várt epizód. Emiatt aztán most szurkolhatunk, hogy be tudunk-e menni Dombóvárra a 6120-as érkezése előtt. Mert ha nem, jöhet az újabb ácsorgás. Szerencsére sikerül, de a tervezett áthaladásból mégsem lesz semmi, mert be kell várnunk az útban levő 950/C számú vonatot.

No, ha már úgyis várni kell, a vonatvezető kihasználja az alkalmat és megbeszélést folytat a menetirányítóval. Megegyeznek: Szakály-Hőgyészig szabad az út, onnan vízvételezés után gyorsan tovább kell menni, hogy át tudjunk haladni Keszőhidegkút-Gyönkön. Ezzel az elhatározással indulunk tovább, most már 1075-ös vonatszámban 3.14-kor. Erősen szürkül már, amikor 4.02-kor bejárunk Szakály-Hőgyészre. Amíg a gép kezel és vizet vesz, Tombor elvtárs ismét értekezik a menetirányítóval, akinek tanácsára a vízvételezés meg is hosszabbodik három perccel, hogy az 1962 D-nek legyen ideje befutni Hidegkútra mire mi odaérünk és a keresztezésnek ne legyen akadálya. Így is korán érkezünk azonban, mert az 1962/D még nem futott be és nekünk ismét meg kell állni, igaz, hogy csak egy percre.

Innen azonban már csakugyan szabad az út, úgy hogy Rétszilason áthaladás közben kiáltják fel a 7877-es újabb vonatszámot. Már-már úgy látszik, hogy megállás nélkül befutunk Sztálinvárosba, de Nagykarácsonyban ismét megállás következik a 6870-es Kszerelvény és a 6822 II. keresztezése miatt. Hat óra 11 perctől pontosan 7 óráig tart az ácsorgás. Csekély vigasz, hogy innen aztán csakugyan nem kell többet megállni, mert a Sztálinváros előtti emelkedőn a gép csak lépésben húzhat felfelé, s így vonatunk 7.40-kor jár be első szocialista városunk állomására.

A 6.39 órás menetidő így is azt mutatja, hogy a mozdonyszemélyzet, amelynek Pintér elvtárson kívül *Herke* és *Mészáros* fűtők voltak a tagjai, valamint a vonatkíséret *jól dolgozott*. A 2.03 órás ácsorgás azonban arra figyelmeztet, hogy a menetirányító és az állomási szolgálatnak még sok tennivalója van a vonatforgalom tervezésében, szabályozásában, hogy az irányvonatok útja zavartalan lehessen és megfeleljen azoknak a követelményeknek, amelyeket a XI. vasútüzemi értekezlet határozata megszab.

Kommentár nélkül

Kommentár nélkül bocsátjuk az olvasók, de elsősorban az érdekeltek elé a budapest—ferencvárosi fűtőházhoz tartozó 424.111-es számú gép mozdonyvezetőjének kivonatolt eseménykönyvi jelentését:

„Jelentem a fűtőházfőnökségnek, hogy a VI. 26-án közlekedő 452. sz. vonat érkezése után Miskolc mozdonyfelvigyázója azt mondta, hogy a 475. számú fordavonatot fogom továbbítani. A vonathoz 27-én 1 óra 20 perckor kijártam, a jelentkezést elfogadták, majd egy kis idő múlva azt mondta a forgalmista, hogy menjek vissza a salakcsonkába, mert nem a 475-ös, hanem a 485. számú vonatot továbbítom. *A félreállás után megtudtam, hogy a 475. számút egy miskolci gép vontatja*, mi pedig egy jóval később induló vonatot viszünk.

Így csinálja ezt Miskolc több esetben. *Nem a fordavonatot viteti velünk, hanem a könnyű vonatot sózza ránk, azzal sem törődve, hogy 4—5 órát késleltet bennünket.*

Miskolcról 5.45 órakor indultam el Hatvan felé. Kálkápolnáig áthaladtunk. A 6. sz. térközben rövid időre feltartottak. 11 óra 20 perckor érkeztünk Hatvanba. Itt megtudtam, hogy vonatunkat Aszód—Vác felé irányítják. A vonatról lejárva kezeltünk, közben a szolgálattevő azt mondta, hogy a 485. II-t visszük, amely jelenleg Vámosgyörkön áll. Rögtön felhívtam *Irányi János* ferencvárosi mozdonyfelvigyázót és jelentettem, hogy *vonatra kell várnom, bár lenne vonatom Hatvanból* is, ha a hatvani fűtőház ráengedett volna. Hiába mondtam én *Felvégi* mozdonyfelvigyázónak, hogy a 958. sz. vonathoz fel kell érnem Pestre. Válasza: *az engem nem érdekel.*

3 óra 15 perces várakozás után 14 óra 35-kor indultunk Hatvanból. Rákosrendezőn a bejáratnál 4 percig feltartóztattak. 20 óra 55 perckor végül megérkeztem. Onnan gépmenetben indultam 21 óra 20 perckor a ferencvárosi fűtőházba, ahová 22 óra 25 perckor meg is érkeztem.

Ilyen késéseket szenvedünk a forda rovására a felsőbb szervek nemtörődömsége, nem kevésbé Miskolc irányítója miatt, akiknek úgy látszik, nem szívügyük, hogy a pesti népek kiterhelve, pontosan induljanak és érkezzenek a fordavonatjukhoz. Kérem az ügy kivizsgálását. orvoslását.

Kiss I. Ferenc
mozdonyvezető,
Fehér Béla, Pikó István
fűtők"

★

(Kommentár nélkül tesszük közzé az eseménykönyvi jelentést, mégis azt várjuk, hogy az illetékesek nem fognak késlekedni a válasszal. — A szerk.)

Róluk is keveset beszéltünk

A Szolnoki Járóműjavító kocsiosztályának bádogosai fontos és nehéz munkát végeznek. Télen a zord időjárásban, nyáron a tűző napon javítják a kocsik tetejét. *Havonta mindössze öt fős kis részleg 120—150 kocsi tetőfedését végzi el.* A múlt hónapban különösen jól dolgozott *Balogh Sándor* és *Rácz István*. Az utóbbi időben az anyagellátás is megjavult, amely lehetővé teszi a hó végi rohammunkák megszüntetését.

A kis kollektíva sokat tesz az anyagtakarékosság érdekében is. *A munkák 30—35 százalékánál OH-anyagot használnak.* Jól dolgoznak a személykocsik javításával foglalkozó dolgozók is. Az o munkájuk nagyon sokoldalú. Ők készítik a vasvázas személykocsik víztartályait, szereléseit, ők végzik a poggyász- és árukísérő kocsik víztartály-szerelését. *A személykocsi-bádogosok mind kiváló jelvényes dolgozók.* Közülük *Horváth, Biró, Bozsó* és *Szántó* elvtársak tűnnek ki, akik különösen most, a járóműjavító jubileumi évében igyekeznek jó munkájukkal elismerést szerezni az üzemnek.

Cseh Zoltán



Mohácsi László a nagykanizsai fűtőház fiókműhelyében kiválóan végzi a légszivattyúk javítását.
(Kovács Géza felv.)

Néhány gondolat a törvényesség betartásáról

Napjainkban sokszor szóbakerül, hogy gyakran megsértettük a törvényességet, megfeledkeztünk az emberekről.

Munka közben előfordulnak szabálytalanságok, megtörténnik, hogy egy-egy dolgozó figyelmetlenségével kárt okoz. Kétségtelen, hogy az elkövetett hibákért felelősséggel tartozunk. De azt hiszem, hogy a fegyelmi határozatok nem mindig a leghelyesebbek. Itt van például a büntetések közül a visszaminősítés. A polgári bíróságokon a büntetéseknél meghatározzák a büntetés időtartamát. A vasúton is van ilyen időre kiszabott büntetés, például alacsonyabb munkakörbe való beosztás bizonyos időre. Ez helyes. *Az azonban nem, hogy a visszaminősítésre nincs meghatározva az időtartam. Akit egyszer visszaminősítettek, az szolgálatának egész ideje alatt érzi a büntetés anyagi és erkölcsi hatását.* Tudniillik az előlépésre a várakozási idő 5 év, de előfordul rendkívüli előléptetés is. Ha azonban valakit visszaminősítettek, de később jól dogozik és megkapja a rendkívüli, vagy a rendes várakozási idő utáni előléptetését, mégis elmarad korábbi rangfokozatától.



Guti Ferenc tolatásvezető (Szeged Tisza pu.) Lengyel Ernő forgalmi tanulónak a váltók lezárását magyarázza.
(Kovács Géza felv.)

Pártunk és kormányunk egy sor hathatós intézkedést tett és tesz a törvényesség megszilárdításáért. *Nem hisszük, hogy a vasúton ne lenne mód az eddig érvényben levő szabályzatok felülvizsgálatára, különösképpen a visszaminősítést illetően.* Helyes lenne, ha felülvizsgálnák a régebbi visszaminősítéseket. Az ilyen intézkedés nem gyengítené, hanem erősítené a szolgálati fegyelmet és növelné a vasút iránti bizalmat.

Javaslom, hogy a jövőben kötelező időhöz a visszaminősítést és a büntetés eltelte után sorolják vissza a dolgozókat előző helyükre.

Nem vagyok jogász és nem vagyok érdekelt a felvetett kérdésben. Csupán azért írom meg, mert sok dolgozó panaszolja az említetteket.

Kertész II. István
mozdonyvezető, Szentendre

Miért nem megy az anyagvonat?

Az ajkai térségben nehezen közlekednek az anyagvonatok, s ha az okot keressük, akkor a forgalmi dolgozóknál találunk választ. Építési főnökségünket vágányzári és anyagvonati programmal látták el, melyet a szombathelyi igazgatóság is jóváhagyott. *A programról írásbeli utasítást kapott a menetirányító és az összes érintett forgalmi szolgálati hely.* Az anyagvonatok még sem mennek. Segítségért fordultunk már a szombathelyi igazgatóság II. és III. osztályához, ahonnan ígéretet kaptunk is, de támogatást nem. Most már *több dolgozónk azon gondolkozik, hogy elhagyja a munkahelyet, mert a forgalom hibájából történő munkaidőkiesések jelentős keresetveszteséggel járnak.*

A forgalom rossz munkájáról szóljon az alábbi néhány példa:

1. 1956. június 6-án az anyagvonat gépét a fűtőház reggel 7 órakor rendelkezésünkre bocsátotta. Az állomás azonban csak 10,15 órakor adta át az építésvezetőségnek az I. elágazásnál. A gép felvett négy üres kocsit. Az I-es elágazástól Ajka csak 11,20 órakor fogadta és 12,30 órakor továbbította Városlődre. Szentgálra tovább menni csak 14 órakor tudott volna az anyagvonat, *de már nem volt rá szükség — a vágányzár lejárt.*

2. Június 8-án a fűtőház már reggel 6 órakor kiállította a gépet. Ajka állomás azonban személyzetet az anyagvonathoz csak 11 órakor adott és 13,30 órakor indította a vonatot a munkahelyre. *A vágányzár befejeződött. Anyagolást ismét nem tudtunk végezni.*

3. Június 27—28. A fűtőház időben adta a gépet, de a változatosság kedvéért Ajka most saját céljaira vette igénybe. Délután átadta, *mivel a vágányzár ismét lejárt, a gépet kihasználni nem tudtuk.*

Hasonló példákat még tudnánk sorolni. Július 5-én és 7-én is hasonló esetek játszódtak le. Ezekután megkérdezzük: lehet-e ilyen körülmények között tervszerűen és gazdaságosan dolgozni, a tervfeladatokat teljesíteni? Ezúton kérjük az illetékeseket: gyorsan szüntessék meg ezt a felelőtlenséget.

Mező László
Celldömölk

BÍRÁLATAINK NYOMÁBAN

Korábban megírtuk Leiti Ferenc elvtárs levele alapján, hogy a pécsi dolgozók sérelmezik a reumarendelés időpontját. Ugyancsak közöltük Horváth elvtársnak, a pécsi rendelőintézet főorvosának a cikkre küldött válaszát, melyben megírta, hogy hozzá nem érkeztek panaszok és nem tartja szükségesnek a rendelés időpontjának megváltoztatását.

A szakszervezet és a szerkesztőség a helyszinen megvizsgálta a panaszt és megállapította, hogy Leiti elvtársnak igaza volt. Ha Horváth elvtárs nem is, de a pécsi igazgató főorvos több panaszos levelet kapott. Tehát jogos ez a kérés, hogy a reumás beteg rendelést a reggeli órákban tartsák meg.

★

„Rend a dolog veleje" címmel folyó év 20-i számunkban a szombathelyi szertárban uralkodó állapotokról írtunk. A cikkel kapcsolatban az anyagellátási igazgatóság köszönetét fejezte ki, mert megjelenése segíti az anyagtárolással foglalkozó szolgálati helyek munkájának megjavítását. Az anyagellátási igazgatóság ugyanakkor egy sor problémára is rámutatott.

A második világháborúban az anyagraktáraknak 60 százaléka megsemmisült, vagy súlyosan megsérült. Kétségtelenül sok minden történt a felszabadulás óta. A hároméves tervben 3,1 millió, az első ötéves tervben 12 millió forintot, ez évben 3,9 millió forintot fordítanak a szertárak újjáépítésére, illetve korszerűsítésére. Ezek az erőfeszítések azonban nem elégségesek. A meglévő raktárak korszerűtlenek, nem felelnek meg a megnövekedett feladatoknak.

A szombathelyi szertárt annakidején csak néhány száz főből álló műhely ellátására állították fel. A műhely létszáma azóta többszörösére növekedett. Ezért a több anyag biztosításához több raktárra és szabad tárolóterületre lenne szükség. A szertár zsúfoltságát még ez évben csökkenteni fogják a járóműjavító és a szertár közti épületcserével, valamint új raktár építésével. Ugyanakkor az ott dolgozóknak a jobb anyagellátás és a szervezettebb anyagtárolás elérésére kell törekedniök.

Földi mandula rézsük gyepesítésére

Mint egykori vasútépítő munkás, aki régen elszakadt már a vasúttól, de a szíve visszahúzza a sínek végtelen birodalmába, írom ezt a levelet, mert valami olyat szeretnék javasolni, ami gondolom, hasznára válna a vasútnak.

Hogy legyen némi hitele a szavamnak, mielőtt a tárgyra térnék, elmondom: amikor annak idején mint vörösőr parancsnok kiszabadultam a szegedi Csillagbörtönből és Ausztriába emigráltam, évekig dolgoztam a bécsi Südbahnhoftól Leobenen keresztül az olasz határig, Tarvisióig húzódó vasútvonal építésén. De már az első világháború előtt számos vasúti építkezésben vettem részt, így a többi között a nyitrai és a szegedi állomás bővítésében a háború után 1936-ban pedig a dinnyési második vágány építésében. Ebből az időből tudom, hogy a vasútnál mindig gond a töltések gyepesítése.

Nemrég egy soroksári kertészetben jártam és ott lettem figyelmes egy kevéssé elterjedt növényfajtára, amely kiválóan alkalmas a vasútnál gyepesítésre. A *földi mandulának* (ciperus esculentus) nevezett klimatizált afrikai fűről van szó, amelynek gyökérzete sűrű és mélyre hatol. Sem szárazság, sem nedvesség, sem fagy nem árt neki. Mivel gyökérzete 25—30 centiméterre hatol le, talajkötő képessége minden más növényét felülmúlja. Minden talajban, tehát homokos, szikes, agyagos lösz és salakos helyen is gyorsan megfogan. Nemcsak töltések és bevágások rézsűinek megkötésére elsőrendű, hanem nyílt kanálisok és azok töltéseinek füvesítésére is, s az állandó vízfolyásos íveket, rézsűlefolyókat szintén biztosan védi a kikezdéstől. Kétszer-háromszor is lehet kaszálni. Szárítva az afrikot helyettesíti.

A másik itt látott növény az *évelő sziriai mézgyapot*, amely *élő hófogónak* lenne kiválóan alkalmas, mert két és fél-három méterre nő és erős, sűrű szára van.

Javaslom: a vasút szerezzen ezekből a növényekből a soroksári Marx Károly utca 13. szám alatti telepről szaporító anyagot és létesítsen a szükséghez mérten szaporító helyeket, hogy elláthassák ezzel a két növénnyel a pályafenntartási főnökségeket, pályamesteri szakaszokat. Javaslatomat a budapesti igazgatóság II. osztályához is benyújtottam, de választ még nem kaptam.

Antal Lajos
mélyépítő

Ifjúsági élet

Néhány megjegyzés az országos vasutas ifjúsági találkozóról

Nagyszerű élmény résztvenni az egész ország vasutas ifjúságának találkozóján és ott ismerkedni, barátkozni, sportolni, nemes versenyen vetélkedni. Jó dolog gyönyörködni a népi hagyományokban gazdag kultúrműsorban, hallani a kellemes tánczenét, élvezni a Duna gyönyöreit.

Szép volt az ifjúsági találkozó, azonban volt egy-két „de" is, ami igen elcsúfította a találkozót. Az első hiba az volt, hogy *az Utasellátó Vállalat történetlen mennyiségű égetett szeszt, pálinkát, rumot, likőrt árusított.* Nem tudom, mi célból. Mi nem bárba kívántunk menni, nem duhajkodók társaságában kívántunk szórakozni és nem kívántuk hallgatni a részeg emberek hangoskodását. Az Utasellátó inkább hozott volna az égetett szeszfélék helyett több sört, több ásványvizet, málnát és egyéb hűsítő italt. Lehet, hogy az Utasellátó így sikeresen teljesítette a tervét, azonban káros terveljesítés volt ez. *A fiatalság egy része megfeledkezett magáról.*

Ha csak ez lett volna a hiba, még bele is törődnék, de nemcsak ez volt. A műsoron nem volt feltüntetve *Kabos László* komikus fellépése. Talán meglepetésnek szánták? Az volt! Meglepetés a javából — kozmopolitizmus, giccs, az ifjúság szellemi fertőzése.

Kabos László szereplése úgy festett a vasutas kultúrcsoportok népi táncai, a magyar népi hagyományokat bemutató előadások mellett, mintha valaki magyaros mentéhez csőnadrágot húzna. Nem kell a mi fiataljainknak olyan humor, ami fertőz, rombol és erkölcstelenségre csábít. Kabos László humora olyan volt, mintha az élet legfőbb célja a szekszualitás lenne.

Mi, ifjúsági vezetők minden erőt latbavetve harcolunk a kozmopolitizmus, a jampeckedés, az iszákosság, a bárdolatlanság, az erkölcstelenség ellen. Egy ilyen rossz műsor, valamint a töméntelen szeszfogyasztás pedig rombolja eredményeinket és gátolja az ifjúság neveléséért végzett munkánkat.

Szeretném, ha a *„Szocialista Vasútért"* foglalkozna az ügygyel, szeretném, ha a cikket közölnék és mások véleményét is meghallgatnák, hogy a következőkben megrendezendő hasonló találkozásokon ilyen ne forduljon elő.

Kutnyánszky Lajos,
a pécsi igazgatóság
DISZ-titkára

★

(Teljesítjük Kutnyánszky elvtárs kérését, cikkét közzétesszük és kérjük az ifjúsági találkozó részvevőit, hogy írják meg lapunkhoz véleményüket.)

Készülődés a vasutasnapra



A Celldömölki Építési Főnökség DISZ-fiataljai lelkesen készülnek a vasutasnapi sportbemutatóra. Tornászcsapatuk az országos versenyen 1954-ben második, 1955-ben negyedik helyezést ért el. Furcsa intézkedés következtében ez évben — bár felutaztak Budapestre — nem vehettek részt a versenyen, mert két tornászuk 1937-ben született.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Antal Gábor Vízafogó, **Csomor János** Szolnoki J. J. **Nagy István** Balassagyarmat. **Cseh Zoltán** Szolnoki J. J. **Várnai László** Pécs, **Hollósy László** Ferencváros állomás, **Vajda János** Békéscsaba, **Pintér Lajos** Pusztamonostor, **Bachorecz Nándor** Komárom, **Mező László** Celldömölk, **Kovács Lajos** Ludánhalászi, **Szobonya László** Vác, **Zentai István** Nagybaracska, **Szabó János** Ferencváros fth., Leveleiket köszönettel vettük, lapunkhoz felhasználtuk.

Oszkó István Veszprém: A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy Karakószörcsök megállóhelyen az 1802, 1801 és 1806-os számú vonatnál csak két-három vasutas dolgozó száll fel vagy le a vonatról. Az 1807-es számú vonatot továbbra is megállítják Karakószörcsökön, mert ennél a vonatnál nagyobb számú dolgozó jelentkezett utazásra. **Szűcs Albertné** Mezőtúr: a vasúti főosztály 6. szakosztálya utasította az igazgatóságok II. osztályait, hogy a fűtőszitók felvételénél a vasutas szülők gyermekeit részesítsék előnyben. **Arányi István** Vác: a kocsirendező helyiség építéséhez szükséges hitelt újra biztosították és az építkezést előreláthatólag szeptember hó 30-ig teljesen befejezik. **Sarkadi Lajos** Balatonszentgyörgy: a melegkonyha ügyét a vasúti főosztály 6 szakosztálya megvizsgálta és rendelkezett a munka kivitelezésére. Tudomásunk szerint a tervezettel mind az elvtárs, mind az Utasellátó egyetértett. A dolgozók így kultúrteremhez és üzemi étkeztetéshez jutnak. **Nemeth Ernő** Akácsingervölgy: levelében megírt észrevételek helyesek. A három épület lakássá történő átalakítása folyamatban van. A kivitelezési munkát a rendkívüli kedvezőtlen időjárás, valamint az anyag- és munkaerőhiány hátráltatja. Jelenleg hiányzik még a vízvezeték szerelési munka, melyet az illetékes vállalat augusztus hó végére vállalt. **Zsatku István** Nyírcsaholy: a vizsgálat megállapította, hogy a tanfolyamról önkényesen eltávozott, s ezért nem tudták régi beosztásába azonnal visszaállítani. Kérését azonban méltányolták, s most ismét előző munkakörében dolgozhat. **Budai Józsefné** Békéscsaba: panaszát a szegedi igazgatóság orvosolta. **Kertész II. István** Szentendre: helyes az elvtárs álláspontja. Mindenki csak az őt megillető rangjelzést viselheti. Ha valakit például intézőből főtisztté minősítenek vissza, az köteles vállapjáról egy csillagot eltávolítani.

Horti József Jászberény; **Héhn László** Tiszatenyő **Tunori Imre** Gara, **Molnár János** Ferencváros állomás, **Nagy Gyula** Mátészalka, **K. Nagy József** Miskolc, **Ungi János** Pannonhalma: leveleiket továbbítottuk.

HÍREK

2260 napja kallódó újítási javaslatok

Hozzávetőleges számítás szerint a mai napig 2260 napot és éjszakát töltött az igazgatóság valamelyik szobájának valamelyik fiókjában a MÁV Épületfenntartási Főnökség dolgozóinak öt újítási javaslata. A javaslatok bizonyára nem unatkoztak hosszú üdülésük alatt ama bizonyos fiókban, hiszen nyilvánvalóan sok, szintén aktává mumifikálódott társukkal ismerkedhettek meg, de azért egyáltalán nem kívánatos további pihentetésük, mert a főnökség dolgozóinak újítási kedvét jogosan és érthetően káros módon befolyásolja javaslataik bizonytalan sorsa.

Ha a fent említett 2260 napot felbontjuk, mintegy 700 nap jut a 60 038 szám alatt beadott javaslatra, amelyet Nagy Károly és társai 1954. augusztus 23-án nyújtottak be, s bár azóta kezdeti lépések történtek az általuk javasolt festékszóró gép kísérleteire, mégis igen homályos javaslatuk sorsa. 359 napot számíthatunk a 60 007 számú újításra, a négyrészes vasbetonajtók előregyártására, amelyet Polohányi János 1955. augusztus 2-án nyújtott be. 300, 260 és 290 nappal szerepelhetnek a 60 029, a 60 036, illetve a 60 015 szám alatt benyújtott újítások. Ha egészen pontosak akarunk lenni, el kell ismerni, hogy a két utóbbi újításnál szintén lehetett csekély kezdeti érdeklődést észlelni, de jelenleg az újítóknak, s a főnökség újítási megbizottjának fogalma sincs róla, hol lehetnek ezek a javaslatok.

Talán valamelyes nyomozással sikerülne a kallódó javaslatok nyomára bukkanni, ami nemcsak azért lenne immár időszerű, mert az újításokat a főnökségnél jó ideje sikerrel alkalmazzák, hanem azért is, mert az újítók — az Épületfenntartási Főnökségnél és másutt — szeretnék további újításaikat visszanyert bizalommal rábízni az igazgatóság újítási megbizottjaira.

— **A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa** Lukács Miklósnak, a budapesti MÁV szimfonikusok vezető karnagyának az Érdemes Művész kitüntetést adományozta.

— **Háromnapos vendégszereplésre** augusztus 3-án Csehszlovákiába utazik a közel 170 tagú szombathelyi vasutas művészegyüttes.

— **A kínai néphadsereg egységei** megkezdték az egyik délkeleti tartományban, Fukienben egy 200 kilométer hosszúságú uj vasútvonal építését. A vasútvonal Nankingból Kuantouba fog vezetni.

— **Átadták a forgalomnak** a budapest—nagykanizsai vasútvonal legnagyobb hídját, amely a Sió-csatorna felett vezet át. Az új híd 10 nappal a határidő előtt — július 23-án — készült el.

— **A Szolnoki Járműjavító** 100 éves fennállásának alkalmából rendezett kiállítást július 30-án mutatják be a sajtó képviselőinek.

— **Egyágyas vendégszobát helyeztek** üzembe Mohács állomáson.

— **A román vasutak kocsiparkját** 1960-ig nagymértékben fejlesztik. A teherkocsiparkot legalább 11 ezer különféle típusú kocsival, 400 tartánykocsival és 800 hűtőkocsival kívánják kiegészíteni, a személykocsipark 500 darab négytengelyű személykocsival fog bővülni, míg a mozdonyállományt 500 darab új mozdonnyal erősítik meg.

— **A Szombathelyi Törekvés labdarúgó-csapata** Csehszlovákiába készül 10 napos túrára.

— **Év végéig elkész.** l a mintegy 30 millió forint költséggel épülő győri MÁV-pályaudvar.

— **Forgalomba helyezték az** önműködő térközbiztosító berendezést a budapest—cegléd—szolnoki vasútvonal utolsó szakaszán is. Ugyancsak elkészült a budapest—hatvani vonal utolsó szakaszán Tura és Hatvan között a korszerű biztosítóberendezés építése.

— **Hazánkba érkezett Rudolf Heinz,** a Német Demokratikus Köztársaság vasúti lapjának, a „Fahrt Frei"-nek főszerkesztője.

— **Chikágó és Peoria között** közlekedő személyszállító vonatokban televíziós készülékeket szereltek fel, amelyeken keresztül az utasok a vonalat úgy láthatják, mintha a vonat elején, a vezetőállásról néznék a pályát. Kérdéses, hogy a televízió pótolja-e a közvetlen gyönyörködést a táji szépségekben.

— **Elutaztak a moszkvai világbajnokságra** a magyar ejtőernyősök. A női csapat tagja a 23 éves Pataki Ottilia, a Nyugati-pályaudvar lakatosa.

— **Helyesbítés.** Július 2-i számunkban, a debreceni területi választmány munkájával foglalkozó cikkünkbe elírás került. Monoki elvtárs, a választmány tagja lépéseket tett, hogy Polgár állomás felső végén a váltókezelők őrbódét, illetve faköpenyt kapjanak. Ezt azonban a pályafenntartási szolgálat eddig nem tudta biztosítani, de igéretet tett, hogy mihelyt lehetőség l :z rá, felállítja a kért faköpenyt.

LAKÁSCSERE

Egyszoba főbérleti villalakásomat (konyha nincs), mely III. kerület, Emőd utca 50. szám alatt van, elcseréném nagyobbra, esetleg szoba-konyhásra Budapest belterületén. Szolgálati lakás is lehet. Érdeklődni: minden este 139—978 telefonon Ocskalnál.

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

I. versenyszakasz 5. feladat

Megrendezendő szabadon választott vágánymennyiség felhasználása mellett az alábbi kocsisor:

f z
8 9 7 4 5 10 1 3 6 10 2 6 4
9 10 10 10 3 7 10 2

Az „f" jelzésű kocsi figyelő, a „z" jelzésű pedig zárfék kell legyen.

A vonat menetiránya —»
a kihúzás iránya: —»

Beküldési határidő: 1956. aug. 4.

★

Az alábbiakban közöljük a 2 feladat megoldását:

A rendezendő kocsisor:
1 5 1 3 3 3 6 6 3 1 6 6 6 4 2
X
2 4 5 3 6 6 2 4 6 5 6

A vonat menetiránya és a kihúzás iránya: —»

Az alkalmazott megfejtési forma: az arányos kisorozás.

I. rendezési kép

6
3
1 2 4 5

II. rend. kép

6 5
3 2
1 4

III. rend. kép:

6 5 4
3 2 1

Megoldás:

I. helyzet
6 6 — 6 6 6 — 66 — 6—6
3 3 3 — 3 — 3 — 2 —
1 5 1 — 1 — 4 2 2 4 5 — 4
— 5 —»

Az I. helyzet kialakításánál felmerült: 1 kihúzás, 13 lökés és 23 kocsi mozgatása.

II. helyzet.
6 6 6 6 6 6 6 6 — 5 — 5 —
5
3 3 3 3 3 2 — 2 2
1 — 1 1 4 — 4 — 4

A II. helyzet kialakításánál felmerült 1 kihúzás, 7 lökés és 10 kocsi mozgatása.

III helyzet:
6 6 6 6 6 6 6 6 5 5 5—4 4 4
3 3 3 3 3 2 2 2 — 1 1 1

A III. helyzet kialakításánál felmerült: 1 kihúzás, 2 lökés és 6 kocsi mozgatása. Utóbbi helyzetből zárás után kialakul a vonat. A zárásnál 11 kocsi kerül mozdításra.

Felmerül tehát összesen:
3 kihúzás és 1 zárás: 4 × 6 = 24 pont.
13 + 7 + 2 = 22 lökés 22 pont
23 + 10 + 6 + 11 = 50 kocsi mozdítása 25 pont
Összesen: 71 pont

Magyarázat és indokolás:

Legelőször azt kell figyelembe venni, hogy a vonat menetiránya és a kihúzás iránya megegyezik, tehát fordított sémát kell alkalmazni. A következő lépésben — mint előző számunkban is kifejtettük — elvégezzük az összevonást. Mivel a rendezés a kihúzás iránya miatt úgy adódik, hogy a vonat végét kell elsősorban elkészíteni, az összevonást a magasabb jelű számokra végezzük el. Feladatunkban egyetlen összevonható tag az „X"-el jelölt 2 számjelű kocsi, amelyet a 3-akra vonhatunk rá. Az összevonás után megszemlélve a rendezendő kocsisort, azt látjuk, hogy a 6 jelű és az összevont 3 jelű rendezendő csoportok a legnagyobbak.

Az ilyen feladatok megoldására — ha a rendezendő csoportok száma nem sok és különösen, ha (mint feladatunkban is) a nagycsoport száma egyben sorkezdő szám is — legalkalmasabb az arányos kisorozási eljárás. A fentiekben közölt I. rendezési képből kitűnik, hogy mind a 6, mind pedig a 3 jelű csoport sorkezdő is.

Az arányos kisorozási eljárásnál lényeges annak a megállapítása, hogy egy-egy sorba — tehat vágányra — hány rendezendő csoport kerüljön. Ezt a számot megkapjuk, ha a rendezendő csoportok 1-gyel kisebbített számát elosztjuk a vágányok 1-gyel kisebbített számával. A vágányok számát azért kell csökkenteni, mert azokat a csoportokat, amelyek kisorozásra még nem következnek az egyik vágányra vissza kell sorozni, oda tehát tiszta csoportot átmenetileg nem sorozhatunk! A rendezendő csoportok számát pedig azért kell 1-gyel csökkenteni, mert amikor az utolsó csoportokat szétsorozzuk, egy csoport arra a vágányra is rásorozható tisztán, ahová előzőleg a csoportokat vegyesen soroztuk. Ez a körülmény azt eredményezi, hogy a tiszta csoportok kisorozására felhasználható vágányokra kisorozandó csoportok között a tárgyalt egy csoportot nem kell figyelembe venni.

Ha a számítás eredményeképpen tört számot nyerünk, azt a legközelebbi egész számra fel kell kerekíteni. Feladatunkban

6 — 1 5
——— = — = 2.5 = 3
3 — 1 2

Minden sorba tehát 3 tiszta csoport kerülésével számolhatunk A feladat szerint — mivel fordított sémával dolgozunk — az egyik sorba a 6, 5 és 4, a másikba pedig a 3, 2 és 1 csoportok kerülnek. A 6 és 3 csoportokat alahúztuk, azok lesznek az egyes sorok kezdő számai.

A rendezést fentiek figyelembevételével végeztük el.

A kiértékelés alapján: **Balaskó János** Dombovár 85. **Farkas János** Mezőtúr 77. **Fenyőfalvi Antal** Budapest—Kelenföld 82. **Fenyvesi Mihály** Szolnok 71,5. **Káli Ottó** Kál—Kápolna 74,5. **Lajtai Károly** Budapest—Kelenföld 82. **Kormány Mihály** Szentes, 80. **Kovács László** Budapest 81,5. **Valent Miklós** Nyíregyháza 68 (eredményét a szerelvény mesteri megosztásával érte el, amire a későbbiekben kívánunk kitérni). **Vincze János** Bátaszék 70,5 pontot ért el.

Az 1 feladathoz utólag érkezett megfejtés:

Kovács László Budapest 58, **Vincze János** Bátaszék 65,5 pontot ért el.

Válasz „A sportköri problémákról" című cikkre

Kedves Szilágyi elvtárs! A július 2-i „Szocialista Vasútért"-ben „Sportköri problémákról" címen levelet írt, amelyben a sportkört ért sérelmeket veti fel és bírálja a Törekvés elnökségét. Úgy érezzük, hogy a levélben foglaltakra válaszolnunk kell.

Elöljáróban azt kell megállapítanunk, hogy ténylegesen vannak hibák ez egyesület sportmunkájában. Tudjuk, hogy sokat kell még javítani munkánkon, hiszen nem kis dolog közel 50 ezer sportoló, 1200 szakosztály és 220 sportkör ügyeit megfelelően intézni. A magunk részéről igyekszünk a hibákat kiküszöbölni és ehhez Szilágyi elvtárs levele is hozzásegít. Meg kell azonban ösztönöznünk azt is mondanunk, hogy a sportegyesület felső vezetősége nem tud tömegsportot csinálni, ha a munka nem megfelelő a sportkörökben és nem tud pénzt adni, ha nincs.

Talán előbb az anyagiakról. Miért is csökkent a BVKH sportkör anyagi támogatása? 1954-ben a kultúr- és sportalap a béralap 0.9 százaléka volt. Ez az összeg 1955-ben 0,6 százalékra csökkent. 1954-ben még a Törekvés 10 millió forint állami támogatást kapott, 1955-ben csak hárommilliót. Emellett a falusi sport fejlesztésére több, mint félmillió forintot ad egyesületünk. Ez az anyagi támogatás csökkenésének oka. De még valamit, hozzá kell ehhez tenni. Az amúgy is csökkentett pénzt többfelé kell elosztani, mint 1954-ben, mert 1955-ben és 1956. első felében 15 új sportkör alakult, melyeknek szintén szükségük van az anyagi támogatásra.

Ezek után úgy gondolom, hogy nem találja túlzottnak a sportkör kisebb anyagi támogatását. A tejesség kedvéért még meg kell jegyezni, hogy a BVKH sportköre az előirányzotton kívül is részesült támogatásban, sőt jutalomban is.

Most pedig vizsgáljuk meg a sportkor eredményeit Ebben az évben elkeresen megrendezték a Landler Jenő sporteseményeket Az ünnepélyen két munkatársunk vett részt és ők is csak a legjobbat mondhatták. A tárgyilagosság érdekében mégis meg kell jegyezni, hogy az egyesület a sportseregszemle sikere érdekében — igaz, hogy csak kölcsönképpen — 100 pár tornacipőt és sok más felszerelési tárgyat juttatott a sportkörnek. Hivatkozik az elvtárs arra is, hogy az asztalitenisz-csapat teremhiány miatt szétesőben van. Véleményünk szerint ennek más oka lehet. Tudnillik a hivatalban szép kultúrterem és több más egyéb helyiség is van, ahol nyugodtan le lehet bonyolítani az asztalitenisz edzéseket.

Még egy dologra kívánunk reagálni. Azt írja levelében, hogy „a tömegsport fejlődését nem szép szavak, hanem tettek segítik elő". Mi is erre szeretnénk felhívni a BVHK Törekvés sportkör vezetőinek figyelmét, mert bár kétségtelenül elértek egy-két kiemelkedő eredményt, de az is igaz, hogy az eredmények mögött nincs rendszeres, üzemi sportélet. A 750 dolgozóból kevés a rendszeres sportoló és az atlétikai szakosztály munkája is hagy még kívánnivalót maga után. Számtalan példát sorolhatnánk fel olyan sportkörökről, amelyek a 3—4 ezer forintos támogatásból több szakosztályt tartanak fenn és több sportolót foglalkoztatnak, mint a BVKH.

Egy gondolluk, hogy Szilágyi elvtárs bírálatából több gondolat kimaradt volna, ha a megírás előtt jobban tájékozódik, esetleg felvilágosítást kér a hivatal helyettes vezetőjétől. Tőzsér elvtárstól aki a Törekvés Sportegyesület Országos Elnökségének is tagja.

Elvtársi üdvözlettel

Sopronl József
a Törekvés SE Országos elnöke







Kátrányos helyzet

A 7/D osztály nyilván helyes műszaki szempontból bevezette az alvázak kátrányozását. Ez eddig rendben is van, de a munka végzéséhez sajnos nincsenek meg a kívánt műszaki feltételek. A 7/D sürgősen segítsen, ne feketítse be egyébként jó hírnevét.

Keresd a kocsit

Július 11-én kellett megérkeznie a Keletibe az Aa 2504-es kocsinak. Másnap a Vasúti Főosztályról érdeklődtek, hogy megjött-e? A válasz: nincs még itt. Későbbi válasz is ugyanez. Végül a főosztályi előadó kiment a Keletibe, hátha ő megtalálja. És megtalálta, mert valósággal belebotlott. Az állomásiak változatlanul állították, hogy a kocsi nem jött meg; a kocsifelíró ugyanis elmulasztotta felírni. És ők jobban hittek az írásnak, mint saját szemüknek.

Ünnepi vacsora

A debreceni állomáson a hangosbemondó — kivételesen értheiően — felszólította az utasokat, hogy szálljanak be a 6726-os vonatba. Ám a kocsik ajtajai zárva voltak. Az utasok kopogtak, mérgelődtek. Végül is megjelent egy fej az ablakban. A jegyvizsgálóé. Ünnepélyesen megszólalt: — Még nem lehet beszállni, most vacsorázunk.

Ez igen! Jó étvágyat kívánunk.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Sztálin út 83. Telefon. 428 317. 428-332. 228-895. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM. 32. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. AUGUSZTUS 6.

1956. AUGUSZTUS 12

Öt vasutasnapra tekinthetünk vissza az idén, a hatodik vasutasnap küszöbén. Volt-e lényeges különbség közöttük az évek során? Igen, hiszen minden vasutasnap mérföldkövet jelentett munkánkban, az ünnep 24 órája után a legnagyobb erőfeszítést megkövetelő munka ezer és ezer órái következtek. A vasutasnap mindig kezdetet jelent — s az eddigi öt és a mostani hatodik vasutasnap között főként ez a kezdet tette lényegessé a különbséget. Mert a vasutas dolgozók egészét átható ünnepi hangulat, a megbecsülés, amely ezen a napon még őszintébben, még magasabb hőfokon sugárzik felénk, az ünnepi aktusok nem vontak élesebb különbséget 1951, vagy 1955 vasutasnapjai között. A lényeges különbséget mindig a kezdet jelentette — az őszi forgalom kezdete.

A vasutas dolgozók ünnepén mindnyájan még mélyebben átérezzük, mit jelent vasutasnak lenni, a vasút nagy családjához tartozni. És ünnepünkön még jobban magunk mellett érezzük a dolgozók millióit, akik az elmúlt tíz évben oly sokféle jelét adták megbecsülésüknek, szeretetüknek, s annak, hogy ismerik és értékelik a vasutas dolgozók munkáját, áldozatkész, hazafias helytállását. Ennek a megbecsülésnek, pártunk és kormányunk elismerésének gyümölcse a vasutasnap. De nemcsak ünnepe ez a nap a másfélszázezres vasutas seregnek, hanem a számvetés ideje is és a nagy nemzeti feladat, az őszi forgalom ünnepélyes kezdete.

Tudjuk, hogy augusztus második vasárnapja után már szinte megelevenedett és testet öltött valóságában ott tolong feladóállomásaink előtt az a rengeteg áru, amelyet el kell szállítanunk. Az ötévi visszatekintés a vasutasnapokra azt mutatja, hogy ez a mennyiség évről évre növekedett, s éppen ez a növekedés szabta meg a különbséget a vasutasnapok között. Minden vasutasnapon több és több erőt kellett gyűjtenünk, hogy jobb felkészültséggel vághassunk neki a tornyosuló feladatoknak. A vasutasnap minden évben nekigyürkőzést jelentett, az értékes vállalások, a lelkes hangulatú vasutasnapi műszakok adták meg a kezdeti lendületet, amelynek fokozásával azután eddig mindig sikerre is vittük az őszi forgalmat.

Őszintén megmondhatjuk: minden évben kissé szorongást is éreztünk a nagy kezdet előtt — nem a magunk erejében kételkedtünk, hiszen ezt sok próba fémjelezte —, hanem adottságainkban, s főleg a technikai feltételek korlátozottsága, elmaradottsága töltött el sokakat aggodalommal. Ez az aggodalom azonban sohasem vált olyan természetűvé, amely csüggedést, vagy reménytelenséget keltett volna, sőt — bátran mondhatjuk, mert ebben az esetben ez nem közhely —, a nehézségek fokozták akaratunkat, elszántságunkat. S az akaratot növelte az a tudat, hogy a mi őszi forgalmunkban, a több elszállítandó ipari áruban, a több mezőgazdasági terményben, a nagyobb nemzetközi forgalomban, mint hű tükörben láthatjuk népgazdaságunk egészének fejlődését, szocialista építő munkánk megkapó arányait.

Mindaz, amit eddig elmondtunk, persze nemcsak visszatekintés — jelenlegi helyzetünkre is érvényes azzal a különbséggel, hogy az idei vasutasnap minden eddiginél nagyobbarányú őszi forgalom előtt nyitja meg a sorompót. És különbség az is, hogy az idén a szállított áruk áradata tulajdonképpen már elmosta az éles határvonalat az őszi és az egyéb évszakok forgalma között, a magasabb teljesítmények már az év nagyobbik felében jelentkeznek, nem korlátozódnak csupán az őszi időszakra. Az elszállítást igénylő árutömegek emelkedése már az elmúlt hónapokban is őszi forgalmi teljesítményeket követelt, s elmondhatjuk, hogy a vasutas dolgozók már ezekért a teljesítményekért is megérdemlik a dicséretet és elismerést, hiszen olyan időszakban oldották meg nehéz feladataikat, amikor a kocsi- és mozdonypark tekintélyes részét a műhelyekben készítették elő a még nagyobb őszi forgalomra.

Amikor most azt vizsgáljuk, mi a különbség az előző és a mostani, hatodik vasutasnap között, feltétlenül beszélnünk kell arról, hogy az idei vasutasnap mennyire más politikai légkörben köszönt ránk, mint az előző évek vasutasnapjai. Frissen és mindig elevenebb erővel hatnak hazánkban is az SZKP XX. kongresszusának eszméi, pártunk Központi Vezetőségének júliusi határozatában a kongresszusi eszmék a mi viszonyainkra realizálva kaptak még nagyobb jelentőséget, s az országgyűlés legutóbbi ülésszakán megvitatott és elfogadott kormánybeszámoló világosan megmutatta: a kormány egész tevékenységét az a cél vezeti, hogy fontos gyakorlati intézkedésekkel, tettekkel segítse pártunk határozatának valóraváltását. És ebben a törekvésben eggyéforrott pártunkkal, kormányunkkal az egész nép, a párthatározat megvalósításába szívvel és örömmel kapcsolódik bele a lakosság minden rétege. Az az őszinte egyetértés és megelégedés, amellyel dolgozó népünk a júliusi párthatározatot és a kormány beszámolóját fogadta, a legteljesebb mértékben indokolt, hiszen nem kevesebbről van szó, mint gazdasági életünk fellendítéséről az új ötéves terv alapján, a népjólét, a dolgozók életszínvonalának emeléséről, közéletünk demokratizálásáról és a törvényesség megszilárdításáról, külpolitikánkban pedig a békés együttélés elvének alkalmazásáról.

Így, néhány mondatba összesűrítve is nagyon sokat mond ez a program, amelynek megvalósulása már erőteljesen el is kezdődött. Új ötéves tervünkben a vasút fejlesztése az eddiginél sokkal nagyobb súllyal kapott helyet. Nemrégiben emelték az alacsonykeresetű dolgozók bérét. Július 1-től 35 000 pályaépítő és pályafenntartási dolgozó kapott 3 500 000 forintos béremelést. Augusztus 1-vel a havidíjas alkalmazottak többségének a bérét rendezték, mintegy 50 százalékkal emelték az eddigi jutalmazási keretet. Különösen jelentős a kormánynak az az elhatározása, hogy nem bocsát ki államkölcsönt, s ezzel lehetővé teszi, hogy a dolgozó családok keresetüknek ezt a részét is szükségleteik kielégítésére fordítsák. De sorolhatnánk hosszan mindazt az intézkedést, amely a XX. kongresszus eszméinek megfelelően, pártunk júliusi határozatának értelmében már eddig is oly kedvezően érezteti hatását életünkben, munkánkban.

Új, demokratikusabb, szilárdabb légkörben érkeztünk el az idei vasutasnaphoz. Pártunk, kormányunk őszinte, nyugodt, magabiztos hangja nyugalmat és magabiztosságot oltott belénk is, s a jó munka legfontosabb feltétele a nyugodt biztonságérzet. Feladatainkat jól ismerjük: a XI. vasútüzemi értekezlet, az igazgatóságok őszi forgalmi értekezletei a legnagyobb részletességgel és alapossággal tárták elénk szakmai feladatainkat, a vasút politikai főosztály kibővített értekezlete a pártszervezeteknek, minden kommunistának megszabta a teendőket, a szakszervezet központi vezetőségének július 9-i határozata a vasutas dolgozók érdekvédelmének fontos irányelveit tárta nemcsak az üzemi bizottságok, hanem a vasút minden vezetője és minden szervezett dolgozója elé.

Mennyiben különbözik az idei vasutasnap a többitől? — kérdeztük cikkünk elején. Talán sikerült választ adni. Talán sikerült érzékeltetni, hogy az őszi forgalom sokkal nagyobb feladatokat jelent az idén, mint az előző években, de ugyanakkor sokkal erősebb, számottevőbb és sokoldalúbb a segítség is, amit eddig kaptunk és kapunk mind bővebben a jövőben is. 1956. augusztus 12-e új, nagy tettek előtt nyitja meg az utat. Pártunk és kormányunk a dolgozó nép bizalmára és alkotó munkájára támaszkodva tovább vezet bennünket azon az úton, amely a nagyobb jóléthez, hazánk, népünk erejének növekedéséhez, a szocializmushoz vezet. Most következő nagy erőpróbánknak, a vasút őszi forgalmának igen fontos rész jut abban, hogy a kitűzött magasztos célok megvalósuljanak. Pártunk és kormányunk számít felelősségérzettől áthatott, eredményes munkánkra. S a megbecsülés nem is fog elmaradni ezúttal sem. Vasfegyelemmel, szívvel és lélekkel sorakozzunk fel ezen a napon a feladatok elvégzésére, új, minden eddigit felülmúló vasutasgyőzelem elérésére.

Helyeseljük a párt politikáját

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozói megnövekedett bizalommal fogadták a Központi Vezetőség ülésén elhangzott beszámolókat, a határozatot, amely bátran feltárta a helyzetet és minden mondata azt bizonyította hogy a párt valóban a magyar dolgozók pártja, mely következetesen harcol az életszínvonal emeléséért, a népjólétért.

Üzemünkben a kommunisták és a pártonkívüli dolgozók is helyeslik azt a politikát, amelyet megjelölt a Központi Vezetőség határozata. Ugyanakkor tudatában vagyunk annak, hogy a határozatokat nemcsak szavakkal kell helyeselni, hanem tettekkel is. Mi tetteinkkel akarjuk bizonyítani hűségünket a párthoz és a néphez.

Nagy erőt adott nekünk a Központi Vezetőség ülése és ígérjük, hogy sikeresen fogunk dolgozni a párt politikájának megvalósításáért.

SZENDREI JÓZSEF
Szegedi MÁV Vasanyagjavító ÜV

Köszöntjük a százéves Szolnoki Járóműjavító dolgozóit

Száz évvel ezelőtt, 1856-ban rakta le alapjait a Tiszavidéki Vaspálya Társaság a mai Szolnoki Járóműjavító Üzemi Vállalatnak. A magyar vasutasok meleg szeretete kíséri a harcos múltra, dicső száz esztendő küzdelmeire visszatekintő üzem jubiláris ünnepségeit és lapunkon keresztül köszöntjük a szocializmus építésén fáradozó dolgozóit.

A vasutasnapon ünnepli fennállásának 100. évfordulóját a Szolnoki Járóműjavító. A jelentős évforduló alkalmából érdemes megemlékezni az üzem történetéről. Tiszavidéki Vaspálya Társaság néven alakult meg az a vállalkozás, amely az üzemet létrehozta. Az ország második vasútvonala, a pest—cegléd—szolnoki vonal megnyitásával egyidőben egy kis flókműhelyt is létesítettek Szolnokon. A kis műhely azonban nem sokáig tudta ellátni a járműjavítás feladatait. Az új műhely két évig épült, s 1856-ban, meglehetősen szerény keretek közt kezdte meg működését. Gépi berendezése alig volt, területe a jelenlegi üzemnek mindössze negyedrészét tette ki. Vezetői és szakemberei túlnyomórészt osztrákok, németek és csehek voltak, a műhelyt irányító művezetőt a Vonatmozgósítási Felügyelőség jelölte ki. A társaság elnöke gróf Szapáry Antal volt s a többi részvény is mind grófok kezében volt.

1876-ban nevezték ki az első műhelyfőnököt Wagner Gusztáv főmérnök személyében. Az ő működésével kapcsolatban különösen arról kell megemlékezni, hogy ekkor kezdődött meg az üzemben a kultúrélet, kezdeményezésére alakult meg az önképző-, dal- és zeneegyesület.

1880-ban a Tiszavidéki Vaspálya Társaságot, s ezzel a műhelyt is átvette a MÁV. Ettől kezdve erőteljesebben fejlődött az üzem, növekedett a dolgozók száma és a munkások politikai öntudata. A 90-es évek végén az alacsony munkabérek miatt már nem egyszer megmozdulásokra került sor, s a műhely munkásai 1904-ben bekapcsolódtak az országos vasutassztrájkba.

Az első világháború gátat vetett az üzem fejlődésének, a rendszer és a vasút vezetői igyekeztek teljesen elsorvasztani a munkásmozgalmi életet. Ez a törekvésük azonban nem vezetett sikerre, mert a műhely dolgozói a polgári forradalom idején több esetben bebizonyították erős szervezettségüket. Még ma is él a Járóműjavító dolgozóiban a háború ellenes tüntetések és sztrájkok emléke, különösen az 1918. június 23-án kezdődött, két hétig tartó, jól szervezett sztrájké.

1919 március 21-én felejthetetlen emlékű nap köszöntött a szolnoki vasúti műhely munkásaira is: Szabó Károly munkásbizalmi munkakezdéskor kihirdette a Tanácsköztársaság kikiáltását. A kemény harc napjai következtek ezután a proletárhatalom megtartásáért. A műhely munkásai önkéntes tűzérütegeket alapítottak, s jelentősen hozzájárultak a város és a Tanácsköztársaság védelméhez.

A Tanácsköztársaság bukása, az ellenforradalom, a műhely munkásainak sorából is sok áldozatot követelt. A kommunista vezetőket elhurcolták, többeket hosszú időn keresztül kínoztak. A hírhedt abonyi gróf Vigyázó kastélyban különleges kínzásokkal kivégezték a műhely két kiváló kommunista vezetőjét, F. Bede Lászlót és Virág Jánost. A Horthy-uralom negyedszázada jelentette a legnehezebb időszakot a műhely munkásainak életében. Azonban az üldöztetés, az elnyomás ellenére — főleg a 30-as években — mind nagyobb méretekben bontakozott ki a mozgalmi élet. Megalakították a Vörös Segély mozgalmat. A külföldi sajtóból és rádióból, valamint az illegálisan beszerzett marxista—leninista könyvekből merítették politikai képzettségüket a dolgozók.

A második világháborúban súlyos károkat szenvedett a műhely, egyes üzemrészlegek teljesen rommá változtak, a gépek nagy részét a fasiszták elhurcolták.

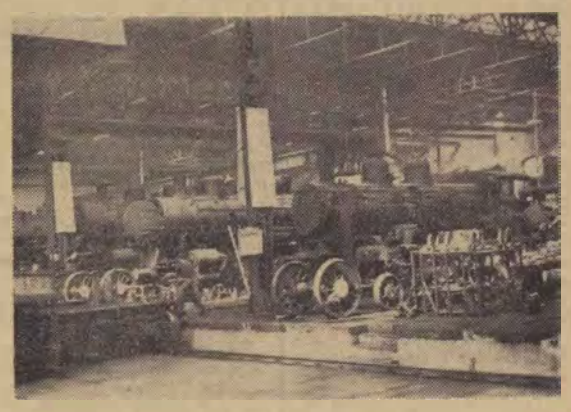
A felszabadulás új fejezetet nyitott a műhely életében is. Már az első napokban megalakult a párt és kezébe vette az irányítást. Nagy feladatokat kellett megoldani a műhely dolgozóinak: aránylag rövid idő alatt újjáépítették a romokban levő üzemrészlegeket. Az újjáépítés befejezése után az építés, a fejlődés időszaka következett. Az első ötéves tervben számos korszerű épülettel géppel, szociális létesítménnyel gyarapodott az üzem. A dolgozók becsülettel kivették részüket a vasút nagy feladatainak megoldásából, munkájuk eredményességét legbeszédesebben bizonyítja, hogy eddig kilencszer nyerték el az élüzem címet.

Az üzem dolgozói a 100. évforduló megünneplésére még jobb munkával készültek. Különösen nagy örömet jelentett számukra, hogy jubileumi évük egybeesik második ötéves tervünk első évével. Nehéz lenne részletesen számot adni a centenáriumi vállalásokról, amelyeket a műhely dolgozói az első félévben magasan túlteljesítettek: a mozdonyosztályon 116,6, a kocsiosztályon, a teherkocsifővizsgánál 218,3, a középjavításnál 536,6, a megmunkáló osztályon 113,3, a karbantartó osztályon 106,8, a mérleg- és szerelővágó osztályon pedig 113,6 százalékra.

A járóműjavító dolgozói a vasutasnapon, kettős ünnepükön megfogadják, hogy a jubileumi év lendületével küzdenek tovább a vasút nagy feladatainak végrehajtásáért.



Különösen a felszabadulás óta fejlődött sokat a járóműjavító. Az üzem egyik új részlege.



Részlet a mozdonyosztályról.



Pálmai Imre mozdonylakatos 1919 óta dolgozik a szolnoki műhelyben. Tevékenyen vett részt az 1919-es forradalmi harcokban, a város vörös őrségének tagjaként ott küzdött a jászberényi ütközetben. A Horthy-rezsim alatt hat hónapig ült börtönben, ahol sokszor megkínozták. A fiatalos kinézésű Pálmai elvtárs kiváló dolgozó és még sokáig akar munkálkodni a szocializmus építésén.



Pallai János mozdonykimérő, 6 fényi brigádjával 123 százalékot teljesít. Negyven éve megszakítás nélkül dolgozik a műhelyben, a Tanácsköztársaság idején a szolnoki Tisza-híd vörös őrségében teljesített szolgálatot. Édesapja is az üzemben dolgozott.



Varga Sándor villamosszerelő, háromszoros kiváló dolgozó, harminc ötszörös újító, 1913 óta dolgozik az üzemben.

(Kovács Géza felvételei.)

Becsüljük meg pártunk régi harcosait

Pártunk a felszabadulás óta hatalmas munkát végzett, hazánkat erősebbé, gazdagabbá, szebbé tette és sokat javított a magyar nép életviszonyain. A párt munkája egyenes folytatása volt annak a hősi küzdelemnek, amelyet a magyar kommunisták a párt megalakulása óta a Tanácsköztársaság idején és az illegalitás 25 éve alatt végeztek. Az elmúlt 11 év munkájában részt vettek azok a régi kipróbált kommunisták is, akik még a nehéz, áldozatos illegális viszonyok között letek pártunk harcosai.

A párt történetének, harcainak ma is élő hőseivel, dicső hagyományainak megtestesítőivel eddig nem törődtünk eleget. Pedig nem becsülheti pártunk évitzedes harcait az, aki nem érdeklődik azok sorsa iránt, akik e nehéz időkben a párt katonái voltak. Aki közömbös a régi elvtársak sorsa iránt, az nem érti igazán több évtizedes forradalmi harcunk történelmi jelentőségét. A jövőért csak az képes harcolni, aki megérti és megbecsüli a párt legnehezebb időszakának részvevőit, illegális harcosait. De nemcsak erről van szó. *Pártunk tulajdonképpen önmagát becsüli, amikor gondoskodik régi kipróbált elvtársainkról, s egyben a jövőjét építi azzal, ha tiszteletben tartja múltját és ha gondoskodik arról, hogy a régi és új kádrek összeforrottan együttműködjenek, kiegészítsék egymást.*

Adjunk megfelelő munkaterületet a régi elvtársaknak

Pártunk Központi Vezetősége ezért hozott határozatot arról, hogy nagyobb megbecsülésben kell részesíteni a párt régi harcosait. A határozat feladatul jelölte meg egyrészt a régi párttagok anyagi körülményeinek megjavítását, s társadalmi helyzetük figyelemmel kísérését, másrészt a gondoskodást arról, hogy a régi illegális elvtársak politikai képzettségüknek megfelelő munkaterületet kapjanak, ahol gazdag mozgalmi tapasztalataikat a párt, a haza javára értékesíthetik. A határozat nemcsak elvileg szabta meg ezeket a feladatokat, hanem szervezeti intézkedéseket is foganatosított megvalósításuk érdekében.

Nálunk a vasúton is sok olyan elvtárs dolgozik, aki régi munkásmozgalmi múlttal rendelkezik. A Központi Vezetőség határozata alapján ezeknek az elvtársaknak nyilvántartásba vételére a vasút politikai főosztályon bizottság alakult, melynek tagjai sorában régi, tekintélyes párttagok is helyet foglalnak. A bizottság munkája nyomán a *Központi Vezetőség eddig 17 elvtársat vett nyilvántartásba és további tíz elvtárs nyilvántartásba vétele most van folyamatban.*

A bizottság javaslata alapján máris több elvtársnak rendezték keresetét, illetve nyugdíját. A megbecsülést mutatja az is, hogy *az idős kommunisták közül ezidáig heten kormánykitüntetést, öten „Kiváló vasutas" és öten pedig „Érdemes vasutas" jelvényt kaptak.* Nemrégen újabb 18 elvtársat terjesztettek fel különböző kitüntetésekre és öt elvtársat rendkívüli előléptetésre. A régi párttagok megbecsülését kívánjuk elősegíteni azáltal is, hogy megszervezzük a vasútnál dolgozó régi párttagok üdültetését, egybekötött találkozóit. Ilyen üdülésen jelenleg 13 elvtárs vesz részt a feleségével együtt.

Ezekkel az intézkedésekkel azonban még korántsem tettünk eleget a Központi Vezetőség határozataiból adódó feladatoknak. Igen fontos, hogy ne csak a vasút politikai főosztály, hanem *a pártbizottságok és a pártszervezetek is sokkal többet törődjenek pártunk régi harcosaival,* segítsék őket szakmai munkájukban is, hogy minél jobban megállhassák a helyüket. Fontos ez, mert az egykori illegális elvtársak csak akkor lehetnek teljes értékű példaképei a fiataloknak, ha a munkában is megállják a helyüket.

Nagy segítség a volt illegális elvtársak tapasztalata

A pártszervezeteknek nagy segítséget nyújthatnak a régi, tapasztalt elvtársak. Éppen ezért az eddiginél sokkal jobban vonják be őket a pártmunkába, *bízzák meg őket olyan feladatokkal, amelyek a legjobban megfelelnek képességeiknek.* Hívják meg őket a különböző rendezvényekre, szervezzenek a régi elvtársakkal megbeszéléseket és közös találkozókat a fiatalabb elvtársakkal. A megbeszéléseken hallgassák meg a pártszervezetek vezetőségei a régi elvtársak véleményét egy-egy feladat végrehajtásáról, hogy tapasztalatikat felhasználva, eredményesebben tudjanak tevékenykedni. Különösen nagy jelentőségük van az ifjúság számára az öregek és fiatalok találkozóinak, beszélgetéseinek. *A vasutas fiatalok a régi harcokból erőt és lelkesedést meríthetnek a mai feladatok megoldásához.* Az ilyen beszélgetések elősegítik a DISZ-élet megjavítását, a fiatalok mozgósítását.

Az a megbecsülés, amellyel régi párttagjainknak adózunk, nem szabad, hogy olyan kihatással legyen, amely elválassza az idős párttagokat a fiatalabb párttagok tömegeitől. Éppen ellenkezőleg, *a megbecsülésnek elő kell segítenie, hogy még szorosabban összeforrjanak az öregek a fiatalokkal,* amely a feltétele annak, hogy kiegészítse egymást az öregek tapasztalata és a fiatalok lendülete. A Központi Vezetőség határozatának is az a célja, hogy pártunk az eddiginél jobban becsülje meg régi harcosaiban a maga múltját és még jobban hasznosítsa az illegális párttagok nagy értékeit, hogy pártunk még szilárdabbá, még egységesebbé és harcedzettebbé váljon.

A pártbizottságok és pártszervezetek vezetőségei beszélgessenek el a régi elvtársakkal, tárják fel őszintén azokat a mulasztásokat, amelyeket a múltban velük szemben esetleg elkövettek. Mutassanak rá azonban azokra a lehetőségekre is, amelyek a régi elvtársak előtt állnak a pártéletben, a pártmunkában való fokozottabb részvételük alapján.

Pártunk régi harcosai nagy erőt jelentenek a párt számára. Államhatosságuk, harcedzettségük, tapasztalataik az eddiginél sokkal jobban gyümölcsöztethetők. Becsüljük hát meg jobban őket, támaszkodjunk jobban rájuk. Bátran kimondhatjuk: *csak az a pártszervezet az a pártbizottság képes feladatait jól megoldani, amelyik a kommunisták különböző generációit, az újakat és a régieket közös munkába fogja össze,* s eléri, hogy minden párttag tudása legjavát adja dolgozó népünk és pártunk javára.

Csényi Pál,
a vasút politikai főosztály munkatársa

Augusztus: az őszi verseny próbája

A III. negyedév második hónapjába léptünk. Jelentős időszak ez nekünk, vasutasoknak, mert ebben a hónapban van a vasutas nap és az alkotmány ünnepe, versenyvállalásaink teljesítésének két fontos határköve. Végül pedig — de nem utolsósorban — ez a hónap az őszi forgalom kezdetét megelőző utolsó nyári hónap, szinte már az őszi forgalom része, amikor rajtolni kell az őszi forgalomra és megfelelő kezdősebességet kell elérni az őszi versenytempó érdekében. Az augusztusi termelési értekezleteken beszéljék meg a dolgozók az őszi forgalom rajtját, az őszi forgalmi verseny megvívását.

Jól dolgoztunk júliusban

Július jó bevezetőül szolgált az őszi forgalomra való felkészüléshez. A III. negyedév első hónapjában 18,3 százalékkal több árut raktunk be, mint tavaly ugyanebben az időszakban. Kedvező képet mutat az elmúlt évhez képest a kocsiforduló idő alakulása is, mert a tavalyi 4,18 nappal szemben az idei júliusban 3,71 százalékra szorítottuk le a kocsifordulót.

A *tehervonati gőzmozdonyfelhasználás* is lényegesen javult a múlt évhez képest, amit mutat az, hogy a 12,3 százalékkal nagyobb mozdított rakottkocsi mennyiséghez csupán 5,9 százalékkal több mozdonyt használtunk fel.

A szállítási tervfeladatokat a kocsigényes áruknál teljesítettük, elmaradás van azonban a nem kocsigényes import és transit forgalomnál. Ennek az oka a túltervezés. *A minőségi mutatószámok alakulása a tervhez képest kedvező. Különösen kiemelkedik a 12,17 napos rakott forduló. Ilyen kedvező havi átlagos rakottforduló teljesítést eddig még nem értünk el.*

A júliusi határozat végrehajtásáért

Debrecen állomás üzemi bizottsága megtárgyalta a Központi Vezetőség július 21-i határozatát. Kimondotta, hogy a szakszervezeti munka további javításával harcol a Központi Vezetőség határozatának megvalósításáért. Ennek érdekében az üzemi bizottság versenyt kezdeményezett a szakszervezeti szervek, funkcionáriusok között, a következő versenypontok alapján.

Az állomás munkaterületein tíznaponként megbeszéléseket tartanak a dolgozókkal a felmerült problémák elintézésére. (Versenytényező az elintézett problémák száma.) Ellenőrzik és segítik a szakszervezeti bizalmicsoport értekezletek megtartását, hogy a bizalmiak minél eredményesebben tevékenykedhessenek az őszi forgalom jó lebonyolítása érdekében. Az állomási üzemi bizottság a kitűzött fogadóórákat minden esetben megtartja és az itt felmerült problémákat önállóan intézi.

A verseny értékelését bizottság végzi. A verseny első díja 200, második díja 150, harmadik díja 100 forint. A jutalmakat az 1957. januári szakszervezeti taggyűlésen osztják ki a nyertes szakszervezeti szervek között. (*Kálmán Ernő* leveléből.)

Gyorsan ürülnek és telnek a kocsik Gyöngyösön

A kocsiforduló csökkentése szempontjából rendkívül fontos, hogy a kocsik minél gyorsabban ürüljenek és minél gyorsabban kerüljenek megrakásra. Gyöngyös állomás dolgozói ezt a szempontot állandóan szem előtt tartják. Ugyszólván minden percért harcolnak. Alig ürül ki a kocsi, máris adják át azokat feladáshoz. S amint a vállalatok megrakták, máris továbbítják rendeltetési állomásukra. A kereskedelmi és a forgalmi dolgozók állandóan szoros kapcsolatban állnak egymással, naponta megbeszélik, hogyan tudják a munkát leggyorsabban végezni. *Ennek eredménye a kocsimozgatási egységidő 110 százalékos, sőt ezen felüli teljesítése.* A forgalmi dolgozók közül *Rákosi Gábor* forgalmi szolgálattevő és brigádja jár élen, már harmadik hónapja tartja a kiváló dolgozó szintet. A kereskedelmi szolgálattól *Mátyási Béla* raktárnokot most terjesztették fel kiváló dolgozó jelvényre. A körültekintő, fegyelmet tartó állomásvezetés nagy mértékben hozzájárul az eredmények eléréséhez. *Papp László* állomásfőnök és *Kánya István* kereskedelmi főnök naponta felkeresnek minden munkahelyet, és a helyszínen adják ki azokat a rendelkezéseket, amelyek hozzásegítik a dolgozókat a sikeres munkához. (*Berczy Lajos leveléből.*)

Komárom és Pécs a csomóponti verseny élén

A csomópontok versenyében április 1-től június 30-ig a következő helyezési sorrend alakult ki:

I. csoport:

1. Komárom 107 pont, 2. Miskolc 93 pont, 3. Hatvan 91 pont, 4. Rákosrendező 90 pont, 5. Szolnok 87 pont, 6. Dombóvár 84 pont, 7. Debrecen 77 pont. 8. Budapest-Ferencváros 69 pont, 9. Rákos 69 pont.

II. csoport:

1. Pécs 106 pont, 2. Győr 104 pont, 3. Szombathely 94 pont, 4. Békéscsaba 90 pont, 5. Szeged 83 pont, 6. Pusztaszabolcs 79 pont, 7. Celldömölk 77 pont. 8. Székesfehérvár 76 pont, 9. Nyíregyháza 73 pont.

SZILÁRD ELVI EGYSÉGGEL...

Én is, mint sokan mások, nagy érdeklődéssel hallgattam a rádiót és olvastam az újságban a Központi Vezetőség határozatát.

Örömmel vesszük tudomásul, hogy a Politikai Bizottság és a Központi Vezetőség tagjai az eddiginél sokkal jobban igénylik a tömegek véleményét, építő bírálatát. Ezt bizonyítják a mostani üzemi látogatások is. *Ezek a tettek az igazi kollektív vezetésről tesznek tanúbizonyságot.* Nekem és dolgozótársaimnak is az a véleménye és a kérése, hogy a felső vezetés — legyen az pártvagy gazdasági — tegye a vezetésnek ezt a módját rendszeressé és alkalmazza az egész országra kiterjedően, hogy még több őszinte véleményt halljanak a dolgozóktól és több segítséget kapjanak felelősségteljes munkájukhoz.

Jó lenne az is, ha az alsóbb szervek vezetői szintén meghonosítanák az ilyen lenini stílusú vezetést. Ha ezt megtennék, akkor nem fordulna elő az, ami most még megesik egyik-másik üzemben, hogy egy-egy gazdasági, vagy pártvezetőről azt mondják a dolgozók: *amióta vezető helyre került, meg sem látja régi munkatársait.* Rossz, nagyon rossz az ilyet hallani.

A Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusa után jelentősen megnövekedett a dolgozók aktivitása. A Központi Vezetőség határozata nyomán úgy érzem, hogy a bíráló légkör tovább fog szélesedni, mindnyájunk javára, a szocializmus építésének hasznára. De ne feledkezzünk meg munkánk során arról, amit Gerő elvtárs is mondott: *Végzetes hiba volna azt hinni, hogy most már mindenki jó ember.* Éppen ezért minden becsületes dolgozónak éberen kell őrködnie népünk és pártunk egysége felett, az új feladatok megoldása érdekében.

Bizalommal tekintünk a Központi Vezetőség munkája elé, mert hisszük azt. — és az első lépések is azt mutatják — hogy a szavakat azonnal tettek követik, mégpedig olyan tettek, amelyek minden becsületes dolgozó megelégedését kiváltják. Mint kommunista és mint tömegszervezeti funkcionárius érzem azt, hogy ez a komoly lépés, amit pártunk tett, útmutatást és új erőt ad az én munkámhoz is.

Sziládi Sándor
Szeged

Csehszlovákiai utijegyzet

II.

Vonatunk a Hlavny-nadrazi pályaudvarra futott be. Ez Prága legnagyobb személypályaudvara. A forgalom óriás, a pályaudvar korszerű. Két hatalmas üvegkupolájú csarnokába (egyegy akkora mint a Keleti- vagy Nyugati-pályaudvar), sűrűn érkeznek, indulnak a vonatok. A pályaudvar szép kultúrvárótermében televíziós készülék szórakoztatja a várakozókat. Sokan itt nézték végig az UDA—Vasas Középeurópai Kupa mérkőzést. A televízió Csehszlovákiában rendkívül népszerű és a készülékek viszonylag olcsók.

Prága történelmi város, sokban hasonlít Budapesthez. A Moldva szeli át, a víz felett karcsú hidak ívelnek. Prága utcái meredekek, a házak egy része modern, világvárosi, de Ó-Prága ódon épületei, sötét kapualjai történelemről mesélnek. A csehek bilincsek fővárosukra és szívesen mesélnek történelméről, építészetéről. Megvallom, hallgatva őket egy pillanatra az jutott eszembe, hogy vajon nem kevésbé szép és történelmi Budapestünkről tudnék-e ennyit és ilyen lelkesen beszélni?

Prágában kevesebb az üzlet mint Pesten, a legtöbb bolt, áruház a város közepén van, a Vencel tér körül. Az üzletek gazdagok, nagy a választék, de egyes árucikkek — főleg a férfi és női divatcikkek — nem olyan ízlésesek mint nálunk. A legszebb áruház a „Fehér Hattyú". Itt zoknitól az autóig, mindent kapható. Kíváncsian nézegettem az árakat. Láttam női szövetruhákat 257—488, női kartonruhákat 84,50, férfi készruhákat 482—780 koronáért. (A cseh szakmunkásoknak átlagkeresete koronában lényegében azonos a magyar átlagbérekkel. A vasutasok fizetése viszont magasabb mint nálunk.)

A női szandál 50, a férficipő 70 koronánál kezdődik, de a szép férficipőért 300—350 koronát is elkérnek. Olcsó a silon áru. Silon férfiing 58 korona, zokni 10—12 korona. Viszonylag olcsók a bútorok, a háztartási gépek, főleg a porszívók, padlókefélőgépek, elektromos jégszekrények. Egy mosógép 800—820 korona.

Az élelmiszerek lényegesen drágábbak. A margarin 18—21, a zsír 30—40, a kenyér 2,80—3,60, a Herz szalámi 100, a szalonna 40 korona kilogrammonként, minőségük szerint váltakozva. Az árakat vizsgálgatva számolgatni kezdtem és figyelembe véve, hogy az ember több élelmiszert fogyaszt mint iparcikket, szerintem Csehszlovákiában mintegy 25—30 százalékkal magasabb az életszínvonal mint nálunk.

Mielőtt tovább utaznánk Prágából, még néhány megjegyzést a közlekedésről. A sokat szidott pesti közlekedés véleményem szerint jobb mint a prágai. A villamoshálózat kisebb, helyi autóbuszjáratot nem láttam. Nagy a gépkocsiforgalom, de kevés a „járandósági" gépkocsi. A ROH (nálunk SZOT) hatalmas, modern székháza előtt mindössze 2—3 gépkocsit láttunk parkirozni, a vasúti minisztérium előtt egyet sem.

Prágából Karlovy Varyba, a „nemzetközi" városba látogattunk el. Nálunk a város filmfesztiváljairól ismert, de fő nevezetessége mégsem ez, hanem kitűnő gyógyvize, és híres fürdői. A festőien szép város, mint a mágnes, vonzza a külföldieket. Nem csoda. Fenyvesek között fekszik, s minden háza a hegyoldalban megannyi kis palota. Megkóstoltuk a forrón gőzölgő vizet, s este vonatunk Prágán át már a Tátra felé röpített bennünket. A Tátrát lehet fényképezni, lehet festeni, de írni nagyon nehéz róla. Csodálatos érzés az égbenyúló, felhőkkel ölelkező hegyek között utazni a függővasúttal, járni az óriás fenyők alatt és a forrón tűző napon sétálva csodálni — a havas csúcsokat. Ezek a napok sokáig emlékezetesek maradnak, de számomra a legérdekesebb élményt Kassa nyújtotta. Igazi határváros, az emberek két-három nyelven beszélnek. Az üzletek tábláin kettős feliratok, ilyesféleképp: Tabak — Dohány, Potraviny — Élelmiszerek. Tanúja voltam egy mindennapi, de jellegzetes jelenetnek. Egy kisfiú leléptett a járdáról, az apja rászólt: Péterke, nem szabad . . . — s utána csehül, majd szlovákul folytatta intelmeit. Sem a gyerek, sem az apa nem vette észre, hogy rövid 2—3 perc alatt három nyelven beszéltek.

Rövidre fogom az utiélményeket, mert úgy gondolom olvasóinkat főként a vasút érdekli. Nos a cseh vasutaknál legjobban a pontosság ragadott meg. Megkíséreltem keresni a pontosság magyarázatát.

A fizetések erőteljesen osztönöznek a pontos közlekedésre. Az utazószemélyzet a késett percekért csak fél fizetést kap. Ha például két órát késik a vonat, a többletszolgálatból csak egy órát számolnak el. Viszont, ha behoznak a késésből, hatványozottan emelkedik a keresetük. Érdemes tehát törekedni a pontosságra.

A menetrendszerinti közlekedésben érdekelt a menetirányító és a forgalmi személyzet is. Ha egyetlen vonatot, bejárati jelzőnél „megfognak", vagy indokolatlanul csökkentetik egy helytelen jelzőállítással a sebességét, máris megérzi a „zsebük". Kevesebb lesz mindazok prémiuma, akik felelősek. Az állomás dolgozóinak csak akkor jár prémium, ha a vonatot időre és tisztán összeállították, ha áru nem maradt vissza az állomáson, ha a vonat jól kiterhelt és menetrendszerűen indult.

A dolgozóknak nagy az egyéni felelősségük, de különösen nagy az állomásfőnöké. A nagyobb állomások önállóak, önelszámolást rendszer van bevezetve, vagyis saját pénzügyi elszámolásuk van és a teljesjogú gazda az állomásfőnök. Erre talán két apró, de jellemző példát. Ha egy dolgozót büntetésből az állomásra akarnak helyezni, akkor előbb megkérdezik a főnöktől, hogy elfogadja-e. Ha nem — a dolgozót nem helyezik az állomásra. „En vagyok a felelős az állomásért — magyarázta az állomásfőnök —, tehát jogom van kiválasztani, hogy kivel dolgozzam együtt."

Az önállóság egy másik példáját a következőképpen tapasztaltuk. Megérkeztünk Tátra-Poprádra, ahonnan egy helyi vasút vezet Tátra Lomnicra. Erre a vasútra nem volt szabadjegyünk. Vezetőnk bement a főnökhöz és arra kérte, hogy telefonáljhasson a minisztériumba. Miért? — kérdezte az állomásfőnök. Engedélyért — mondta vezetőnk. Ehhez nem kell minisztérium — hangzott a felvilágosítás.

— Elég talán az igazgatóság? — kérdezte vezetőnk. Az állomásfőnök ekkor már csodálkozott, majd így szólt: az állomásért én felelek, tehát az ilyen engedélyt is hozzám tartozik — mondta és öt perc múlva már indult velünk a vonat. Ugye ehhez nem kell kommentár?



A prágai Károly-híd bejárata
(Laczkó Pál felv.)

A cseh vasúton is 210 óra a szolgálati idő. Több szolgálat bár előfordul, de ennyi, mint nálunk — soha. A fizetések — mint már említettem — magasabbak mint nálunk. A kassai fűtőházban a mozdonyvezetők átlagbére 210 órára 1573 korona. De a legjobb mozdonyvezetők 2500 koronát is keresnek. A fűtők átlagban 1220-at, a legjobbak 2100 koronát. A vonatvezetőnek 1500—1600, a jegyvizsgálónak 1300—1400 korona a fizetése teljesítményüktől függően.

A magas bérek főleg a prémiumból adódnak. Egy-egy dolgozó prémiuma 200-tól 700 koronáig terjed. Egy forgalmi szolgálattevő 600—700 korona jutalmat kap — ha az állomás teljesítménye jó. A kassai forgalmistának 1240 korona az alapfizetése, de a két gyerek utáni családi pótlékkal, amely 170 korona és a prémiummal 2000 koronára is felmegy a fizetése. Beszélgettem kapussal, váltókezelővel. A kapus 830 koronát, jutalommal 1030-at, a váltókezelő 1400-at, a kocsikísérő, kocsirendező 1600—1700 koronát keres. A fizetésekből lényegesen több a levonás (adó), mint nálunk, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy mi már a jövő hónaptól nem fizetünk békekölcsönt sem. Csehszlovákiában 1000 koronából 160,50, 2000-ből 402, 2500-ból már 550 korona a levonás. Hangsúlyozni kívánom, hogy az említett béreket magas teljesítménnyel kapják, s egy-egy dolgozót már a legkisebb hanyagságnál is prémiumelvonással büntetnek. Amikor a kassai bérekről beszéltünk, az állomás teljesítménye 98,7 százalék volt. Ezt úgy kell érteni, hogy például a vonatindításnál csak akkor van 100 százalék, ha minden vonat menetrendszerint indul. És így van a többi tényezőnél is.

Beszélgettünk a munkaversenyről, főleg a verseny értékeléséről. Az értékelés minden nap megtörténik állomás, igazgatóság és országos viszonylatban. Pénteken reggel 10 órakor már meg tudták mutatni — részletezve is — az ország bármelyik állomásának csütörtöki eredményeit. Ilyen értékelés mellett sokkal előbb, elevenebb a verseny, mint nálunk.

Nem áll módunkban teljes képet adni sem Csehszlovákiáról, sem a cseh vasutakról. Egy ilyen jellegű íráshoz az kellett volna, hogy sokkal több időt töltsünk Csehszlovákiában. Nem is törekedtünk tehát teljességre. Es végezetül csak annyit szeretnék megjegyezni: e rövid egy hét alatt is azt tapasztaltuk, hogy sok hasznos módszert vehetnénk át a cseh vasutaktól.

Bánki Géza

Üdvözöljük új élüzemeinket

A téli nehézségek miatt bekövetkezett első negyedévi visszaesés után a második negyedévben örvendetes fellendülés következett be vasútunk, vasutas dolgozóink munkájában. A munka, a versenykedv felpezsdülése szép eredményeket hozott és ez most az élüzemek számának *ugrásszerű* emelkedésében mutatkozik meg.

Rendkívül kedvező előjel az őszi forgalom küszöbén, hogy most 96 új élüzemmel büszkélkedhetünk. Üdvözöljük új élüzemeinket, azzal a várakozással, hogy az ő példájuk vezérli rohamra és viszi győzelemre a vasút valamennyi szolgálati helyét az őszi forgalomban.

Az új élüzemek a következők:

A miniszter és a szakszervezet Központi Vezetőségének vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Komárom, Székesfehérvár, Debrecen.

Vontatási szolgálat: Hatvan fűtőház, Sátoraljaújhely fűtőház.

Pályafenntartási szolgálat: Veszprémi pályafenntartási főnökség.

Kereskedelmi szolgálat: Bp.—Nyugati Rakodási Főnökség.

Távközlő- és Biztosítóberendezési szolgálat: Pécsi TBKE.

Vállalatok: Északi Járműjavító ÜV.

Élüzem címmel és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Tatabánya-felső, Budapest Keleti-pályaudvar, Budapest Déli-pályaudvar, Celldömölk, Szeged, Kecskemét, Füzesabony, Tatabánya-alsó, Dorog, Diósgyőr-Vasgyár, Budapest-Kelenföld, Miskolc-Gömöri, Kál-Kápolna, Biharkeresztes, Szentes, Balassagyarmat, Szentgotthárd, Veszprém, Mezőhegyes, Fertőszentmiklós, Nagytétény, Pilisszentiváni Bányatelep-állomás, Eger.

Vontatási szolgálat: Hámán Kató fűtőház, Győr fűtőház, Dorog fűtőház, Budapest Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Budapest-Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Nyíregyháza fűtőház, Nyíregyháza KV fűtőház, Mátészalka fűtőház, Szerencs fűtőház, Diósgyőr fűtőház, Dombóvár fűtőház, Pécs fűtőház, Sztálinváros fűtőház.

Pályafenntartási szolgálat: Épületfenntartási Főnökség, Soproni pályafenntartási főnökség, Építési Géptelep, Mátészalkai pályafenntartási főnökség.

Szertári szolgálat: Szolnoki szertár, miskolci fűtőházi szertár, dombóvári szertár, Felépítményi szertár.

Vállalatok: Szombathelyi Járműjavító, Landler Jenő Járműjavító, Szolnoki Járműjavító, MÁV Fatelítő, MÁV Vasúttervező.

Gazdasági Vasutak: Budapesti vonalfőnökség, Mezőhegyesi vonalfőnökség.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesített szolgálati helyek:

Állomási szolgálat: Csongrád, Budapest Landler Jenő állomás, Mosonszentjános, Polgár, Tiszavasvári, Ujszeged, Báránd, Bodrogolaszi, Csákánydoroszló, Jászszentlászló, Kárász-Köblény, Lábod, Nyírmada, Rákosfalva, Simontornya, Sóstóhegy, Szegvár.

Vontatási szolgálat: Torbágyi Villamosvontatási Felügyelőség, Debrecen KV.

Szertári szolgálat: Hídszertár, győri szertár, budapest-ferencvárosi fth. szertár, cinkotai szertár, mátészalkai szertár, debreceni műhelyi szertár, sátoraljaújhelyi szertár, komlói, bátaszéki, gyékényesi, szeged-rókusi, békéscsabai, celldömölki, tapolcai szertár és székesfehérvári fűtőházi szertár.

Kereskedelmi szolgálat: Ózdi Rakodási Főnökség.

A VI. vasutasnap eseményei

A hatodik vasutasnap fő ünnepségeinek színhelye Budapest és Szolnok lesz. Ezenkívül a csomópontokon, nagyobb szolgálati helyeken az üzemi bizottságok rendeznek ünnepséget. A vasutasnap budapesti és szolnoki eseményeit az alábbiakban ismertetjük:

Budapesten augusztus 10-én 17 órakor nyílik meg a szakszervezet és a vasúti főosztály rendezésében az országos újítási kiállítás a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében. A kiállítás szeptember 9-ig naponta délelőtt 10 órától este 10 óráig tart nyitva. Ugyancsak 10-én 18-órakor nyitja meg kapuit az országos vasutas képzőművészeti és iparművészeti kiállítás a Képzőművészeti Főiskola (Budapest, Sztálin-út 69—71) helyiségeiben.

AUGUSZTUS 11-ÉN, szombaton reggel 9 órakor a vasutas dolgozók küldöttsége ünnepélyesen megkoszorúzza a Gellért-hegyi Szabadság emlékművet. 15 órakor a parlament kupolacsarnokában lesz a kitüntetési ünnepség, amelyen átadásra kerülnek a kormánykitüntetések és a Kiváló vasutas jelvények. Az ünnepség után a miniszter elvtárs fogadást ad a kitüntetettek és családtagjaik számára.

AUGUSZTUS 12-ÉN, vasárnap egész napos sport- és kultúrünnepség lesz a Törekvés Sportegyesület Sport utcai pályáján. A Vasutas, Postás, Közlekedési- és Szállítási Dolgozók Szakszervezeti sportünnepélye reggel 10 órakor nyílik meg ünnepélyesen. A műsor keretében kerül lejátszásra a magyar—lengyel vasutas labdarúgó mérkőzés. Délután 6 órakor a három szakma kiváló kultúrcsoportjai és zenekarai adnak szórakoztató műsort. Az idén nem a margitszigeti szabadtéri színpadon, hanem a Sport-utcai pályán rendezik meg este 8 órai kezdettel a vasutasnapi díszhangversenyt, amelyen az Operaház művészei szerepelnek a MÁV Szimfónikusok közreműködésével.

Augusztus 12-én ünnepli a *MÁV Szolnoki Járműjavító ÜV* fennállásának 100. évfordulóját. Ebből az alkalomból egésznapos ünnepi műsor lesz a városban. Reggel 6 órakor a vasutas zenekarok zenés ébresztőt adnak, 8 órakor a vasutasküldöttség megkoszorúzza a szovjet hősi emlékművet. A nap további folyamán *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a vasút mozgalmi és szakmai vezetőinek jelenlétében ünnepélyesen leleplezik a vasutas kultúrotthon falán elhelyezett emléktáblát. Az avató beszédet *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója tartja.

Az emléktábla leleplezése után a szabadtéri színpadon nagygyűlés lesz, amelyen *B. Kiss Mátyás*, a szolnoki városi párt-végrehajtóbizottság titkára, *Bebrits Lajos* elvtárs és *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke tartanak beszédet. A nagygyűlés után a miniszter elvtárs átnyújtja a szolnoki csomópont dolgozóinak a kormánykitüntetéseket, a Kiváló vasutas és Érdemes vasutas jelvényeket.

A járműjavító jubileuma alkalmából a Közlekedési Műszaki Egyetemen történeti, valamint vasúti járómű és újító kiállítás nyílt.

Egy újsághír margójára

A napilapokban nemrég rövid, de nagyon szomorú közlemény jelent meg arról, hogy július 28-án baleset történt Sztálinváros állomáson. A behaladó 5018-as számú személyvonat négy kocsiját horzsolta az 1. számú vágányról engedély nélkül kihúzó tartalék mozdonyának szerkocsija. A négy kocsi súlyos sérülésén kívül 17 utas is súlyosabb—könnyebb sérüléseket szenvedett.

Mi, vasutas dolgozók megdöbbenéssel fogadtuk a hírt és nem hisszük, hogy van egyetlen egy becsületes vasutas dolgozó is, aki a hír elolvasása után ne eresztette volna le a kezében tartott újságot, hogy gondolkozzon a közleményen.

Annyi gond és erőfeszítés után végre megteremtettük a forgalom biztonságát és ez az eset szertefoszlatta volna a vasutas megbecsülést? Éppen most kell ilyen eseménynek bekövetkeznie, amikor demokratikus rendszerünk legfőbb jellemvonása a rendszerünkbe és egymás munkájába vetett hit és megbecsülés olyan magaslatra jutott el amilyet még eddig soha nem ért meg?

Igazuk van azoknak a becsületes vasutasoknak, akik ilyen gondolatokkal fogadják a sztálinvárosi baleset hírét. Mert ami Sztálinváros állomáson történt, annak nem lett volna szabad bekövetkeznie és ilyen eseménynek soha többé nem szabad megismétlődnie.

Mi is történt Sztálinvárosban? Tudott dolog, hogy vasúti baleset általában egy ember mulasztásából csak a legritkább esetben következhet be. Ennél a balesetnél is — bár különböző mértékben — öt-hat dolgozó a vétkes. Ha közülük csak egy is teljes mértékben feladata magaslatán állott volna, akkor nem következett volna be a baleset. Elismerjük a végrehajtó szolgálat nehézségeit, melyeknek legyűrése a vasúti szolgálat mindennapos feladatává vált, s amely biztosítja szállítási feladataink teljesítését. Nehéz a vasutas munkája, de talán éppen ez adja meg a vasúti szolgálat ízét, zamatát, ez fejleszti ki a vasúti munka hivatásjellegét.

Kétségtelen, hogy munka közben becsúszhatnak itt-ott kisebb hibák, de nem lehet elismerni és nem lehet magyarázni sem azt a durva mulasztást, amely előidézte a sztálinvárosi balesetet. Hogyan történhetett meg, hogy a mozdonyszemélyzet ne figyelje a vágányutat, amelyen mozog, hogy a térfelügyelet tartása csak a jelenlétre korlátozódjék, a tér állandó lankadatlan figyelése helyett? Erre nincs magyarázat. Nem lett volna szabad, hogy munka közben megfeledkezzenek a munka céljáról, értelméről, a népgazdaság, a vasút érdekeiről, de legfőképpen az emberről! Ezért tartjuk a legsúlyosabb mulasztásnak azt, ami Sztálinvárosban történt. Mert az emberről megfeledkezni, az a legsúlyosabb bűn!

Fehérvári József
igazgató helyettes,
a FEO vezetője

NEMZETKÖZI SZÖVETSÉGÜNK BERLINI ÜLÉSSZAKA

Nemzetközi szövetségünk, a Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége — amint arról már beszámoltunk — július 3—7 között tartotta ülésszakát Berlinben. A magyar közlekedés dolgozóit a Szövetség Ellenőrző Bizottságának elnöke, Gáspár Sándor elvtárs, szakszervezetünk elnöke képviselte. A szövetség most tette közzé felhívását a világ dolgozóihoz, s az ülésen hozott nagy jelentőségű határozatait megküldte a Szakszervezeti Világszövetség valamennyi szakmai egyesületének, s a szövetséghez tartozó baráti szervezeteknek.



Alphonse Drouard, a szövetség új elnöke.

A magyar vasutas dolgozók eddig is rendkívüli érdeklődéssel kísérték nemzetközi szövetségünk munkáját és azt minden lehető módon segítették is. Most, a megváltozott nemzetközi helyzetben kétszeres figyelemmel fordultak a szövetség berlini ülésszaka elé: milyen útmutatással szolgál a dolgozók jogaiért, élet- és munkaviszonyainak javításáért, a világbéke erősítéséért folytatott harcban. Felkértük Gáspár Sándor elvtársat, számoljon be berlini tapasztalatairól, ismertesse az ülés határozatainak és felhívásának lényegét lapunk olvasótáborával.

— Nemzetközi szövetségünk, mint a Szakszervezeti Világszövetség Szakmai Egyesülésének egyik legnépesebb családja, eddig is erőteljesen küzdött az SZVSZ célkitűzéseinek valóraváltásáért — mondotta Gáspár elvtárs. — A legutóbbi ülésszak munkájával is elégedettek lehetünk. A berlini háromnapos tanácskozás — amely idő alatt a Német Demokratikus Köztársaság Vasutas Szövetségének vendégei voltunk — megállapította ezt és jóváhagyta tevékenységét, megállapítva, hogy szövetségünk befolyása a világ minden részén egyre növekszik. Afrika és Vietnám jóváhagyott felvételi kérelme is erről az örvendetes tényről tanúskodik.

— Szövetségünk Adminisztratív Bizottsága vizsgálat tárgyává tette a nemzetközi helyzetet s határozatában megállapította, hogy politikai síkon érezhető javulás észlelhető, de ezt nem lehet elmondani gazdasági és szociális vonatkozásban, mert a kapitalista, gyarmati és a fejlődésben elmaradt országok közlekedési, kikötői és halászati dolgozóinak élet- és munkaviszonyai tovább romlottak. A kapitalisták és a monopóliumok urai azzal az ürüggyel, hogy fokozni kell a termelékenységet, a korszerűsítést — gyorsították a munka ütemét úgy, hogy döbbenetes létszámapasztást hajtottak végre és emelték a munkakövetelményt azoknál, akiket megtartottak alkalmazásukban.

Ezzel szemben a szocialista és a népi demokratikus országokban a technika fejlesztése, a termelékenység fokozása harmónikus gazdasági terv keretében bontakozik ki és egyre nagyobb mértékben alkalmas arra, hogy az ipar és a lakosság szükségleteit kielégítse.

— Az értekezlet kidomborította azt a körülményt is, hogy a kapitalista, gyarmati és fejlődésükben elmaradt országok dolgozói a munkaadók és a kormányzati szervek támadásaira adott válaszként országos és nemzetközi síkon egyesültek és nagy sikereket értek el. Figyelemmel az említett helyzetre és a megnyilvánuló egységakaratra, elhatározta szövetségünk, hogy a jövőben nagyobb mértékben tovább javítja a kapcsolatokat a szövetségünkhöz nem tartozó szervezetekkel, felhívással fordul hozzájuk, hogy vegyenek részt a békeharcban és ugyanakkor teljes erejével támogatja azt a harcot, amelyet az ázsiai országok közlekedési dolgozói, tengerészei és halászai vívnak a Csendes-óceánon folytatott hidrogénbomba-kísérletek ellen.

— A berlini tanácskozáson az Adminisztratív Bizottság határozatot fogadott el a jövő év májusában megtartandó II. Nemzetközi Szakmai Konferencia összehívására. A konferencia tanulmányozni fogja a valamennyi dolgozó szempontjából legkényesebb problémákat, különösen pedig azokat a kérdéseket, amelyeket a jóváhagyott napirendre máris felvettek. Ilyenek: az ésszerűsítés és egybehangolás következményei a különböző közlekedési ágaknál, így a vasútnál, a közúti és városi közlekedési ágaknál; a dolgozók harca a kizsákmányolás ellen és a munkaidő csökkentése érdekében, — annak vizsgálata, hogyan fejlődött a helyzet a különféle ágak érdekelt dolgozóinál, az új technikai eljárások fejlődése és hatása a dolgozók élet- és munkaviszonyaira és több hasonlóan fontos kérdés.

— Szövetségünk berlini megbeszélésén került sor a Szakmai Tagozat új főtitkárának és elnökének megválasztására is. Alfréd Fressinet és Massini helyébe egyhangúlag megválasztottuk Alphonse Drouardot az eddigi alelnököt elnökké, Raphael Avilát, az eddigi szövetségi titkárt főtitkárrá. Alphonse Drouard elvtárs, a Francia Vasutasok Országos Szövetségének titkára egyébként régi barátja a magyar vasutasoknak. Járt hazánkban és valahányszor munkám odaszólít szövetségünk tanácskozásaira, Drouard elvtárs el nem mulasztaná érdeklődni barátairól és mindannyiszor a legszívélyesebb hangon kér arra, hogy üdvözletét tolmácsoljam a magyar vasutasoknak. Raphael Avila elvtárs is régi ismerősünk, ő egyébként a Kubai Gépkocsivezetők Egyesült Szakszervezetének funkcionáriusa. Massini elvtárs magas korára, Fressinet elvtárs pedig hanyatló egészségi állapotára való hivatkozással kérte felmentését hosszú éveken át fáradhatatlanul és eredményesen viselt tisztsége alól. A szövetség köszönettel adózott a távozó vezetők érdemes tevékenységének.

— Nemzetközi szövetségünk azzal a felhívással fordult valamennyi szervezetéhez, hogy teljesítsék mindennemű szakszervezeti kötelezettségüket és



Raphael Avila főtitkár,

legyenek figyelemmel a nemzetközi helyzetben végbement jelentős változásokra. Ilymódon határozott léptekkel haladhatnak azon az úton, amely az egység útja és amely a dolgozókat jogos követeléseik valóra váltása érdekében a végső sikerhez elvezeti — amely tiszteletben részesíti a szakszervezeti és a demokratikus szabadságjogokat és amely úton közös erőfeszítéssel megerősítjük és fenntartjuk a békét.

— A magyar közlekedés dolgozóinak, így a vasutas dolgozóknak is irányt mutat nemzetközi szövetségünk felhívása és határozata. Dolgozzunk úgy, hogy jó munkánk nyomán erősítést nyújthassunk a nemzetközi proletáriátus áldozatos harcához, a kizsákmányolás ellen vívott szakadatlan küzdelméhez, élet- és munkaviszonyainak javításához, a fegyverkezési hajsza abbahagyásához, a világméretekben folyó békeharchoz. Amikor a magyar vasutas dolgozók becsülettel állják a sarat az őszi forgalom egész embert követelő munkájában, amikor egy emberként küzdenek pártunk Központi Vezetőségének határozatai megvalósításáért, voltaképpen Nemzetközi Szövetségünk harcát erősítik, elősegítik a szövetség II. kongresszusának sikerét. A szakszervezetnek pedig még jobban, mint bármikor segítenie, támogatnia kell dolgozóink küzdelmét, harcolnia kell, hogy munka- és életviszonyaik egyre jobbak legyenek, hogy maradéktalanul végrehajtsuk az erre vonatkozó párt- és kormányhatározatokat, amelyek révén kézzelfoghatóan a megvalósítás stádiumába kerülnek nálunk is a nemzetközi szövetség határozatai — fejezte be nyilatkozatát Gáspár Sándor elvtárs.

Szelecsényi István

Mikorra készül el a dunapataj—bajai vasút?



Az országgyűlésben a szocialista demokrácia fejlesztése szellemében megkezdődtek az interpellációs napok. Rigó János képviselő a közlekedés- és postaügyi miniszterhez intézett kérdést, hogy mikor készül el a dunapataj—kalocsa—bajai vasútvonal, amelynek építését 1953-ban abbahagyták. Bebrits Lajos elvtárs miniszter válaszában kijelentette: szívvel-lélekkel az építkezés folytatása mellett van, de egyelőre fontosabb vasútvonalak építését kell elvégezni. Amint a beruházási keretek lehetővé teszik, folytatják a vonal építését, addig autóbuszokkal oldják meg itt a közlekedést.

A vasutas havidíjas dolgozók bérrendezése

Ujabb jelentős államáshoz értünk az államvasúti havibéres dolgozók életében: pártunk javaslatára a Minisztertanács határozatot hozott az államvasúti havibéres dolgozók fizetésének rendezéséről, augusztus 1-én kezdődő hatállyal. *Havi 4,6 millió forintot irányoztak elő e célra.*

Ez évben nem ez az első alkalom, amikor a vasutas dolgozók béremelésben részesülnek, több ilyen intézkedés már az előző hónapokban megtörtént. Ilyen volt, amint előző lapjainkban beszámoltunk róla, a pályafenntartási és pályaépítő dolgozók fizetésének emelése, az alacsony keresetű dolgozók fizetésének rendezése, a Fatelítő Vállalat fizikai dolgozóinak mintegy 10—11 százalékos fizetésemelése.

Több mint minden második dolgozó

A most augusztus 1-ével kezdődő bérrendezés 87 000 főt, tehát a vasutas dolgozók összességének több mint felét érinti, vagyis több mint minden második vasutas részesül most béremelésben. Elsősorban a vasút legfontosabb munkaterületén, a *forgalmi állománycsoportban* történik jelentősebb emelés, ezen kívül mindazon munkakörökben lesz rendezés, ahol az eddigi keresetek az adott munkakör bértételein belül alacsonyak.

Az összegszerűségét illetően pl. mozdonyvezetők, mozdonyfűtők egy főre eső emelési kerete 100 forint. A forgalmi utazó személyzet, vonatvezető, jegyvizsgáló, fékező, kirakó, levelező egy főre eső kerete 50 forint. Az állomási személyzet egy főre eső kerete 34 forint. Hasonló elgondolás alapján készült a keretfelbontás a többi munkaterületekre is. Ez gyakorlatban nem azt jelenti, hogy mindenki kap béremelést, hanem azt, hogy az átlagok alapján, amit az igazgatóság a szolgálati helyek nagyságának, népgazdasági fontosságának gondos elemzésével kialakított, az részesül emelésben, akit a szolgálati vezető besorol.

A besorolások és a szolgálati vezetők felelőssége

A besorolások a párt- és a szakszervezeti szervek bevonásával történnek. A fizetésemelésben részesülő dolgozók 60 forintnál kisebb összegű emelést nem kaphatnak. Ez azonban csak az augusztusi bérrendezési keret felhasználására vonatkozik. A továbbiakban, esetleges személyzetváltozás esetén, ha megtakarítás mutatkozik, ennél kisebb összeg is felhasználható béremelésként.

A Központi Vezetőség határozata szellemében jelentősebb hatáskör hárul a szolgálati vezetőkre, akiknek felelőssége megnő a besorolásoknál. A vezető munkaterületének teljes értékű gazdájává kell, hogy váljon a bérezési helyes arányok kialakításánál.

A munkaköri bérek emelésén kívül bevezetésre kerül pénztárosainknál a *mankópénz*. A mankópénz 70, 42 és 21 forintos összegben havonta kerül folyósításra. 70 forintot kap a gyűjtőpénztáros az igazgatóságokon és a vezérigazgatósági főpénztáros, 42 forintot kapnak általában a nagyobb jellegű pénztárosok, pl. személypénztáros, számadó és fizetőpénztáros, poggyász és expressárupénztáros, számadó és árupénztáros, árupénztárt kezelő forgalmi szolgálattevő, stb. 21 forintot kapnak az utánfizetési pénztáros, raktári pénztáros, számadó és kezelő jegykiadóőr, valamint a BEV és a keskenynyomközű vasút jegyvizsgálói, továbbá a jegyvizsgálatot végző vonatvezetők. A mankópénz természetesen kiterjed a pénztárost helyettesítő dolgozókra is, ha a hónap nagyobbik részét helyettesítéssel töltik. Ezen intézkedés nyomán régi vágya teljesült a pénzforgalom szempontjából is igen jelentős munkát végző vasutas pénztárosoknak.

A felemelt prémium

A bérrendezés alkalmával sor kerül az egyéni prémium egy főre eső összegének 45 százalékos emelésére is. Ezt a jelenlegi 20 forintos összeget 29 forintra emeli fel. Az egyéni prémium-keretösszeg lehetővé teszi, hogy jelentősebb célkitűzéseket alkalmazzunk. Pl. telepállomásokon a vezényletnél a készenléti idők csökkentését. Ezen a területen még igen sok lehetőség van. Az utazószemélyzet legfőbb kívánsága, hogy hosszú készenléteik helyett jól futó és fizető vonattovábbítással töltsék el a munkaidőt.

A bérrendezéssel egyidőben sor kerül *az utazószemélyzet km-pénz tételeinek néhány módosítására*, melynek végrehajtására havi 250 000 forint kerül felhasználásra. A bérrendezés a vasutas dolgozók nagy táborában jó hangulatot idézett elő.

Mi, vasutas dolgozók az őszi forgalomban teljes helytállással és a felkínált áruk maradéktalan elszállításával kívánjuk a bérrendezésért hálánkat kifejezni.

Több harcosságot és mozgékonyságot a dolgozók érdekvédelmében

Bizony, be kell vallani, kicsit bosszankodtunk, amikor a harmadik helyről is eredmény nélkül kellett eljönnünk.

— *Ugly[illegible] János* elvtárs kiutazott — mondották a pécsi igazgatóság munkaügyi osztályán. Előzőleg az állomás kereskedelmi főnökségén kaptuk ugyanezt a választ, amikor *Furus Géza* elvtársat kerestük. A fűtőháznál pedig *Arató Ferenc* főmozdonyvezetővel, a szocialista munka hősével szerettünk volna beszélni, a válasz: *Arató* elvtárs Budapesten van motorvezetői tanfolyamon.

— Arról szerettünk volna érdeklődni — mondjuk *Tihanyi Endre* elvtársnak, a fűtőház ÜB-elnökének — hogyan vesz részt *Arató* elvtárs a területi választmány munkájában.

— Mielőtt a tanfolyamra utazott, igen eredményes szakszervezeti munkát végzett — halljuk a választ. — Utazásai közben felkereste az üzemi bizottságokat, különösen a fűtőházakban, s az észlelt problémákat közölte a területi bizottsággal.

Tapasztalatok a kis üzemi bizottságoknál

Amint tovább beszélgetünk *Tihanyi* elvtárssal, aki szintén tagja a pécsi területi választmánynak, már nem találjuk olyan bosszantónak, hogy az előzőleg keresett választmányi tagok úton vannak. Hiszen *utazásaik nyújtják a legtöbb alkalmat arra, hogy körülnézzenek az üzemi bizottságok portáján. Tihanyi* elvtársat például tegnap nem találtuk volna idehaza, mert éppen *Sellyén* járt, az előző héten pedig *Harkányfürdő* és *Siklós* állomásokat kereste fel.

— Elég gyakran járok patronált állomásaimon — foglalja össze tapasztalatait —, de csak nagy ritkán sikerül az ottani ÜB-elnökökkel találkoznom. Ugyanis mind vonatkísérők, csaknem állandóan utaznak. Véleményem szerint *a kisebb üzemi bizottságok munkájának eredményességét ez a körülmény korlátozza legjobban*, az ÜB-elnökök és az ÜB-tagok nem tudnak eleget foglalkozni a dolgozók problémáival, de még a szakszervezeti bizalmiakkal sem. Éppen ezért nagyon fontos, hogy *a választmányi tagok minél telkiismeretesebben patronáljék ezeket az üzemi bizottságokat.*

A területi bizottság munkájának ellenőrzése

Ezután a fűtőház szomszédságában a pécsi TBKE műhely- és szerelőcsoportjának vezetőjét, *Gemeiner Ede* elvtársat keressük fel. Gemeiner elvtárs szintén tevékeny tagja a választmánynak, részt vett a vasutasnapi műszakot előkészítő bizottság munkájában, s mint műhelyvezetőnek és választmányi tagnak egyaránt nagy része van abban, hogy már hétszer nyerték el az élüzem címet (a vasutasnapra valószínűleg nyolcadszor is).

— A választmány fontos feladata — azonkívül, hogy üzemi bizottságokat patronál — az, hogy állandóan *figyelemmel kísérje és ellenőrizze a területi bizottság munkáját* — mondja. — Ehhez pedig az kellene, hogy a választmány tagjai gyakrabban beszélhessék meg tapasztalataikat, ne csupán a területi bizottság félévenként megtartandó beszámolóin jöjjenek össze. Tapasztalatom szerint a területi bizottság általában kielégítően dolgozik, különösen ami a termelési és a munkavédelmi feladatokat illeti. *A dolgozók érdekvédelmében több harcosságra, nagyobb mozgékonyságra lenne szükség*, mert sokszor a területi bizottság későn figyel fel egyes sérelmekre, problémákra. Legutóbb is elkésve intézkedett egy olyan bérprobléma ügyében, amely 1800 dolgozót érintett az igazgatóság területén, s amelynek megoldásával nem kellett volna a havidíjas dolgozók augusztus 1-i bérrendezéséig várni.

— A dolgozók érdekvédelmét még jobban a szakszervezeti munka előterébe kell állítani, s a nemsokára sorrakerülő választmányi ülésen is arra kell a legnagyobb figyelmet fordítani, hogy a területi bizottság hogyan tesz eleget ennek a feladatának. És úgy gondolom, szakszervezetünk IV. kongresszusára is úgy készülünk a legméltóbban, ha a dolgozók minden egyéni problémájával behatóan foglalkozunk.

Gemeiner elvtárs és — mint a területi bizottsághoz a választmány tagjaitól érkező jelentések tanúsítják — a választmányi tagok többsége helyesen látja a szakszervezet feladatait, a IV. kongresszus sikerének alapvető feltételeit. Ehhez a többséghez minél előbb fel kellene zárkóznia azoknak a választmányi tagoknak is, akik eddig még nem találták meg a módját annak, hogyan segíthetnék a legeredményesebben a pécsi területen a szakszervezeti munkát, a dolgozók érdekvédelmét, az őszi forgalom sikerrevitelét és a szakszervezet központi vezetősége július 9-i határozatának megvalósítását.

Fordítsunk nagyobb gondot a szociális létesítmények építésére

Szakszervezetünk központi vezetőségének ülésén Gáspár Sándor elvtárs elnöki beszámolójában foglalkozott a dolgozók munkakörülményeinek megjavítását szolgáló beruházások helyzetével. Rámutatott, hogy az öltözők, mosdók és általában a szociális létesítmények körül még mindig sok a panasz, főként azért, mert

a létesítmények nem készülnek el határidőre.

Ez maga után vonja, hogy az erre a célra fordított összegek az év végén elvesznek, illetve a jövő évi költségkeretet terhelik.

8 millió munkavédelemre

1956-ra 8 millió forintot biztosított kormányzatunk munkavédelmi célokra, melyből mintegy 6 millió Ft magasépítési, 2 millió Ft pedig gépi- és egyéb rovaton szerepel. Ebből az összegből a keleti, a zalaegerszegi fűtőház és a szentlőrinci kavicsbánya öltözőjének és fürdőjének 1955-ről áthúzódó beruházása az 1956-os hitelkeretet terheli. Az építkezés áthúzódása a korszerűtlen munkamenetre és az ellenőrző munka hiányosságaira vezethető vissza.

A szakszervezet központi vezetősége 1956. februárjában határozatot hozott a hibák kiküszöbölésére, melyben meghatározta, hogy a KPM I/1. és 6. szakosztályának vezetője az építési tervek időbeni biztosításával és az építkezések időbeni elkezdésével biztosítsa a létesítmények határidőre való elkészülését. A beruházások menetközbeni ellenőrzése során megállapítást nyert, hogy az elmúlt évekhez viszonyítva, egyes területeken tapasztalható javulás, ami főleg a tervek időbeni elkészülésében, s az építkezések társadalmi ellenőrzésében jelentkezik. Az eredmények mellett azonban egész sor olyan hiányosság is van, amely veszélyezteti a létesítmények határidőre való elkészítését.

A leggyakoribb hibák

Az igazgatóságok tervosztályai például nem szorgalmazzák eléggé a kivitelezővel történő szerződés megkötését. A 6. szakosztály azzal, hogy a terveket megküldi az igazgatóság II. osztályának, illetve tervosztályának, leteszi magáról a gondot, s nem kíséri figyelemmel annak útját. A hatvani fth. mosdó-öltözőjének tervezési határideje 1956. III. 2. volt. A szerződést 1956. VII. 13-án kötötte meg a budapesti igazgatóság tervosztálya. Akkor tehát, amikor már IV. 15-én a munkát meg kellett volna kezdeni. Nem különb a helyzet az egri öltöző építésénél sem. A terveket 1956. II. 1-én küldték a 6. szakosztályból a miskolci igazgatóság II. osztályának azzal, hogy a munkát IV. 1-én kezdjék meg. Ez utóbbinál, amikor a munkát a II. osztály saját maga végzi és ilyen nehezen megy, akkor mit várjon a dolgozó a külső szervek által végzendő munkánál. Az egri építkezés kezdési időpontjának elhúzódásáért felelősség terheli a szolgálati hely üzemi bizottságát, s ezen belül a munkavédelmi bizottságot is, mert nem kértek segítséget a felsőbb szervektől a munka megindításához, sőt a szolgálati vezetővel együttesen maguk is elősegítették az építkezés kezdési időpontjának kitolódását azzal, hogy a már kész tervekben módosításokat javasoltak. Nem hozták létre az építkezést ellenőrző társadalmi bizottságot, ellenőrző munka nem folyik, a segítségadás így csak késve érkezhetik, éppen a késői értesülés alapján, ami szintén az építés befejezési határidejének kitolódásához vezet. Hasonló a helyzet a keleti fth. üzemi bizottságánál, ahol szintén nem hoztak létre építkezést ellenőrző bizottságot, bár erre határozott igéretet tettek a szakszervezeti központ munkavédelmi osztályának. Ez az oka aztán annak, hogy az építkezésnél az emelet átvétele alkalmával mennyiségi és minőségi hiányosságok merültek fel.

Üzemi bizottságainkon sok múlik

A gyakorlat azt mutatja, hogy ahol az üzemi bizottságok nagyobb gondot fordítanak a dolgozók munkakörülményeinek megjavítására, ott a bizottságokat létrehozták és ott csak a bizottságok — az ellenőrző munka mellett — gyakorlati segítséget tudnak nyújtani a kivitelező szervnek is. Dicséretet érdemel jó munkájáért Kiskunhalas állomás üzemi bizottsága, s ezenbelül az építkezést ellenőrző bizottság. Ugyancsak jó munkát végez Szabó elvtárs Békéscsaba állomás munkavédelmi felügyelője, aki idejében értesíti a szakszervezeti központ munkavédelmi osztályát a felmerült nehézségekről és kér segítséget annak megoldásához. Ilymódon sikerült például bitument szerezni, s megakadályozni az építkezés folyamatának megszakítását.

A feladatok magukból adódnak. Az üzemi bizottságoknak ki kell szélesíteni az építkezések társadalmi ellenőrzését, mozgósítani kell a dolgozókat az előttük álló feladatok megoldására. Nyújtsanak a kivitelező szerveknek segítséget, adjanak lendületet az ott folyó munkaversenynek, biztosítsák a verseny nyilvánosságát.

Mindezek mellett fontos, hogy a társadalmi ellenőrző bizottságok figyelme terjedjen ki az építkezést végző dolgozók munkakörülményeire, a szociális, kulturális szükségleteik kielégítésére, sportolási lehetőségek biztosítására, mert ezek növelik a dolgozók munkakedvét, csökkentik a fluktuációt és segítik a munkafegyelem megszilárdítását. K. F.



Tizenöt évvel ezelőtt szőnyegbombázás pusztította el Hatvan állomást. 1948-ig deszkabarakkban folyt 600 vonatkísérő vezényelése. Kovács István, az ország egyik legkiválóbb vezényelőtisztje, 1945. óta kitűnő eredménnyel foglalkozik, neveli a hatvani vonatkísérőket. Képünkön Nagy II. Károly vonatvezető jelentését hallgatja, de már nem a barakkban, hanem az új hatvani felvételi épületben, nagyon megváltozott, kitűnő munkakörülmények között.
(Kovács Géza felv.)

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

II. versenyszakasz 1 feladat

Számtani sorrendnek megfelelően rendezendő az alábbi kocsisor:

1, 9, 2, 7, 8, 5, 2, 5, 6, 2, 7, 3, 4, 9, 1, 5, 2, 2, 8, 8, 4, 3, 7, 6, 6, 7, 1.

A rendezéshez felhasználható a kocsisorral elfoglalt vágányon kívül még 3 vágány. Minden szám két kocsit jelent, tehát a rendezendő kocsisor összesen 54 kocsiból áll. Figyelembe kell venni azt is, hogy a tolatómozdony kis teljesítőképességű és rendezés céljából legfeljebb 20 kocsi húzható ki egyszerre.

A vonat menetiránya: «—; a kihúzás iránya: —»

Beküldési határidő: 1956. aug. 11.

Az alábbiakban közöljük a 3. feladat megoldását:

A rendezendő kocsisor és az összevonás utáni számozás:

6 7 2 8 7 5 6 5 7 2 5 4 8 2 1
8 6 4 3 8 6 1 3 7
2 3 1 4 3 2 3 2 4 1 . 2 2 5 1 1
5 3 2 2 5 3 1 2 4

A vonat menetiránya: —»; a kihúzás iránya: «—

A feladatot két vágány felhasználásával kell megoldani.

Az alkalmazott megfejtési forma: a lépcsőzetes duplázó változat. Rendezési képek:

I. rendezési kép: «— 1 3 5 / 2 4

II. rendezési kép: 1 / «— 3 5 2 4

III. rendezési kép: 3 2 1 / 5 4

Megoldás;

I. helyzet:

«— 7 2 — 7 — 6 — 2 — 8 2 1 8 6 — 8 6 1
3 1 3 3 1 5 1 1 5 3 5 3 1
6 — 8 — 5 — 5 7 — 5 4 — 4 3 — 3 7
2 4 2 2 4 2 2 2 2 4

II. helyzet:

— 2 — 2 — 2 1 — 1
1 1 1 1 1
«— 7 — 7 6 — 8 — 8 6 8 6 — 6 8 5 5 7 5 4 4 3 3 7
3 3 3 5 5 3 5 3 2 4 2 2 4 2 2 2 2 2 4

III. helyzet:

7 7 6 — 6 — 6 6 — 5 5 — 5 4 4 3 3 — 2 2 2 1 1
3 3 3 3 2 2 2 2 2 2 2 2 1 1 1 1 1
8 8 — 8 — 8 — 7 — 7
5 5 5 4 4 4

Az I. helyzet kialakításánál 1 kihúzás, 12 lökés és 22 kocsimozgatása,

a II. helyzet kialakításánál 1 kihúzás, 7 lökés és 12 kocsimozgatása,

a III. helyzet kialakításánál 1 kihúzás, 9 lökés és 18 kocsimozgatása.

zárásnál 1 zárás, 6 kocsimozgatás merült fel. Összesen: 4 kihúzás és zárás, 28 lökés és 58 kocsi mozgatása.

Értékelésük: 24 pont

28 „
29 „
Összesen: 81 pont.

Magyarázat és indokolás:

Amint a fentiekből kivehető a feladat megoldását összevonással, azaz a rendezendő csoportok megállapításával kezdjük. Az előző feladatokkal kapcsolatosan is kiderült már az összevonás jelentősége, mégis ki kell hangsúlyozni, hogy legnagyobb a fontossága két vágányon történő rendezésnél. Ha a feladatot összevonás nélkül oldottuk volna meg, a közölteken kívül még két kihúzás, 33 kocsi mozgatása és 11 lökés vált volna szükségessé.

Az eredeti és az összevonás utáni helyzet alakulásának szemléltetése céljából a rendezésnél mindkét fajta számozást feltüntettük.

A megfejtések értékelése alapján: Bacsó István Zákonyban 133 pont, Boros Ernő Bp.-Ferencváros 96,5, Farkas János Mezőtúr 87,5, Fenyőfalvi Antal Bp.-Kelenföld 106,5 Káli Ottó Kál-Kápolna 81. (Eredményét az elegycsoportok helyes összevonásával érte el). Kovács László Bp. Igazgatóság (A megfejtéshez két vágány helyett három vágányt használt, így pályázatát nem vehetjük figyelembe), Lajtai Károly Bp.-Kelenföld 106,5 Valent Miklós Nyíregyháza 124,5 pontot ért el.

A 2. feladathoz utólag érkezett megfejtés: Boros Ernő Bp.-Ferencváros 67 pontot ért el.

Dombóváron így intézték el a vasutasnapi kultúrprogramot...

(Tudósítónktól.)

A dombóvári vasutas népművelési otthon igazgatója július 30-ra összehívta a kultúrotthon vezetőségét *a vasutasnap kulturális eseményeinek megbeszélésére.* A vezetőség öt-hat tagja meg is jelent, várakozott is szorgalmasan, de amikor az este 7 órára összehívott megbeszélésen *a kultúrotthon igazgatója még háromnegyed nyolckor sem jelent meg*, mérgelődve hazamentek. Mint kiderült, az igazgató szórakoztatóbb programot választott magának, egy nőismerőse társaságában kirándult.

Igy intéződött el tehát Dombóváron a vasutasnap kulturális, szórakoztató programja. Igaz, nem egyedülálló eset volt ez, mert *többször is előfordult, hogy az igazgató nem jelent meg a meghirdetett vezetőségi ülésen.* Sajnos, a kultúrotthon egész életén meglátszik a nemtörődömség, a kedvetlenül végzett munka. Az igazgató már mintegy fél éve *lemondott megbízatásáról*, de a területi bizottság és a szakszervezet kultúrnevelési osztálya még mindig nem gondoskodott utódjáról. Mikor eszmélnek végre rá, hogy a vasutas kultúrélet alakulásáért is felelősség terheli a szakszervezetet?

Tanulságul,

nemcsak újítók számára

Kezdjük a tanulság levonásával: sokat irunk, beszélünk, ankétozunk az újításokról, s főleg a körülöttük burjánzó bürokratikus huzavonáról, de amikor cselekvésre kerülne a sor, még mindig sokszor nagyon is kényelmi álláspontot foglalunk el. Ez a tanulság első része — a második részére majd később térünk rá — s mindjárt támasszuk is alá két példával.

Néhány hónappal ezelőtt a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói nagy érdeklődéssel kisért ankétot tartottak, amelyre meghivták a következőket: az igazgatóság IV. osztályát, a KPM 1/7. szakosztályát, a szakszervezeti központot, a szakszervezet területi bizottságát, a főosztály újítási csoportját, az igazgatóság könyvelőségét, a Szocialista Vasútért szerkesztőségét, valamint a társszolgálati ágak képviselőit. A meghivottak közül egyedül a vasúti főosztály újítási csoportjának vezetője, Kaposvári Béla elvtárs jelent meg.

Az ankéton a főnökség 120 dolgozója és újítója kérdezte nemcsak csodálkozva, de méltatlankodva is, vajon hol maradnak azok, akiknek elsősorban kellene, hogy szivügyük legyen az újítások sorsa? A kultúrterem faláról, ahol az ankétot tartották, külön erre az alkalomra rajzolt 20 szemléltető karikatúra nézett a részvevőkre, köztük egyik-másik olyan újításoknak az útját mutatta be, amelyek immár két éve keringenek valahol a bürokrácia felsőbb légrétegében. S a rengeteg hozzászóló is az újítások útjáról adta elő nagyrészt panaszoshangú mondanivalóját, hol az igazgatóság IV. osztályához, hol a 7. szakosztályhoz, hol a szakszervezethez, hol a könyvelőséghez címezve szavait. A karikatúrák csendesen, de kajánul mosolyogtak a falon, mintha azt mondták volna: úgy sem látnak meg bennünket az illetékesek, úgy sem hallják meg a ti szavatokat, hiszen nincsenek is itt.

Az ankét mondanivalója, hála az újítási csoport vezetőjének, valamint az SZUEB-nek és az üzemi bizottságnak, mégis eljutott az illetékesekhez, s dicséretükre legyen mondva, a régóta elfekvő újításokat azóta el is intézték, s határozottan jobban törődnek most már a főnökség lelkes újítóinak ügyeivel, különösen sok segitséget ad a szakszervezet központja. De az már nem dicséretes, hogy a múltkoriban ismét ankét és tapasztalatcsere volt a kocsiszolgálati főnökségnél, az új kocsiablakmosó készülék bemutatásával kapcsolatban, s erre az ankétra szintén meghivták a fentebb ismertetett szervek képviselőit és az ankéton ismét csak a főosztály újítási csoportjának vezetője jelent meg. A többiek mind elfelejtették, hogy milyen bűnbánó igéretet tettek az előző ankét után arra, hogy nagyobb gonddal, több felelősséggel, stb., stb....

S most következhet a tanulság második, sőt harmadik része: a két ankét az emlitett szervek részvétlensége ellenére is eredményes volt, visszaadta a főnökség dolgozóinak újítási kedvét, értékes, régóta kallódó újítások váltak azóta közkinccsé. A tanulság tehát az újítók számára az, hogy érdemes hangot adni észrevételeinknek, panaszaiknak, kívánságainknak. Az illetékes és a cikkben emlitett szervek számára viszont a tanulság első része, kell kibővitenünk a következőképpen: ne csak irjunk, beszéljünk az újítások körüli bürokrácia megszüntetéséről, hanem cselekedjünk is, legalább annyit, hogy meghallgatjuk a dolgozók, az újítók észrevételeit, hasznositjuk javaslatait, nagyobb bizalmat keltünk az elbirálások iránt. Különösen fontos ezt a tanulságot levonni most, a vasutas nap küszöbén, az országos vasutas újitókiállitás megnyitása előtt. Annyival is inkább, mert a kiállitáson nem egy olyan modellt láthatunk, amelyet ezek az ankétok hoztak felszinre különböző fiókok pókhálós mélyéről.



Györki János kiváló dolgozó, oktatótiszt. Szeged állomáson a most felvett vonatkisérőket szemléltető oktatásban részesíti.

(Kovács Géza felv.)

Igazságos fegyelmi ítéleteket!

Még sokan emlékeznek Győri Imrére a szentesi fűtőháznál. Tizenöt esztendeje annak, hogy itt jelentkezett munkára, hogy megtanulja a lakatos mesterséget. Azóta jó szakmunkás lett belőle. Több fűtőháznál teljesített már szolgálatot, amikor Püspökladányban mozdonyvezető tanonc lett és 1952 július 16-án eredményes mozdonyvezetői vizsgát tett. Innen a kiskunhalasi fűtőházhoz került és ezután következtek a bonyodalmak Győri életében.

Többször követett el hibát, de hadd irjam meg, hogy sohasem szándékosan. Ostorozták is a hibákat, ami nem lett volna baj, ha Győri érdemeit is észrevették volna, de azokról megfeledkeztek, kedvét szegték és kedv nélkül jól dolgozni bizony nehéz. Igy történt, hogy múlt év decemberében szolgálati mulasztás következtében a 324 028-as mozdony kazánpörkölést szenvedett. Győrit — aki a hibát elkövette — fegyelmi úton elbocsátották. Álljunk meg itt egy-két szóra.

Győrit a hiba elkövetésekor a kiskunhalasi fűtőház műszaki előadója jegyzőkönyvileg kihallgatta, majd az igazgatóság műszaki előadója tartott vizsgálatot a megpörkölt kazánnál. Azonban Győrit sem az első-, sem a másodfokú fegyelmi tárgyalásra nem hívták meg és jelenléte nélkül hozták meg a súlyos fegyelmi határozatot.

A bírósági eljárás, amely a vasút feljelentésére folyik Győri ellen, lehetetlenné teszi elhelyezkedését, igy december óta kenyér nélkül van, pedig nagyon elkelne a pénz, hisz családot várnak. Az első bírósági tárgyaláson is történt olyan dolog, amire érdemes felfigyelni. Előzőleg többen — például Retek Sándor mozdonyvezető — Győri mellett tanúskodtak. A tárgyaláson hogy, hogy nem, visszavonták előző kijelentéseiket. Ugylátszik félnek kiállni egy „bűnös" mellett, hátha megharagszik rájuk a „felsőbbség".

Pedig el kellene mondani, hogy Győrinek nemcsak hibái, hanem érdemei is voltak. A kelebiai és kiskunhalasi forgalmi dolgozók elmondhatják, hogy Győrire mindig lehetett számitani, a szolgálatot sohasem tagadta meg és akkor, amikor más ünnepelt és pihent, ő munkában volt. Állandó gépe sohasem volt, hogy miért, azt csak az illetékesek tudják. Azzal a géppel is vállalta a szolgálatot, amelyikkel már más mozdonyvezető nem ment, vagy legalábbis nem szívesen.

Fegyelmi büntetéseink sok esetben nem elég körültekintőek. Miért nem kaphat Győri munkát a vasútnál műhelyben, hisz a szentesi fűtőháznál, ahol éveken keresztül dolgozott, mint jól szakképzett lakatost ismerték és ismerik még ma is. Vagy ha mint mozdonyvezető hibát követ el, akkor már lakatosként sem szabad a vasútnál dolgoznia? A nem eléggé megalapozott fegyelmi büntetésekkel miért akarunk egyeseket szándékosan szembeállitani népi demokratikus rendszerünkkel? Több szívvel kellene tárgyalni az ilyen ügyeket.

Cserháti József

Hallgassák meg a vasutas dolgozókat az SZTK-ba való beolvasztás előtt

Számos dolgozó tiltakozással fordult a pécsi igazgatóság egészségügyi főcsoportjához a *Szabad Nép* július 12-i, *„A vasutas dolgozók jobb ellátásáért"* címmel megjelent cikkével kapcsolatban és kérik, hogy *a vasút hivatalos szervei emeljék fel szavukat a vasútegészségügyi szervezetnek az SZTK-ba való beolvasztása ellen.*

Nézzük, mit mond a pécsi fűtőház, ahonnan számos mozdonyvezető, fűtő, műszaki és adminisztratív dolgozó tiltakozik a beolvasztás ellen. *Győri Kiss István* háromszoros sztahanovista főmozdonyvezető személyesen kereste fel az egészségügyi főcsoport vezetőjét nyolc mozdonyvezetővel, öt motorvezetővel, három fűtővel, és még 16 társuk nevében tiltakoztak a fúzió ellen. Véleményük megegyezett a vontatási osztály VSZT előadójának. *Molnár Miklósnénak* azzal a véleményével, hogy *az egybeolvasztás csak növelné a bürokráciát, és késleltetné a táppénzek, segélyek, gyógyászati eszközök stb. kiutalását.* A fűtőház dolgozóinak az a kérésük, hogy fejlesszük még tovább a vasútegészségügyi szervezetet, a régi pályaorvosi intézményhez hasonló önálló MÁV kezelőorvosi szolgálatot.

Hasonló véleményen vannak a dombóvári fűtőház, a nagykanizsai és a kaposvári fűtőház dolgozói is, akik ugyancsak saját kezelőorvosi intézmény megszervezését kérik.

Pécs állomás dolgozói közül *Knoch Péter* málházó és társai, *Péntek Aladár* intéző, *Bánáti József* és még többen a fentiekhez hasonló bejelentést tettek az egészségügyi főcsoporthoz.

Nem lennék őszinte, ha *az ellenvéleményről* nem szólnék, mert — néhány — ilyen is volt például a kaposvári fűtőháznál, ahol *Nagy Antal* lakatos azt mondta: *talán mégis helyes volna a fúzió.* De voltak mások is olyanok, akik összetévesztették a VSZT-ét az SZTK-val és gyorsan megváltoztatták véleményüket, amikor a tévedésükre figyelmeztettük.

Nem tudom, nem volna-e helyes meghallgatni a dolgozók véleményét is, az ország különböző részén, mielőtt az SZTK-val való összeolvasztásról komolyan döntenének?

Várnai László,
pécsi igazgatóság

Fiatal vasutasok néhány problémája Budapest—Ferencváros állomáson

A XI. országos vasútüzemi értekezleten *Bebrits Lajos* miniszter elvtárs vázolta azokat a hatalmas feladatokat, amelyek a vasutas dolgozókra várnak. Ezeknek a feladatoknak egyrészét *Budapest—Ferencváros pályaudvar* dolgozóinak, közöttük a vonatkisérőknek kell megoldaniok.

A megnövekedett forgalomban nemcsak több, hanem jobb, szakmailag képzettebb vonatkisérőt kell beosztani. Különösen fontos ez most, miután *Fehérvári József* elvtárs, a FEO vezetője megnyugtatta az értekezletet, hogy a forgalom biztonságát ellenőrző osztály nem lát veszélyt abban, hogy 130 tengelyes zárt vonatokat kétfőnyi vonatkisérettel továbbitsanak.

Egyről azonban megfeledkezik Fehérvári elvtárs. Mégpedig arról, hogy *a vonatkisérő dolgozók tudása, különösen a fiataloké, de nem egyszer az öregebbeké is — igen hiányos.* Márpedig, ha nem megfelelő képzettségű dolgozókat utaztatunk, ez már egymagában is baleseti veszély.

De vizsgáljuk meg, *miért hiányos a vonatkisérő dolgozók igen jelentékeny részének szakmai tudása?* Hiszen oktatótisztjeink, *Gáspár József* főintéző és *Tóth IV. Gábor* intéző elvtársak nemcsak a kötelező oktatásokon, hanem vonatvezetőképző tanfolyamok segitségével is igyekeznek emelni a dolgozók szakmai képzettségét.

Az eredmény azonban mégis siralmas. Az 1955. októbertől 1956 januárig tartó, 25 taggal induló vonatvezető tanfolyamon csak *ketten* szereztek vizsgabizonyitványt. Az 1956 márciusában 35 taggal megindult tanfolyam hallgatói közül e hónapban ha ötöt lehet vizsgára bocsátani. Kérdés, abból is hány megy át a vizsgán?

Mi ennek az oka?

A dolgozók nem látják célját a tanulásnak, hiszen ha le is teszik az igen magas szaktudást igénylő vonatvezetői vizsgát, ez nem lesz kihatással sem beosztásukra, sem fizetésükre.

Ez a kilátástalanság bizonyreányomja bélyegét a fiatal vasutasok tanuláshoz való viszonyára.

Hogyan lehetne és miért kell ezen segiteni?

A kollektiv szerződés a vonatkisérők munkaköri bérét 420—650 forint közötti összegben állapitja meg. Tehát ezek szerint helyes az, hogy egy uj felvételes munkaköri bérét 420 forintban szabják meg. De nem lehet helyeselni azt, hogy például igen sok olyan vonatkisérő van Ferencvárosban, akinek a vonatvezetői vizsgáján kívül meg van a kezelői és a lakatos szakvizsgája is és munkaköri bére mégsem haladja meg az 500 forintot, annak ellenére, hogy nem egynek már 15—20 évi szolgálata van.

Javaslom, hogy *segitsenek ezen a helyzeten.* Ezzel nemcsak a dolgozók életszínvonalát emelnék, hanem *érdekelté tennék őket a magasabb szaktudás* megszerzésében és igy biztonságosabbá és gyorsabbá tudnánk tenni a vasúti szállitást.

Úgy gondolom, az lenne helyes, ha *a munkaköri bér minden szakvizsga után emelkednék 50 forinttal és minden szolgálati év után 10 forinttal, mindaddig, amig eléri a maximális 650 forintot, illetve vonatvezetői beosztottnál a 700 forintot.*

Ilyen módon a dolgozót nemcsak érdekeltté tesszük a magasabb szaktudás megszerzésében, hanem mintegy hűségjutalomban részesitjük azokat, akik egy életen keresztül becsülettel szolgálják a vasutat, szocialista hazánkat.

Végül pedig igy a vasút is biztositani tudja azt az utánpótlást, amelyre a nyugdijazások következtében égetően szüksége van.

Boross Ernő
vonatkisérő
Bp.—Ferencváros állomás

Ismét az anyagszerkezelési szolgálatról

A *„Szocialista Vasutért"* július 23-i számában cikk jelent meg az anyagszerkezelési szolgálatról. Örömmel olvastam az anyagraktározás, a szállitás és készletezés problémáival foglalkozó cikket.

Hosszú idő óta ez az első cikk, amely e sok tekintetben mellőzött és — mondhatnám — sokak által lebecsült szakszolgálat problémáit taglalja. Számtalan vasutas dolgozó van még ma is, aki *azt sem tudja, hogy milyen szakszolgálat is van a MÁV-nál és mi annak a feladata?* De még *a felsőbb szervek sincsenek tisztában azzal,* hogy milyen döntő része van szakszolgálatunknak a vasút üzemének vitelében, az egyes szolgálati ágak tervének teljesitésében. Hogy ez igy van, példával bizonyitom. Február 1-én életbelépett az uj, *C—5 számú mérlegutasitás.* Ez előirja a mérlegek szabályos kezelését, javitását, stb. Ha végigolvassa valaki az utasitást, az az érzése, hogy kizárólag a kereskedelmi szakszolgálat részére készült, mert még csak *említést sem találunk benne a mi szakszolgálatunkról,* jóllehet munkánk döntően éppen a mérlegekkel kapcsolatban áll vagy bukik.

Milliós értékek alacsonyfizetésűek kezén

Senki előtt sem lehet közömbös, hogy *a mi szakszolgálatunk kezeli a MÁV vagyonának miniegy 80—90 százalékát,* mégis ez a szakszolgálat a vasút egyéb szakszolgálatai között *a legelhanyagoltabb, legmellőzöttebb.* Elhanyagolt azért, mert *nem rendelkezik korszerű tároló helyekkel,* mellőzött pedig azért, mert *dolgozói a legalacsonyabb bért kapják.*

Sajnos, a második ötéves terv irányelv-tervezetében sem található a MÁV korszerű raktárgazdálkodásáról gondoskodás. *Még ma is milliós értékek fekszenek szabad ég alatt, kitéve az idő viszontagságainak és az esetleges eltulajdonitásnak.* Beszélhetünk-e igy a társadalmi tulajdon fokozott megvédéséről és az értékcsökkenés megakadályozásáról? S akkor, amikor az anyagszerkezelés dolgozói milliós, sőt milliárdos értékek felett őrködnek, talán a legkevesebb fizetést kapják. Szertári szolgálatra csak feltétlenül megbizható, becsületes és szakképzett dolgozókat lehet alkalmazni, viszont a jelenlegi alacsony bérezés miatt nincs biztositva az utánpótlás, mert ilyen körülmények mellett, nem is szivesen jönnek szakszolgálatunkhoz. Fizikai dolgozóink sorozatosan kérik felmentésüket, mivel havi keresetük és a vele aránytalan munka még nem biztositja nekik a kedvező életkörülményeket.

Uj utasitást, több szakembert!

Meg kell még mondani azt is, hogy talán a vasúton a mi szakszolgálatunk az, ahol a legtöbb papirmunkát kell végezni és, mi sem természetesebb, hogy az ilyen állapot melegágya a bürokráciának. *Még ma sincs szakszolgálatunknak egy mindent átfogó szakvonali utasitása, amiből a szolgálati vezetés kellőképpen oktatni tudna.* A régi utasitások elavultak, korszerűtlenek és az újak hosszú évek óta még máig sem készültek el. Ezen sürgősen változtatni kellene.

Szakszolgálatunknál *kevés a jól képzett szakember.* Meg kellene már végre szüntetni azt a helytelen gyakorlatot, hogy ha valamelyik szakszolgálat szabadulni akar egy-két gyengébb dolgozójától, azt rendszerint az anyagszerkezelési szakszolgálathoz helyezik. Igy talán mennyiségileg megvan a létszám, de minőségileg nem megfelelő. *Sokkal több szaktanfolyamot kellene rendezni.* az igazgatóságok anyagosztályainak nagyobb hatáskört kellene biztositani a szakvonali utánpótlás kiképzéséhez.

A *Szocialista Vasút* cikkével teljes egészében egyetértek és ezzel a néhány szemponttal szeretném kibővíteni. Jó lenne, ha a vasút illetékes szervei tennének valamit a felvetett problémák megszüntetése végett, mert ezek mind olyanok, amik munkánkat hátráltatják és akadályozzák a folyamatos anyagellátást. Éppen a szakmunkás kérdés az, ami ezt a jó munkát hátráltatja és talán ebből adódik az is, hogy sok esetben személyesen kell fölmenni az anyagért, mert csak akkor kapunk. Számtalan példa volt már erre is.

Át kellene dolgozni az egyezményes árjegyzéket, mert merem állitani, hogy nem gyakorlati tényeken alapszik. És még lehetne sorolni azokat a konkrétumokat, amik jelenlegi munkánkat hátráltatják.

Örömmel olvasnánk a jövőben is hasonló cikkeket. Bizom benne, hogy szakszolgálatunk dolgozói élni is fognak e jogukkal. Ez is elő segiti munkánk jobb vitelét, s a hibák kiküszöbölésével közelebb juthatunk a szebb és boldogabb jövőhöz, a szocializmushoz.

Végh János
szertárfőnök.
Szeged-Rókus osztószertár

Nem maradunk le a többi DISZ-szervezet mögött

Készülünk a VI. vasutasnapra, nagy ünnepünkre. Munkánkat megnehezíti a forrón tűző nap, de azért mindenki lelkesen dolgozik. Szép hivatás vasutasnak lenni, állni a mozdonyon, vagy irányítani a forgalmat, dolgozni a távolba futó pályán. A mi munkánk nélkül megállna az élet, megbénulna az ipar. Nézzünk csak szét itt nálunk. *Csokvaomány* állomáson. Munkánk mindennap fontosabb, jelentősebb lesz. Környékünkön eszkavátor dübörög, szinte egy egész hegyet döntött már le — épitkezés folyik a farkaslyuki szénbányához. S az épitkezéssel együtt növekedik az utasforgalom is, úgyhogy rövidesen többet lehet majd hallani a mi kis állomásunkról.

Maroknyi DISZ-szervezetünk sem akar lemaradni a többi DISZ-szervezetek mögött. Lelkesen dolgozunk, a vasutasnapra pedig gazdag programot készitünk, hogy méltóképpen ünnepelhessük a VI. vasutasnapot.

Tóth Júlia, DISZ-titkár,
Csokvaomány



Biber Ferenc fütő jól együtt dolgozik Zima Miklós darukezelővel, a gyors szenelés érdekében, a váci fütőházban.

(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Újból a Ferencvárosi Fűtőház DISZ-szervezetéről

Lassan két hónapja lesz, hogy a „*Szocialista Vasútért*"-ban cikkek jelentek meg a fűtőházi DISZ-szervezet munkájáról, s az egyik taggyűlésünk után megállapította. az újság, hogy megtörtént az első lépés. Valóban az az emlékezetes taggyűlés rendkívül lelkes hangulatú volt és a munkaterv is gazdag programot igért. Azóta azonban nagyon kevés történt, a terv lényegében csak terv maradt.

Nézzük csak meg, mi is történt azóta? *Tartottunk egy vezetőségi ülést és másodszori szervezésre sikerült egy taggyűlésre is összehívni a fiatalokat. Rendeztünk egy közös színházlátogatást.* de mindjárt meg kell jegyezni, hogy a megjelentek több mint 99 százaléka — ajándékjegyet kapott. A szép programból több nem valósult meg. Ezért egyaránt hibás a vezetőség és a tagság.

A ferencvárosi fűtőházban az az igazság, hogy a vezetőség meg a tagság is csak papíron van meg. Mert milyen vezetőség az, amelynek tagjai úgy vélekednek, hogy ha más nem dolgozik, akkor nem dolgozom én sem? A tagság pedig azt mondja: „*Nem megyek taggyűlésre*". Sajnos a DISZ-tagoknak egynegyede, még a DISZ-titkárt sem ismeri, hogyan ismerhetné akkor a DISZ-titkár a tagokat?

Egyszóval siralmas a helyzet a fűtőház DISZ-szervezetében! Joggal mondhatom ezt, mert július 5-e óta — ekkor volt az utolsó taggyűlés — nem történt semmi. *A titkárt már három hete nem láttuk a mozdonyjavító műhelyben, és vezetőségi ülés sem volt.* Tudom, nehéz a titkár helyzete, mert csak munkaidőben tudna foglalkozni a tagokkal, de ha ezt teszi, akkor munkája rovására végezné DISZ-munkáját. Ez a probléma egyben felvet egy kérdést is: *Miért nincs függetlenített DISZ-titkár a fűtőházban?* Hiszen függetlenített az üzemi bizottság elnöke, a párt-végrehajtóbizottság titkára és a DISZ-létszám is olyan nagy, hogy lehetne egy függetlenített DISZ-titkár is. A fűtőházi DISZ-életet meg lehetne teremteni, hiszen két évvel ezelőtt jó DISZ-élet volt Ferencvárosban. Lehetne ilyen most is, ha több segítséget kapnánk.

A legfontosabb az lenne, hogy a fiatalok bízzanak a DISZ-ben és a szakvonali vezetőkben. De nem bíznak. És erre van is okuk. Június 16-án például szakszervezeti ünnepély volt és a munkát 12 órakor abbahagytuk. A vezetők azt mondták, hogy az időt kifizetik. Fizetéskor meggyőződtünk az ellenkezőjéről. A mi keresetünk meglehetősen alacsony. bizony *hiányozott az a megigért, de ki nem fizetett három óra.* A legfőbb csalódás azonban az volt, hogy a szakszervezet vezetősége nem tartotta be a szabát.

Még mindig *visszatérő probléma a szerszámhiány.* Legutóbbi taggyűlésünkön is panaszkodtak erről a fiúk. Igéretet kaptak, de szerszámot máig sem. Igy aztán nem lehet csodálkozni azon, hogy a taggyűléseken passzívak a fiatalok. gyűlés után pedig azt mondják: *minek beszéljek, úgyis csak igéretet kapok.*

A hibákat lehetne tovább sorolni, de inkább azt kérem, hogy jöjjenek ki ismét a politikai osztálytól és nézzék meg a helyszínen a körülményeket.

Rupnik Károly
DISZ agit.-prop-titkár.

Első az ifi-brigád

Nemrég megjelent a „*Szocialista Vasútért*"-ban egy levél arról. hogy Nagykanizsa állomáson brigádvetélkedés kezdődött az idősebbek és a fiatalok között. A verseny most eldőlt, s a győztesek az ifik lettek. A győzelemről levelet írt *Izsák József* elvtárs Nagykanizsáról, melyet az alábbiakban közlünk:

„Amikor megkezdődött a verseny, az ifjúsági brigád megvitatta a hibákat. A fő hiba az volt, hogy az elmaradásokat nem munkájukban, hanem különböző külső szervezési hibában kereste. Miután erre rájöttek és hozzákezdtek valóban dolgozni, az ifibrigád mindjárt az élre került. s ezt a helyet a verseny végéig meg is tartotta. Az eredményhez hozzájárult Heltai elvtárs, a brigád vezetője és Levrek elvtárs kocsimester, valamint a külsős szolgálattevő, akik naponta értékelik a munkát. így a brigád állandóan tudja, hogy hol kell javítani a munka végzésén vagy szervezésén.

A jó eredményt az is elősegítette, hogy a DISZ-szervezet sokat törődik a fiatalokkal. Néhány hónapja rendeztek például egy bált, s annak bevételéből a legjobb ifjúmunkásokat kétnapos kirándulásra vitte a DISZ-szervezet, Fiataljaink örültek a kirándulásnak. s utána még lelkesebben dolgoztak. Nagy örömet okozott, hogy elnyerték a diszesek politikai osztály vándorzászlaját, melyet most igyekeznek megtartani. Most már látjuk, hogy van élet és lendület az ifjúságban, mertnálunk is, amióta megerősödött a DISZ-ben a szervezeti élet, jobbak a fiatalok eredményei. és kevesebb a fegyelmezetlenség."

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

Furcsa megoldás

A Szegedi Rakodási Főnökségnél a 12/24-es forduló szolgálatot teljesítő rakodási hivatalnokok évi biztosított szabadságát az igazgatóság — állítólag a szakszervezettel egyetértésben — úgy oldotta meg, hogy a szabadságolás idejére 24/24-es forduló szolgálatot vezetett be. Tehát kétszeresen kell ledolgozni a Munka Törvénykönyvében biztosított szabadságot. Furcsa megoldása ez a helyettesítésnek. Véleményem szerint nem egyébről van szó, mint a Munka Törvénykönyvében biztosított jogoknak a kijátszásáról. A szakszervezetnek éberebben kellene képviselnie a munkavállalók érdekét.

Mészáros József
Szeged

JOGOS ÓHAJ

Az Utasellátó Ú. V. 48-as sz. üzemét 1955. őszén korszerűsítették. Közel százezer forint költséggel egy liftet építettek a sörtárolás megkönnyítésére, azonban a rossz szerelés miatt még ma sem működik. A hiányosságra már többször felhívtuk az Utasellátó műszaki osztályának figyelmét. Következmény, hogy a szerelővállalat hol mérnököt. hol segédert küld ki, de ez csak a napidíjak kifizetését eredményezi, de semmi hatással nincs a lifre. Szeretnénk végre olyan embert is látni. aki működésbe hozza a „masinát".

Z. Burján István
miskolci igazgatóság



Bárdos Emma két éve teljesít kifogástalan kocsifeliről munkát Salgótarján-Külső állomáson.
(Kovács Géza felv.)

HIREK

Párnás fapados

Július 26-án a Keleti pályaudvarról 8 órakor induló 22-es komáromi személyvonat valamennyi kocsija bőrüléses volt. Egyforma Bak és Bam sorozatúak. Ám csodák csodája, a kocsifajták megjelölése a következőképpen alakult sorrendben:

A 4027-es számú kocsi fapados felirattal, a 4076-os 2. osztály jelzéssel, az 5341-es minden megjelölés nélkül, az 5133-as ugyancsak fapadosan, az 5264-es és az 5250-es szintén megjelölés nélkül, s végül az 5169-es fapados felirattal közlekedett.

Tehát a vonatban egyetlen párnás kocsi sem volt, holott mindegyik párnás volt, illetve mindegyik fapados volt, pedig egy sem volt fapados. Az egyik 2. osztályú volt, de ez 3. osztályúnak számított, mert a 3. osztályú kocsik 2. osztályúak lettek, azaz még sem lettek, mert ez megszűnt, de nem szűnt meg, mert 1. és 2. osztályú van, de nem belföldön . . . Tébolyitól A felirat nélkülieket már nem is magyarázom. Remélem, hogy az illetékesek a legrövidebb időn belül véget vetnek ennek az ésszerűtlen állapotnak.

Kovács József

KITÜNTETÉSEK

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 40 évenkeresztül végzett szorgalmas munkája elismeréséül Bedő József igazgatóhelyettesnek a „*Szocialista Munkáért Érdemérem*"; Darai Gyulának, a Vasutas Szakszervezet Debreceni Területi Bizottsága csoportvezetőjének eredményes munkája elismeréséül a „*Munkaérdemérem*" kitüntetést adományozta.

— **Bebrits Lajos** miniszter elvtárs a vasutasnap alkalmából, augusztus 12-én, 12.40 órakor a rádióban köszönti a vasutas dolgozókat. Utána 40 percen keresztül a rádió a vasutasoknak ad zenés műsort.

Lapunk legközelebbi száma a vasutasnap miatt augusztus 14-én, kedden jelenik meg.

— **A szalonna ára** az új árszabályozás következtében így változik: sózott szalonnát 38,60 forint helyett 36, sózott teaszalonnát 43 forint helyett 40, füstölt kenyérszalonnát 45 forint helyett 37, füstölt tokaszalonnát 45 forint helyett 37, füstölt paprikás csemegeszalonnát 49 forint helyett 46, csécsiszalonnát 47 forint helyett 42, a sültszalonnát 38,60 forint helyett 36 forintért árusítják.

— **Gyors ütemben folyik az átépített nyugati gurítódomb** gépesítése a Ferencvárosi pályaudvaron. Ennek során négy darab, egyenként 40 tonna súlyú hidraulikus vágányféket szerelnek fel és augusztus 20-án üzembe helyezik az önműködő váltóállító berendezéseket is. A gépesítés befejeztével naponta 1000 kocsival tudják növelni a pályaudvar forgalmát.

— **Több ezer forint értékű kárt** okozott Csizmadia János volt MÁV-fűtő, aki több esetben egyedül, néhány esetben pedig felettese, Tóth István segédmozdonyvezető rábeszélésére fosztogatta az orosházi állomáson feladott, illetve az odaérkezett termények et. A szegedi Közlekedési Bíróság Csizmadiát egy év és két hónapi, Tóth Istvánt egy évi börtönbüntetésre ítélte.

— **Az alkotmány ünnepe** tiszteletére munkamozgalmat indított a vasúti főosztály szakszervezeti bizottsága. Felajánlották. hogy az összes régóta húzódó újítási ügyeket elintézik.

— **Sintórést fedezett fel** Lakatos Lajos pályaőr július 22-én Balatonfőkajárfelsőnél. Azonnal intézkedett. A balatonkenesei pályamesteri szakasz dolgozóin kívül a sín kicserélésére készségesen jelentkeztek Sári Lajos Balatonkenese állomás szabadnapos forgalmi szolgálattevője és a szolgálatban lévő Zántó Imre Csaják állomás váltókezelője.

— **A Törekvés Sportegyesület elnöksége** augusztus 3-án sajtóankétot tartott, ezen az egyesület előtt álló feladatokról tájékoztatták a sajtó képviselőit.

— **Kéthetes üdülésre** Kesthelyre utazott több mint húsz gyermek a szegedi igazgatóságtól. Az üdülést az igazgatósági MNDSZ szervezte, s költségeit jól sikerült rendezvényeik bevételéből fedezték.

— **Végzetes balesetet háritott el** Bende László, a Keleti fűtőház mozdonyvezetője. Bende elvtárs július 31-én 424,242-es gépével az 1902-es sebesvonatot továbbította. A Sárosd állomásról való kijárásnál egy tűzoltóautó, amely nem tudott lefékezni, áttörte a sorompót és felrohant a pályatestre. Az éberen figyelő mozdonyvezető nem veszítette el lélekjelenlétét. működésbe hozta a gyorsféket és pillanatok alatt megállította a vonatot. Ezzel megakadályozta, hogy a mozdony kettészelje a gépkocsit, amelyet így pár méteren át maga előtt tolva, végülis kidobott a vágányról. Sem a gépkocsi, sem a vonat utasainak egyetlen hajaszála sem görbült meg.

LAKÁSCSERE

Elcserélném XVI. kerületi háromszoba összkomfortos. kertes lakásomat megfelelő kétszoba összkomfortosra Budapest belterületén. Érdeklődni lehet: 34—71/115. telefonon Kálli Imrénénél.

Megfelelő kezdés után sikeres befejezést várunk

Jövő héten augusztus hó 12-én, a vasutasnap keretében rendezi meg a Törekvés SE ez évi szakszervezeti sportünnepélyét. Sportolóink országos jellegű seregszemléjére már nagyban folynak az előkészületek.

Az országos sportünnepélyt, mint az előző években — ebben az esztendőben is megelőzték az üzemi, vagy sportköri. majd a területi versenyek. Ezeket a versenyeket általában megfelelő szervezés és komoly érdeklődés jellemezte.

Az üzemi és sportköri versenyek

szervező bizottságai már kora tavasszal megkezdték munkájukat. Okulva az elmúlt évek tapasztalatain, igyekeztek kapcsolatot teremteni az üzemek, szolgálati helyek DISZ-bizottságaival. Ez a törekvés jórészt sikerült is, az eredmény az lett, hogy az idei versenyeken sokkal több induló állt rajthoz mint az elmúlt esztendőkben. Nagyban hozzájárult a sikerhez az is, hogy a szervezők jól kapcsolták össze a sportot a kultúrmunkával. Ez érdekesebbé, változatosabbá tette a házi „ünnepségeket". Húsz nagyüzemünkben például üzemegységenként is megrendezték a sportversenyeket. Akadt olyan vidéki helység is, ahol annak ellenére, hogy nincs a faluban Törekvés SK. a vasutas dolgozók csatlakoztak a falusi sportünnepélyekhez.

Gyékényesen, Jászapátin, Mátészalkán a község sportolóival együtt meneteltek a vasútnál dolgozók is.

Közel kétszáz sportkör rendezte meg sportköri ünnepségét. Ezek általában — csakúgy, mint az üzemiek — a siker jegyében zajlottak le. A legtöbb helyen nemcsak a három kötelező sportágban — atlétika, kerékpár, röplabda — hanem más, önként vállalsztott sportágban is összemérték tudásukat a versenyzők. Az indulók számával sehol sem volt nagyobb baj. Az érdeklődés viszont nem volt mindenütt megfelelő. Ez annak tulajdonítható, hogy a szervezők csak arra fektettek súlyt, hogy nagylétszámú versenyzőgárda álljon rendelkezésükre — ami igen helyes is — de arról már megfeledkeztek, hogy a sport népszerűsítése. a közönség szervezésén is múlik.

Az üzemi és sportköri versenyek legtöbbjai kerültek a területi döntőkbe.

A területi döntők

alkalmával hat helyen találkoztak a legjobb vasutas kezdő sportolók. Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Szombathely és Budapest volt a színhelye a területi döntőknek. Ezekben a városokban, a színpompás versenyek újabb ellsmerést szereztek a vasutas sportnak. Legjobban a szombathelyiek döntője sikerült. 307 induló és közel másfélezer szurkoló vett rajta részt. Itt néhány jó eredmény is született. Például a soproni Klicsnik 100 méteres síkfutásban 11,9-et ért el. Horváth 167 cm.t ugrott magasba. A zalaegerszegi Dallos 10.79-et dobott súllyal, a pápai Tóth 60,70 m-t gránáttal. A legörvendetesebb az, hogy ezek a sportolók nem „hivatásos' atléták, hanem mint „műkedvelők", tehetségükkel tűntek fel a sportünnepélyen. Szombathely vasutasainak jó munkája nem meglepetés, hiszen ők eddig is minden esztendőben élen jártak..

Kellemes meglepetés volt a pécsiek és a miskolciak területi döntője. E két területen az elmúlt évek alatt nem sok dicsérni való akadt. Ebben az esztendőben azonban kitettek magukért. Hatalmas fejlődésen ment át Miskolc és Pécs vasutas sportélete.

Budapesten az indulók száma és az elért eredmények megfelelőek voltak, a közönségszervezéssel azonban már bal volt. A gyér érdeklődés bizony csökkentette ennek a területnek a sikerét.

Az országos döntő

küzdelmeiben minden területről versenyszámonként a két legjobb eredményt elérő sportoló áll majd rajthoz. „Hivatalos' verseny itt is csak három kiemelt sportágban lesz. De kiegészítő szám bőven akad majd a Sport utcában is Az országos elnökség változatos, színvonalas műsort állított össze. A labdarúrók és a motorosok nemzetközi ellenfelekkel szemben mutathatják meg tudásukat. A vasutas labdarúgóválogatott a lengyel vasutas válogatottat látja vendégül, a motorosok pedig a legjobb csehszlovák versenyzőkkel találkoznak. A sportműsor befejezése után igen színvonalas kultúrműsor lebonyolítására kerül sor. Az üzemi kultúrcsoportok mellett hivatásos művészek is dobogóra lépnek. Természetesen ez évben sem fognak hiányozni a tréfás versenyek.

A kezdés tehát megfelelő volt, ezután csak a sikeres befejezést várjuk.

Mécs László

FELHÍVÁS

A Gödön nemrég megtartott vasutas ifjúsági béketalálkozón több nyereménytárgyat sorsoltak ki. A nyertesek közül öten még nem jelentkeztek az ajándékok átvételére. Augusztus 15-ig jelentkezzen a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztályán a 2121-es, az 1503-as, az 5204-es, a 4849-es és a 2196-os sorsjegy tulajdonosa. Nyereményük sorrendben: töltőtoll, női retikül, kristályváza, diplomata aktatáska és egy hajasbaba.

Az ifjúsági találkozón találtak egy női kardigánt és egy bőr aktatáskát. Jogos tulajdonosaik átvehetik az ifjúsági alosztályon.

XVI. KERESZTREJTVÉNY

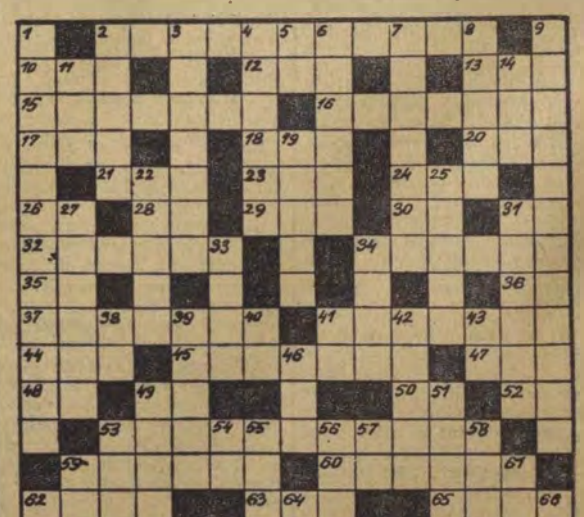
Vízszintes: 2. Ennek megrövidítése is fontos az őszi forgalomban. 10. Ritka férfi név. 12. Szellemi munkás. 13. Októberben van! 15. Piski mai neve. 16. Férfinév. 17. Angol számnév. 18. Régi nép. 20. Csapategység. 21. Régi társadalombiztosító neve. 23. Állami bevétel. 24. Jugoszláv város. 26. Lángol. 28. Az okozat előidézője. 29. Ipari növény. 30. Vissza: helyhatározó rag. 31. Monte Christó e várban raboskodott. 32. Üdül. 34. Ivóedény névelővel. 35. Növény része. 36. Vissza: fedd (ék. fel.). 37. Robbanóanyag. 41. Budapest —székesfehérvári vonalon van. 44. Élet. 45. Amerikai állam. 47. Fában van. 48. Német személyesnévmás. 49. Halfajta vége. 50. Állóvíz. 52. Állati lakhely (ék. fel.). 53. Szakmunkás. 59. Rendkívüli esemény. 60. Bátorsága. 62. Tiltakozás. 63. Vissza: idegen női név. 65. Enyhén könyvetell. 67. **Fejlesztését a vasútüzemi értekezlet súlyponti feladatul szabta meg.**

Függőleges: 1. Lajosmizse—Kecskemét között van. 2. Júlia szerelme. 3. Földközi-tengeri sziget. 4. Győzelem. 5. Kis szerszám. 6. Egyik vármegyénk. 7. Akik szomjasak azok . . . 8. Ilyen szekerek is vannak falun. 9. **Megrövidítéséért harcolnak a vasutasok.** 11. Német számnév. 14. Nyit. 19. Német folyó. 22. Sütemény 25. Papírra vetett. 27. Mint a 35. vízszintes. 31. Olasz folyó. 33 Lemásol. 34. Angol gyarmat. 38. Részvénytársaság. 39. Amerikai regényfajta. 40. Személyes névmás. 41. Mint 31. függőleges. 42. Népfaj. 43. Betű fonetikusan 46. Ilyen szó is van. 49. Kártyakifejezés. 51. Nagyon rossz. 53. Becézett női név. 54. Dátumrag. 55. A mondat vége. 56. Széteső, málló. 57. Módhatározó rag. 58. Légáramlás. 59. Esdekel. 61. Leszek, latinul. 62. VT. 64. Minit 31. vízszintes. 66. Mutatószó.

Beküldendő: vízszintes 2, 67, függőleges 9. A helyes megfej. tők között könyveket sorsolunk ki. Beküldési határidő: augusztus 16.

A XV. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Kiterhelt vonatokat. Vasárnapi rakodások. Vágányzáras munkák.

Könyvet nyertek: Gyarmati József váltókezelő, Vác, Muzeum u. 6. Horváth Imréné, Sopron GySEV-állomás. Pankász Lászlóné személypénztáros, Murakeresztur állomás. Kovács Árpádné Közlekedési Egyetem, Szolnok. Kossuth Lajos utca 1.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I Vasúti Főosztálya és a Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest. VI.. Sztálin út 83. Telefon, 428-317 428-332 228-895 üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 33. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. AUGUSZTUS 13.



Az Országházban lezajlott kitüntetési ünnepség résztvevői
(Kovács Géza felv.)

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter:

ÜNNEPI ÜDVÖZLET*

Vasutas Elvtársak! A forgalom, a vontatás, a pályafenntartás, a rakodás, a járműjavítás, a jelzési, az anyagelosztás és egyéb szolgálati ágak dolgozóinak

ünnepi üdvözlet a vasútasnapon!

Az ünnepünk előtti időben a vasútüzem kiemelkedő teljesítményeket végzett. Minden eddigi rekordot felülmúlóan viszünk utasokat a nagy nyári személyforgalomban, de még jelentősebb az, hogy a múlt őszi áruszállítás csúcsteljesítményeit felülmúlóan napirenden vannak a 14,500-as kocsirakodások. A vasutas dolgozók e ténykedésükkel kifejezésre juttatták azt, hogy megértették pártunk Központi Vezetőségének egységre és a terveket teljesítő munkára hívó szavát, teljesen egyetértenek ezzel és mindent elkövetnek, hogy a júliusi határozatok maradéktalanul végrehajtásra kerüljenek.

Az elért eredményekkel azonban korántsem elégedhetünk meg. Hatalmas feladat előtt állunk az ősz folyamán, minden eddiginél jóval magasabb feladatok előtt. Jó a termés a gabonanemüekben és ugyanez igérkezik gyümölcsökben, a főzelékféléknél, tengerinél, burgonyánál, és cukorrépánál. Az asztalokat bővebben rakhatjuk majd meg, de ez sok millió tonna elszállítandó árut jelent. Jóval több az eddiginél a berakandó építési anyag, kő, kavics, tégla és cserép is, mert több az építendő lakás és azonkívül tető alá kell juttatni azokat, akiket az árvíz tett hajléktalanná. Ipari üzemeink termelése felfelé lendül, több nyersanyag kell és bő tartalék a téli időre. Kész árut is sokkal többet kell elosztani. Ujabb millióri az elszállítandó árutonnáknak. Ehhez járul még az, hogy jó termés nemcsak nálunk van, az ipari termelés emelkedése szintén nemcsak nálunk, hanem a Keleti-tengertől a Fekete-tengerig terjedően valamennyi népi demokrata országban és a Szovjetunió végtelenbe nyúló régi és most felszántott új földjén és tízezernyi nagyüzemében is. Ez behozatali és kiviteli, valamint átmeneti forgalmunkat növeli meg a szomszédos és baráti Jugoszlávia felé is.

Naponta 16 ezer kocsit kell megraknunk és belföldi, meg átmeneti árukból a vonatok hosszú sorának kell futnia majdnem minden térközre — egynek, gyorsan és biztosan. Óriási feladat ez és megoldása erőnk teljes megfeszítését igényli.

Hálózatunk műszakilag korántsem a szükséglethez mérten, de mégis jelentősen fejlődött az elmúlt évben. Hosszabbak lettek kettősvágányaink és felújított elsőrendű pályaszakaszaink. Bővültek állomásaink, első helyen Székesfehérvár és Angyalföld, Ferencváros nyugati gurítódombja is gépesítést kapott és megnyúltak az önműködő térközbiztosító berendezéses vonalak. Ezzel nőtt a átbocsátóképesség. Kiemelkedően segíti ezt az, hogy a napokban a budapest—hatvani vonalat villamosítottuk. Nőtt a mozdonyállagunk és bekövetkezett a régóta várt fordulat, megjelentek az új teherkocsik első részlegei. Nehéz helyzetünkben ezekre szilárdan rátámaszkodhatunk. Több kellene persze mindebből, lényegesen több, de enélkül is helyt kell állnunk.

A hiányt azzal kell pótolnunk, hogy a legfejlettebb munkamódszereket alkalmazzuk, még számos meglévő tartalékunkból egyetlen egyet sem hagyunk kihasználatlanul. Teljesen érvényesülni engedjük magas szakismereteinket, nőjön meg bennünk még nagyobbra vasúti munkánk szeretete, most hajtson virágot a vasutasbecsület! Ha ez így lesz, csodákat tudunk művelni!

Pártunk és kormányzatunk a vasutasok jó munkáját mindig elismerte. Erről tesznek bizonyságot a vasutas napon is széjjelosztott kitüntetések és jutalmak. Ezt mutatja az alacsonyfizetésű kategóriáknak most adott fizetésemelés. Temérdek továbbá az olyan juttatás, mely nem jelentkezik a fizetési lista forint-tételében, de mégis magas értékkel bír és szebbé, jobbá teszi a vasutaséletet. Milliókat költöttünk modern, új vasutas-laktanyák építésére. Új laktanyákat kaptak elsősorban az eddig e tekintetben mostohán kezelt pályamunkások. Még többet fordítottunk kulturálisan berendezett öltöző-, mosdóhelyiségekre, szaporodtak az üdülők, általában az üdültetések száma is megszaporodott, új nevelőintézeteink vannak. Lényegesen előretörtünk az egészségvédelem területén is. Új rendelőink vannak, áll a budapesti éjjeli szanatórium, Pécelen külön betegotthon és Budakeszin a nemzetközi viszonylatban is kimagasló tüdőszanatóriumot létesítettünk. Megkezdjük az egyenruha kiadását azoknak, akik ebben eddig nem részesültek. Egész biztosra vehetjük, hogy őszi rendkívüli erőfeszítéseink is elnyerik jutalmukat. A legnagyobb jutalom az lesz, ha láthatjuk, hogy a sikeresen elvégzett szállítási feladatok miként segítik népgazdaságunk egészét a tervek teljesítésében és népünk életszínvonalának emelésében.

A 16 000-es rakodások biztosításánál lényegesen csökkentenünk kell a kocsifordulót. A kocsi a legrövidebb ideig álljon a rakodásnál és a rendezőpályaudvarokon. A kocsi mindig gördüljön tovább és tovább! A tehervonatok haladjanak, felgyorsulólag haladjanak az állomásokon át! Áthaladást kell biztosítani részükre a vonalon, lassújelmenteseket és zöld térjelzőket!

Vasutas elvtársak! Váll-váll mellett sorakozzunk fel ennek elérésére! A legteljesebb együttműködést a külön dözö szolgálati ágak között ennek érdekében és mindig — előre! Jó erőt és egészséget ehhez, Elvtársak!

* Elhangzott 1956. augusztus 12-én a Magyar Rádióban.

Boldog bizakodás és tettrekészség jellemezte a VI. vasutasnapot

Ahogyan növekszik a sorszám évenként ismétlődő nagy ünnepünk neve előtt, úgy nő, terebélyesedik az esemény jelentősége. Az idei vasútasnapon, sorban a hatodikon, ismét éreztük, hogy mind nagyobb becsüléssel, szeretettel fordul felénk a figyelem, pártunk, kormányunk és népünk mind nagyobb bizalommal tekint reánk. Bizalommal és várakozással! Az ünnepi megnyilatkozásokból, a vasútas szemek csillogásából, az elhangzott fogadalmakból kitetszett, hogy várakozásában nem is fog csalódni sem a nép, sem a párt, sem a kormány.

Az ünnep emelkedett hangulatú, gazdag, szép, vidám programjához hozzájárult, hogy a helyi ünnepségek rendezését — az idén először — a szakszervezet végezte, és ez méginkább fokozta az ünnep demokratizmusát, nepi ünnepség jellegét. Országszerte, a legkisebb szolgálati helyeken is megülték dolgozóink a vasútasnapot. A nagy állomások békevonatokat indítottak, az igazgatósági székhelyeken, a csomópontokon felvonulás, ünnepi nagygyűlés, szórakoztató műsor, sportesemények sorozata tette érdekessé, változatossá a programot. Az ünnep országos kiszélesítését fokozta, hogy a fővárosban lezajlott központi ünnepségek mellett súlyponti jelentőséget kapott a szolnoki ünnepség, amely a százéves járóműjavító jubileuma köré fonódott.

És mindenütt, ahol erre mód és alkalom nyílt, részt vettek ünnepünkben a dolgozó nép, a néphadsereg fiai, a bányászok, a szállíttató vállalatok, üzemek termelőszövetkezetek képviselői, melegen üdvözölve a vasút munkásait, sikert kívánva nekik az elvégzendő feladatokhoz.

Koszorúzási ünnepség a Szabadság-emlékműnél

A vasutasnap egyik legszebb aktusa minden esztendőben: tisztelgés a hála és szeretet virágaival a felszabadító szovjet hadsereg hőseinek emléke előtt. Az idei koszorúzási ünnepség, csakúgy, mint az előző évek, a kegyelet külső dísze és bensőséges érzései jegyében folyt le.

Szombat reggel pontban 9 órakor felharsant az ünnepség kezdetét jelző kürtszó a gellérthegyi Szabadság-emlékmű fellobogózott teraszán.

Az emlékmű két oldalán elhelyezkedett vasutas díszőrség, a tisztképző intézet díszszázadának és a szakszolgálati ágak küldöttségeinek tagjai feszes vigyázz-állásba merevedtek a Himnusz hangjaira, amelyeket Budapest-Keleti-pályaudvar zenekara intonált.

Elsőnek *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója lépett az emlékműhöz és a talapzatra helyezte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a miniszter koszorúját. A vasút politikai főosztály, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete és a vasúti főosztály nevében *Czimma János* elvtárs, a politikai főosztály agitációs alosztályának vezetője, *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke és *Kamuti Jenő* elvtárs, vezérigazgató-helyettes koszorúzta meg az emlékművet. Végül a forgalmi, a vontatási, kereskedelmi és a pályafenntartási szolgálat küldöttei rótták le a vasutas dolgozók kegyeletét koszorú elhelyezésével.

Az ünnepség az Internacionálé hangjaival ért véget.



Czimma János elvtárs, a Vasút Politikai Főosztály, Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete, Kamuti Jenő elvtárs, a vasúti főosztály nevében koszorút helyeznek el a gellérthegyi Szabadság emlékmű talapzatára.
(Kovács Géza felv.)

Kitüntetési ünnepség az Országházban

A *fővárosi* ünnepségek központjában az idén is, mint minden esztendőben, a munkában élenjáró dolgozók kitüntetése állott, dokumentumaként annak, hogy népköztársaságunk a legnagyobb megbecsülésben részesíti a termelés jeleseit.

Az *Országház* fényárban úszó kupolacsarnokában szombaton délután került sor a kitüntetési ünnepségre. Az ünnepségen megjelent *Hidas István* elvtárs, a Magyar Dolgozók Pártja Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, *Vég Béla* elvtárs, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének titkára, ott voltak a szovjet vasutasok, a néphadsereg küldöttei és sokan mások a hatóságok, különböző szervek képviselőiként, a vasútpolitikai főosztály, a szakszervezet és a vasút vezetői.

Három órakor a budapesti helyőrség központi szimfónikus zenekarának hangszerein felhangzott a Himnusz. Az utána keletkezett ünnepélyes csendben *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója emelkedett szólásra.

Csanádi elvtárs ünnepi beszéde

— A vasutasok a mindennapi munka lázában sokszor talán nem is látják — mondotta —, hogy egész népgazdaságunk fejlődése, iparunk, mezőgazdaságunk termelésének állandó emelkedése szorosan összefügg munkájukkal, erőfeszítéseikkel. Marxnak abból a megállapításából, hogy a közlekedés a termelés negyedik ága és hogy a termelés a termékek felhasználásával, a szükségletek kielégítésével ér véget, következik az, hogy a közlekedés és a termelés többi ága között rendkívül szoros a kapcsolat. A termelés folyamatosságának biztosítása, a termelvényeknek a felhasználókhoz való eljuttatása, az ipar és a mezőgazdaság, a falu és a város közötti kapcsolat kiépítése, kulturális és tudományos életünk fejlesztése szempontjából nélkülözhetetlen a közlekedés. Közlekedés nélkül nem beszélhetünk sem az ipar, sem a mezőgazdaság fejlődéséről, áruelosztásról, kereskedelemről. Ezek a gazdasági törvények még fokozottabban érvényesek ma, amikor pártunk és kormányunk az egész dolgozó magyar nép egysége, lelkes támogatásával kívánja megvalósítani a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának eszméit, a mi viszonyainkra alkalmazva.

A teheráru szállítás fejlődése

— Az első ötéves terv időszaka alatt népgazdaságunk valamennyi ága hatalmasat fejlődött. A második ötéves terv kezdetén az ipar több mint háromszorosát termelte az 1938. évinek. Több új iparág keletkezett és növekedett a mezőgazdaság termelése is. A termelés ilyen mérvű emelkedése következtében a vasút teljesítményei is ugrásszerűen emelkedtek. *Második ötéves tervünk első félévében a vasút 1955 első félévében elszállított árumennyiségnél 8,7 százalékkal, az 1954. évinél 15,8 százalékkal szállított többet. Ezek az eredmények azt bizonyítják, hogy a vasutas dolgozók érdemesek az elismerésre, mert tettekkel járulnak hozzá a szocializmus építéséhez.*

— A vasutasnapok az ünneplés mellett *a számvetés, az erőgyűjtés napjai is* a további munka elvégzésére. Mindannyian ismerjük a feladatokat és erőinket. Ezek tudatában arra kell törekednünk, hogy az erőt és akaratot mindig szervezetten, a legcélravezetőbben, a leggazdaságosabban használjuk fel. Hogy ezt elérhessük, *a legnagyobb gondossággal kell fejlesztenünk műszaki és gazdasági kultúránkat, emelnünk kell a munka minőségi színvonalát, a leghatékonyabban érvényesítve a korszerű technika, a tudomány és gazdaságosság szempontjait.* Azok a korszerűsítések, amelyeket a második ötéves terv előirányoz, természetesen csak folyamatosan valósíthatók meg és ez az, ami aláhúzza, hogy a rendelkezésünkre álló műszaki létesítményeket, berendezéseket a legcélravezetőbben, teljesítőképességünk minél nagyobb mértékű kihasználásával hasznosítsuk.

Javítsuk a menetrendszerű közlekedést

— A jóminőségű munka további feltétele az, hogy *a népgazdaság által megkívánt áruszállítási feladatok maradéktalan ellátásával egyidejűen fokozott figyelmet fordítsunk a személyszállítás színvonalának emelésére, a menetrendszerinti közlekedés megjavítására.* Nem győzöm eléggé hangsúlyozni, hogy *a személyszállítás az a része munkánknak, amelyből a hazánkban mind nagyobb számban megforduló külföldi, de a hazai utasok is következtetnek fejlődésünkre, munkánk minőségére.* Nem akarom a nehézségeket kisebbíteni, mint például a szénellátás minőségi bajait, a vonalak és állomá-

(Folytatása a 2. oldalon.)



Ebben az esetben vasutas dolgozó nőnek, Nagy Torma Gézáné elvtársnőnek nyújtja át a miniszter a Munka Érdemérem kitüntetést, miközben vasutas férje büszkén hallgatja a miniszter elismerő szavait felesége munkájáról.
(Kovács Géza felv.)



Bebrits elvtárs meleg szeretettel beszélget a kitüntetés átadása után Balázs Mátyás nyugdíjas művezetővel, aki 43 esztendeig dolgozott példamutatóan a Szolnoki Járóműjavítóban.
(Kovács Géza felv.)

(Folytatás az 1. oldalról.)

sok túlzsúfoltságát, a pálya sok hiányosságát, mégis az a meggyőződésem — amit igen sok példa is igazol —, hogy *szívvel-lélekkel, következetességgel, az áruszállítás zavartalan ellátása mellett sokat lehet javítani a személyvonatok menetrendszerinti közlekedésén.*

Csanádi elvtárs azután kijelentette, hogy az elismerés a jövőben sem fog elmaradni, amint a múltban sem maradt el és most sem marad el. Büszkék vagyunk azokra a dolgozókra, akik az előző években kitüntettekhez sorakozva, most kapják meg a kitüntető jutalmat. Beszédét a következő szavakkal fejezte be:

— Az ország valamennyi vasutas dolgozója sorakozzék fel ezen a napon egységes akarattal, fegyelemmel és tettrekészen a nagy feladatok elvégzésére, új, minden eddigit felülmúló vasutas győzelem elérésére. Rajtunk múlik, hogy pártunk és kormányunk célkitűzéseinek megvalósítása, az őszi forgalom lebonyolításáért megindított harc a magyar vasutas sikerek újabb ragyogó állomása legyen, bizonyítva pártunk és népközársaságunk iránti hűségünket, törhetetlen akaratunkat a második ötéves terv végrehajtására, a szocializmus építésére, a béke fenntartására.

Lelkes taps felelt Csanádi elvtárs szavaira, jelezve, hogy a vasutasok felsorakozása nem marad el a párt és a kormány célkitűzéseinek megvalósítása érdekében.

A kitüntetések átadása

Általános figyelem közepette kezdődött meg ezután a kitüntetések átadása. A mikrofon sorra szólította az elnökség asztala elé a termelés jeleseit.

Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter meleg kézfogás kíséretében nyújtotta át a kormány, illetve a vasút kitüntetéseit és a *kiváló vasutas* jelvénnyel járó pénzjutalmakat. Két fürge kis úttörővasutas színes virágcsokrot „mellékelt" minden kitüntetéshez. *(A kitüntetettek névsorát lapunk más helyén közöljük.)*

A kitüntetettek nevében *Miklós József* elvtárs, a hegyeshalmi vonal menetirányítója mondott köszönetet. Mind a maga, mind társai nevében fogadta, hogy *az őszi forgalomban — a kitüntetettekhez méltóan — még nagyobb erőfeszítéssel harcolnak a tervek teljesítéséért, túlteljesítéséért és igyekeznek magukkal ragadni dolgozótársaikat is.* Mint menetirányító, a maga, a hegyeshalmi, valamint a hatvani vonal menetirányítói nevében vállalta, hogy *a villamosmozdonyok napi átlagteljesítményét a jelenlegi 510 kilométerről 550 kilométerre emelik.*

A vezérigazgató ezután a fehér asztalok mellé invitálta a jelenlevőket. A meghívottak és a kitüntetettek az őszi forgalom sikerére ürítették poharukat.



Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke kedves szavak kíséretében nyújtja át Erdősi Gyula elvtársnak, a járóműjavító igazgatójának a büszkeségre méltán jogosító oklevelet: az üzem immár tizedszer nyeri el az élüzem-címet.
(Kovács Géza felv.)

A szolnokiak kettős ünnepe

Kora reggeltől késő éjszakáig a vasút dolgozóit, a megye legnagyobb üzemét, a 100 éves Szolnoki Járóműjavítót ünnepelte Szolnok város lakossága. Az ünneplők között ott voltak a megyei és a városi párt-végrehajtóbizottság, a Hazafias Népfront képviselői mellett a járás dolgozó parasztjai, a járóműjavító által patronált kisújszállási gépállomás és termelőszövetkezet vezetői, tagjai.

A vasutas zenekar kora reggel zenés ébresztővel köszöntötte a város lakosságát. Délelőtt 9 órakor pedig a vasutas dolgozók zászlók alatt vonultak fel a Kossuth téren tartott politikai nagygyűlésre, amelyen *Ács Lajos* elvtárs, a Politikai Bizottság tagja, a Központi Vezetőség titkára tartott beszámolót. Ács elvtárs beszéde első részében a vasutasnap jelentőségét méltatta, köszöntötte a 100 éves járóműjavító dolgozóit, s beszéde alatt a nagygyűlés több ezer részvevője többször lelkes tapsal ünnepelte a vasutas dolgozókat.

Ács Lajos elvtárs a vasutas dolgozók munkájáról

Ács elvtárs a vasutasok ünnepéről szólva a következőket mondotta:

— Előljáróban pártunk és kormányunk nevében köszönteni akarom a szolnoki vasutasokat a VI. vasutasnap alkalmából. Meggyőződésem, hogy a gyűlés minden részvevőjének érzelmét és gondolatait fejezem ki, hálát és köszönetet mondva a szorgalmas, fáradhatatlan szolnoki vasutasságnak az elmúlt hónapokban, az elmúlt évben végzett munkájáért. Az ember — s mi magunk mindannyian így vagyunk — megszokja, hogy a vasút jön és megy, szállítja az utasokat, a gabonát, szenet, fát, más árukat, ugyanolyan természetességgel, ahogyan a nap felkel, vagy a Tisza vize folyik. Talán valaki azt mondhatná, hogy nem egészen így van, mert hiszen a vonatok [illegible]a késnek, vagy néha túlságosan zsúfoltak. Ez igaz és [illegible]s okokon kívül nena ez a vasutasok hibájából is ered. Dehát a természetben is vannak zivatarok és a Tisza is megbokrosodik néha, úgy, amint azt Petőfi már régen megénekelte.

— Mondom,

hozzászoktunk, hogy a vasút szabályosan működik.

Ma, a vasutasnapon elgondolkodva a vasutasok munkáján, számításba vesszük, hogy *a vasút szabályos működését ezer és tízezer vasutas áldozatkész, önfeláldozó munkájának köszönhetjük,* akik a mozdonyon, a fűtőházakban, forgalmi irodákban, az őrházakban szerényen, csendben, hangyaszorgalommal, katonás pontossággal végzik munkájukat.

A párt és a kormány egyre jobban megbecsüli a vasutasok munkáját.

Tudjuk, hogy a vasutasok bérezése elmarad más szakmák, iparágak bérezése mögött. Ez a vasutasok legfőbb problémája. A párt javaslatára augusztus 1-én a legalacsonyabb keresetű vasutas dolgozók bérét rendezték. Nem akarunk ezzel túlságosan dicsekedni, mert tudjuk, hogy *a vasutas bérezések körül még nagyon sok a tennivaló* és

az országnak erejéhez mérten jobban kell jutalmaznia a vasutasok nagy fizikai és szellemi, sőt idegrendszeri erőfeszítést követelő, nehéz munkáját.

Sok tennivalónk van a vasút korszerűsítése, a pályatestek



Az emléktáblát megkoszorúzza a dolgozók küldöttsége.
(Kovács Géza felv.)

megjavítása, diesel-mozdonyok bevezetése, a vasút jóminőségű szénnel való ellátása, a kocsipark bővítése terén és más területeken is.

A második ötéves tervben javulni fog csaknem minden területen a helyzet a vasútnál is.

A szolnoki vasutasok például — tudomásom szerint — sokmillió forintos költséggel szép új pályaudvart kapnak. Igaz, ez nemcsak a vasutasoké lesz, hanem Szolnok város közönségéé, az egész országé.

Pártunk és kormányunk, valamint a gyűlés minden részvevője nevében mégegyszer meleg szeretettel köszöntöm a gyűlésen résztvevő vasutasokat. Szolnok vasutasságát, az egész ország minden vasutas dolgozóját és további sok sikert kívánok fáradságos munkájukhoz.

— Mai gyűlésünkön meg kell emlékeznem egy másik fontos eseményről is. Ebben az esztendőben százéves a Szolnoki Járóműjavító. Nagy esemény ez a járóműjavító, de egész Szolnok életében, sőt a hatalmon levő magyar munkásosztály életében is. A járóműjavító mai munkásai az üzem százéves, becsületes munkájának sikereire hivatkozhatnak. Az üzem dolgozói részt vettek a magyar munkásmozgalom harcaiban különösen az 1919. évi proletárdiktatúra küzdelmeiben. A proletárdiktatúra bukása után *F. Bede László* és *Virág János* kiváló kommunista munkások áldozatul estek a hírhedt abonyi Vigyázó-kastélybeli kínzásoknak.

— A járóműjavító munkásai a felszabadulás utáni években és ebben az évben is jó munkát végeztek. Kitüntetések sora, többszörös élüzem cím bizonyítja ezt.

Méltán tünteti ki ma kormányunk a Munka Vörös Zászló Érdemrendjével az üzemet.

Bizonyos vagyok benne, hogy valamennyien helyeslik ezt, s ugyanazt gondolják, amit én: *köszönet és hála a járóműjavító nagyszerű munkáskollektívájának a szorgalmas, áldozatos munkáért.*

— Száz évvel ezelőtt, amikor a mai járóműjavítót megalapították, a magyar munkásosztály még csak csírájában létezett. Ma, a százéves évfordulón örömmel tölti el a szívünket, hogy a száz év alatt kifejlődött magyar munkásosztály e rövid történelmi időszak alatt politikai öntudatra ébredt, nagyszerű harcokat vívott 1919-ben, meghódította a hatalmat és 1945 után harcaival, a felszabadító Szovjetunió segítségével véglegesen a hatalom birtokosa lett. Éljen a szocialista jövőt kovácsoló, a parasztsággal, a dolgozó kisemberekkel szövetséges magyar munkásosztály. éljen a szolnoki járóműjavító minden munkása, tisztviselője, műszaki vezetője, alkalmazottja, értelmiségi dolgozója.

A Szolnoki Járóműjavító ÜV a Munka Vörös Zászló Érdemrend tulajdonosa

Ács elvtárs politikai beszámolója után *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója lépett a díszemelvény mikrofonja elé. Méltatta az ünnep jelentőségét, nagy vonalakban ismertette azt a nagy fejlődést, melyet második ötéves tervünk nyitott a vasút előtt. Rámutatott, hogy

a vasút számos területen forradalmi átalakulás előtt áll.

A korszerű pályafenntartás hegesztett, hézag nélküli felépítményt alkalmaz, mind kisebb lesz a szerepe a most még a vasutat jelképező gőzmozdonynak, helyét diesel- és elektromos-mozdonyok foglalják el, a távíró rendszer helyett magnetofonon adják majd a rendelkezéseket, a gurító pályaudvarokon a hangszórók szerepét átveszi a radar, a televízió. Olyan perspektívák ezek, amelyek hatalmas mértékben emelik a vasút jelentőségét, a népgazdaságban betöltött szerepét.

A továbbiakban méltatta a járóműjavító dolgozóinak munkáját, az üzem jelentőségét.

— Az egykori kicsiny műhely — mondotta — a vasút egyik legfontosabb üzemévé növekedett. A dolgozók jó munkája emelte a megye legnagyobb, közmegbecsülésben álló üzemévé a vállalatot, tette lehetővé, hogy éveken keresztül homlokzatán viselhesse az élüzem jelvényt. S ezzel a lelkes munkával érték el a dolgozók, hogy üzemük a VI. vasutasnapon a legmagasabb kormánykitüntetésben részesült. Amikor átnyújtom a *Munka Vörös Zászló Érdemrendjét*, megköszönöm a vállalat dolgozóinak, műszaki vezetőinek, mérnökeinek az odaadó munkát, s azt kérem, továbbra is ilyen lelkesen építsék a szocialista vasutat, a párt és a nép iránti hűséggel álljanak helyt népgazdaságunk növekvő feladatainak megoldásában.

A kitüntetést *Erdősi Gyula* elvtárs, a vállalat igazgatója vette át.

— Kormányunk elismerése, a vállalatnak adományozott Munka Vörös Zászló Érdemrend táklya, amely még magasabbra lobbantja lelkesedésünk, munkalendületünk lángját — mondotta.

Az emléktábla leleplezése

A nagygyűlés után a részvevők nagyrésze megtekintette a Közlekedési Műszaki Egyetemen rendezett vasúttörténeti és műszaki kiállítást, amelynek eddig mintegy ötezer látogatója volt. Az ünnepségek sorozata délután a járóműjavítóban folytatódott, ahol felavatták a sportkör új tekeversenypályáját.

Délután öt órakor került sor a járóműjavító művelődési otthonának falán elhelyezett emléktábla leleplezésére, valamint a kormánykitüntetések, a kiváló és érdemes vasutas kitüntetések ünnepélyes átadására. Az ünnepségen megjelent *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Bogyó Géza* elvtárs, a Vasút Politikai Főosztály vezetője, *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke, *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, valamint a vasút vezetői nagy számmal.

Csanádi György elvtárs avatóbeszédében rámutatott arra, hogy a szolnoki munkásság a járóműjavítóban kovácsolódott eggyé és edződött meg a harcra a szabadságért, a szocializmus építéséért. Az emléktábla leleplezése és megkoszorúzása után Csanádi elvtárs így fejezte be beszédét: *— Hirdesse ez az emléktábla a munkástömegek alkotó erejét, egységét, történelmi harcait és legyen útmutatás, buzdító jelkép arra, hogy pártunkhoz hiven, a szocializmus építésének nagy ügyébe vetett hittel harcolni a feladatok minél eredményesebb megoldásáért a legszentebb hazafiúi kötelesség.*

Az ünneplő közönség ezután az új szabadtéri színpadhoz vonult. A város dolgozóinak nevében *Pagonyi Gyula* elvtárs, a városi párt-végrehajtóbizottság másodtitkára üdvözölte a vasutas dolgozókat, majd *Bebrits Lajos* elvtárs mondott ünnepi beszédet.

A vasutasnap a legszebb bizonyítéka: érdemes vasutasnak lenni

Utalt arra, hogy a vasutasnap a legbeszédesebb bizonyítéka annak: érdemes vasutasnak lenni, mert a párt, a kormány és a dolgozó nép elismerése kíséri munkánkat. Milliók előtt világos ma már, hogy a vasút nemzetgazdasági szempontból milyen jelentős munkát végez, az ipari és mezőgazdasági árutömegek elszállításával valósággal megkoronázza a termelés folyamatát.

— Erkölcsileg, emberileg igenis érdemes vasutasnak lenni — mondotta beszéde további során — s felmerül a kérdés: érdemes-e anyagilag is? Erre is igen a felelet. Bár el kell ismerni, hogy

a vasutas dolgozók ma még nem kapják meg munkájuk teljes ellenértékét.

De azt is tudni kell: tőlünk függ, hogy minél előbb tovább rendeződjön a vasúti bérezés, *ha többet termelünk és minél kevesebb költséggel, annál többet tud államunk az életszínvonal emelésére fordítani.* Az augusztus 1-i bérrendezés folytatódni fog, további bérrendezésekre kerül sor, de pártunk, kormányzatunk nemcsak így igyekszik megkönnyíteni életünket.

Utalt a nagyszabású szociális beruházásokra, a vasutas dolgozók és gyermekeik üdültetésére, megjegyezve, hogy az idén négyszer annyi vasutasgyermek üdült, mint tavaly, emlékeztetett a nemzetközi viszonylatban is elismerten jelentős új egészségügyi intézményekre, az éjjeli szanatóriumra, a péceli továbbkezelőkórházra, a budakeszi tüdőszanatóriumra. Az egyenruhaellátás problémáiról szólva hangsúlyozta, hogy amint textilellátásunk növekedése lehetővé teszi, a pályafenntartási és műhelyi dolgozók egyenruha ellátását is biztosítja a vasút, majd így folytatta:

— Érdemes élethivatásnak tekinteni a vasutat, kora fiatalságtól késő öregkorig dolgozni a vasútnál, azután a jól megérdemelt nyugdíjjal pihenésbe vonulni. De

rendezni kell a nyugdíjkérdést is.

Pártunk, kormányunk egyik elsőrendű törekvése, hogy emelje a még alacsony nyugdíjakat, hogy egy élet becsületes munkája után valóban gondtalan nyugalmat biztosítson a dolgozók legszélesebb rétegeinek.

Részletesen beszélt a továbbiakban az őszi forgalom feladatairól, majd rámutatott arra, hogy

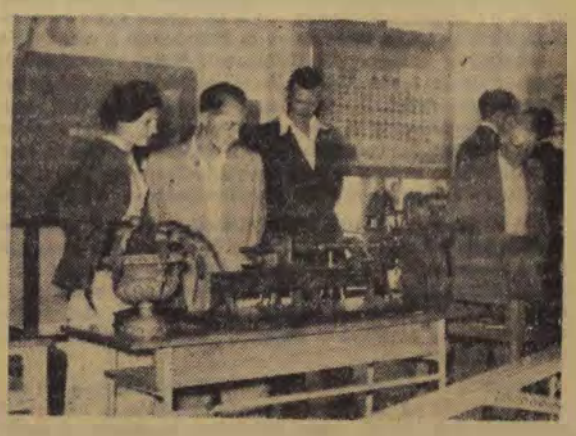
a második ötéves tervben már jelentősen javulnak a vasút műszaki feltételei,

de a nagy feladatok megoldásához továbbra is minden erőnket, szaktudásunkat latba kell vetni, meg kell ragadni a tartalékok kihasználásának minden módját. *A vasutas-*

(Folytatása a 3. oldalon.)



A 100 éves járóműjavító feldíszített bejárata.
(Kovács Géza felv.)



A Szolnoki Járóműjavító jól sikerült kiállításon mutatta be a vasút és az üzem fejlődését.
(Kovács Géza felv.)

(Folytatás a 2. oldalról.)

napon fogadjuk meg — mondotta befejezésül —, hogy nem marad megoldatlan feladatunk, minden szolgálati helyen vállvetve küzdünk az újabb győzelemért.

Még magasabbra kell szítani a versenykedvet

nagy szerep jutott a szocialista munkaversenynek abban, hogy a Szolnoki Járóműjavító tíz alkalommal nyerte el az élüzem címet,

Bebrits elvtárs ezután átnyújtotta a kormánykitüntetéseket, a kiváló és érdemes vasutas kitüntetéseket az üzem és a csomópont dolgozóinak, majd *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke szólalt fel. Beszédében kiemelte, milyen s kiérdemelhette kormányunk legmagasabb kitüntetését, a Munka Vörös Zászló Érdemrendjét. A második ötéves terv nagy feladatainak megoldásáért még magasabbra kell szítani a versenykedvet, de emellett *egy pillanatra sem szabad megfeledkezni a dolgozók érdekvédelméről, a szocialista törvényesség betartásáról.*

Gáspár elvtárs ezután átnyújtotta a vállalat igazgatójának az élüzem oklevelet, majd átadta a szakma kiváló dolgozója okleveleket és jelvényeket. Ezután a kitüntetettek nevében *Reményi István* elvtárs, a mozdonyosztály vezetője mondott köszönetet.

Este a Tisza szálló termeiben a csomópont és a járóműjavító kitüntetett dolgozói feleségükkel együtt ünnepi vacsorán vettek részt, a járóműjavító szabadtéri színpadán pedig az üzem művészeti csoportja szórakoztatta színvonalas műsorral a több ezer ünneplő vasutas dolgozót és családtagjaikat.

Kiosztották a Komszomol ajándékait a legjobb DISZ-brigádok között

Legutóbb április 4-e előestéjén gyülekeztek ilyen ünnepélyes elfogultsággal a vasúti főosztály tanácstermében a vasutas DISZ-mozgalom ifjú harcosai. Most ismét ünnepek előtt gyültek össze azok a fiatalok, akik a legjobban segítették a vasút nagy feladatainak megvalósítását, s a következő időszakban tulajdonosai lesznek a szovjet vasutas komszomolisták ajándékainak.

— A vasutasnap előestéjén, az alkotmány ünnepe előtt, az őszi forgalom küszöbén veszitek át a szovjet komszomolisták és a Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács ajándékait — mondta az ünnepséget megnyitó szavaiban *Bogyó Géza* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője. — Az elmúlt időszakban végzett kiváló, eredményes munkátokkal váltatok méltókká az ajándékokra. A bizonyosra vesszük, hogy ezeknek birtokában további nagyszerű eredményekkel segítitek győzelemre az őszi forgalmat.

Németh József elvtárs, vezérigazgatóhelyettes, a Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács tagja szólt ezután a fiatalokhoz.

— Az eddigi tapasztalatok azt mutatták — mondotta —, hogy akiknek birtokába kerültek a komszomolisták lelkesítő ajándékai, azok úgy igyekeztek dolgozni, hogy minél hosszabb ideig meg tudják tartani az ajándékokat. De a fiatalok között folyó lelkes, lendületes verseny sokszor emelt újakat, új brigádokat az első helyre. És vannak olyanok, akik úgy dolgoztak, hogy ismét vissza tudták szerezni a kitüntető jutalmakat. Mindez azt bizonyítja, hogy a fiatalokban él a versenykedv, a fiatalság lendületét, élénkségét nemes célok szolgálatába állították. S a vasutas fiatalok többsége ilyen, példásan helytáll a nagy feladatok elvégzésében, fegyelmezett és áldozatkész.

A továbbiakban utalt a minden eddiginél nagyobb őszi forgalomra, amely fokozottabb helytállást követel a fiataloktól is és még szervezettebb, átfogóbb munkát a DISZ-szervezetektől. Németh elvtárs ezután átnyújtotta a komszomolisták ajándékait azoknak a brigádoknak, amelyek április 4-e óta a legkiválóbb eredményeket érték el.

A Komszomol ajándékzászlóját érdemelte ki *Bulla Dénes*, Pécs állomás forgalmi szolgálattevője és ifjúsági brigádja. Az elmúlt negyedévben a brigád az állomásra megállapított élüzemszint felett teljesítette tervét. A fajlagos kocsimozgatási egységidőt 128 százalékra, az átlagos terhelést 124, a vonatok menetrendszerinti indítását 90, a kocsitartózkodási tervet pedig 115 százalékra teljesítette az ifibrigád.



Németh József vezérigazgatóhelyettes átnyújtja a Komszomol ajándékzászlaját Pákai Lajos brigádvezetőnek. Jobboldalt Bogyó Géza elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője. (Kovács Géza felv.)

A Komszomol vándorserlegével jutalmazták a békéscsabai pályafenntartási főnökség tíztőnyi ifjúsági brigádját, amely 130,3 százalékos átlagteljesítményt ért el. A brigád *Bandár Lajos* vezetésével az elmúlt negyedévben teljesítette a kiváló dolgozó szintet.

A Komszomol ajándékzászlaját kapta a MÁV Északi Járműjavító ÜV ifjúsági kovács-brigádja. A brigád *Pákai Lajos* elvtárs vezetésével 180 százalékos átlagteljesítménnyel segítette a VIII/b. osztály kovácsműhelyének tervteljesítését.

A Komszomol-jelvénnyel jutalmazták a debreceni fűtőház DISZ mozdony-brigádját. *Varga Balázs* és brigádja a széntakarékossági tervet 112 százalékra, százelegytonna kilométer tervét pedig 114 százalékra teljesítette.

A Komszomol ajándékainak kiosztása után 24 ifjúsági vezetőt, DISZ-titkárt jutalmaztak meg a Vasutas Ifjúsági Nevelési Tanács értékes ajándéktárgyaival.

Vasutasok és katonatisztek baráti találkozóján

Szombaton este baráti találkozóra gyűltek össze a Magyar Néphadsereg Központi Tisztiháza nyári helyiségében a vasutasok és a budapesti helyőrség tisztjei. A fogadótermet színültig megtöltötték a meghívottak és családtagjaik. Ezen az estén sokkal közelebb kerültek egymáshoz a vasutasok és néphadseregünk harcosai, s közöttük nem egy baráti kapcsolat szövődött.

Hersinszki Lajos ezredes elvtárs megnyitójában hangsúlyozta, hogy mennyire fontos e két hadsereg szoros együttműködése; baráti kapcsolata. A hatodik vasutasnap alkalmából néphadseregünk tisztjei a vasutasok előtt tisztelegnek. Elismerik munkájukat és sok-sok erőt, boldogságot kívánnak minden vasutas dolgozónak.

A megnyitó után *Csamangó Henrik* elvtárs, szakosztályvezető meleghangú beszédben köszönte meg a néphadsereg tisztjeinek a vendéglátást és ígéretet tett a vasutasok nevében, hogy a jövőben még szorosabb, még jobb együttműködést kívánunk kialakítani a vasutas dolgozók és néphadseregünk harcosai között.

A találkozón a vasutasok szakszervezetének legjobb kultúrcsoportjai adtak műsort, majd a késő éjszakai órákig együtt maradtak a meghívott vasutasok néphadseregünk tisztjeivel.

Lapzárta után érkezett:

Régi munkásmozgalmi harcosokat tüntettek ki

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter — a párt javaslatára — a VI. magyar vasutasnap alkalmából bensőséges ünnepség keretében kitüntetett, illetve megjutalmazott több, a munkásmozgalomban hosszú idő óta részvevő elvtársat.

Az ünnepségen megjelent Tasnádi Emil elvtárs, a Központi Vezetőség ipari- és közlekedési osztályának vezetője, Reif Frigyes elvtárs, az ipari és közlekedési osztály alosztályvezetője, Bogyó Géza elvtárs, a vasútpolitikai főosztály vezetője, Takács János elvtárs, a VPO párt- és tömegszervezeti osztály vezetője és Németh József elvtárs, vezérigazgatóhelyettes. Az ünnepség ismertetésére visszatérünk.

Új vasútvonal Barnaul—Omszk között

Az új vonalat az omszk—novoszibirszki vonal tehermentesítésére építik, mert — a világ vasútjainak statisztikai adatai szerint — ekkora forgalmat egyetlen ország egyetlen vasútvonala sem bonyolít le a földön.

Az új vasútvonal 775 kilométer hosszú lesz. A középső részén kezdték meg a munkákat, mely egybeesik az Obon létesítendő félmillió kilowattos vízierőmű építésével. Az építkezés méreteire jellemző, hogy 15 millió köbméter földet kell megmozgatni.

VASÚTASOK NAPJA

Írta: Gáspár Sándor, a vasutas szakszervezet elnöke

Hatodszor ünnepeltük a vasutasnapot, de az idei ünnep légköre merőben más volt, mint eddig. Bár az előttünk álló feladatok felülmúlnak minden eddigit, mégis jó szívvel, magabiztosan nézünk szembe a soron következő őszi forgalommal, mert friss, eleven erővel hat pártunk Központi Vezetőségének legutóbbi, júliusi határozata. Nem kétséges, hogy a vasutasok szívvel-lélekkel részt vesznek a párt és a kormány határozatainak megvalósításában.

A vasutasok jól tudják, hogy nem kevesebbről, mint gazdasági életünk fellendítéséről, mindannyiunk jólétének növeléséről, a második ötéves terv megvalósításáról van szó. Márpedig éppen második ötéves tervünk irányelveiben kapott az eddiginél sokkal nagyobb helyet a vasút fejlesztése és a vasutas dolgozók életkörülményeinek megjavítása. S a tervek már a megvalósulás útján haladnak. A havidíjas dolgozók többségének bérét már rendeztük, az alacsonyfizetésű vasutas dolgozók béremelést kaptak, csaknem ötven százalékkal nőtt a jutalmazási keret. Így lehetne sorolni tovább azokat a kezdeti lépéseket, amelyekkel pártunk és kormányunk a vasutaséletet is szebbé, jobbá akarja tenni. Sorolhatnánk az intézkedéseket, amelyek pártunk júliusi határozata értelmében máris kedvezően éreztetik hatásukat mindennapi munkánkban.

Szakmai feladatainkat a XI. vasutasüzemi értekezlet részletesen elénk tárta. A szakszervezet központi vezetőségének július 9-i ülése pedig a vasutas dolgozók érdekvédelmének legfontosabb elveit dolgozta ki nemcsak az üzemi bizottságok, hanem a vasút minden vezetője számára. Így a szakszervezeti munka során gyakorlati intézkedéseket teszünk, hogy mind a szállítási, mind a javítási munkáknál megszüntessük a hóeleji alacsony teljesítményeket és a hóvégi hajrát. Folytatjuk a harcot a törvényesség betartásáért. Különösen a törvényben biztosított munkaidő betartása, a szabadságok kiadása és az indokolatlan túlórák megszüntetése érdekében. Üzemi bizottságaink egyik legfontosabb feladata, hogy a maguk területén a legkövetkezetesebben érvényt szerezzenek a Munka Törvénykönyvének, a dolgozók jogos követeléseinek.

Igyekszünk megjavítani a bérbizottságok munkáját is. A meglevő bérezési problémák megoldásában e bizottságoknak sok tennivalójuk akad még, hiszen elsősorban a rendelkezésre álló béralapon belül kell újabb és újabb lehetőségeket találniuk.

A vasutasok már eddig is számtalan kiváló tanújelét adták annak, hogy szívesen vesznek részt a szocialista munkaversenyben. Igen fontos feladata a szakszervezetnek, hogy elhárítson minden bürokratikus akadályt a verseny útjából és a vasutasmunka valóban legfontosabb feladatainak megoldására irányítsa ezt a hatalmas lendítő erőt.

Csakis így, ilyen és hasonló nagyjelentőségű munkával tudjuk a magunk eszközeivel segíteni a vasút dolgozóit, hogy az előttünk álló őszi forgalom feladatait eredményesen megoldják. A vasutasnap valamennyiünket kötelez. Üzemi bizottságaink, aktivistáink a maguk példamutatásával is segítsék a vasutas dolgozókat, hogy újabb munkasikerekkel segítsék elő a második ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítását.

A vasutas képzőművészek kiállítása

A vasutasnap alkalmából évenként megrendezésre kerülő vasutas képzőművészeti kiállítás az idén a Képzőművészeti Főiskolán kapott helyet. Mintha ez is jelképezné, hogy a vasutas képzőművészek egyre mélyebben hatolnak a mesterség titkaiba. Az idén kevesebb műtárgy került kiállításra, mint más években, de a színvonal emelkedett. Az általános fejlődés kielégítő.

A kiállítást *Feleki Pál* elvtárs, a szakszervezet titkára nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy a szakszervezet minden lehető erkölcsi és anyagi támogatást megad a képzőművészeti köröknek, ezzel szemben azt kéri, hogy *a körök és növendékeik témaválasztásban még jobban közeledjenek a vasúthoz. Ne csak a műhelyek életét, hanem más szolgálati ágak életét is ábrázolják.* Beszéde végeztével kiosztotta a díjakat.

A festőnövendékek első díját Fischer Éva, a budapesti kör tagja nyerte *„Az Északi Járóműjavító üzemrésze"* c. képével. A képen csakúgy, mint Fischer Éva többi kiállított művén még erős a tanítómester, Kling György hatása, sok a színbeli és formai tisztázatlanság, de biztató kvalitásokat is elárul. A második díjat *Szekfű János* (Szeged), a harmadikat *Gomola József* (Budapest), a negyediket *Sturcz János* (Budapest) nyerte.



A kiállítás egy része. (Kovács Géza felv.)

A *szobrászati első díj* nyertese *Nagy Béla*, finoman megmintázott *„Merengő kisfiú"* című művével. 2. *Ártner Ottó*, 3. *Szente János.*

A *grafikai első díjat Szelényi Hedvig* (Budapest) érdemelte ki, *„Női tanulmányfej"* c. képével, 2. *Kerényi István* (Miskolc), 3. *Kolozsvári Bálint* (Budapest).

A köröket vezető, hivatásos festők első díját *Kling György*, a budapesti kör festőtanára, a másodikat a szegedi kör vezetője, *Szőke Győző* kapta. A szobrásztanárok közül *Kirchmayer Károly* műve lett az első, a második díj *Botondné Mádi Ilonáé.*

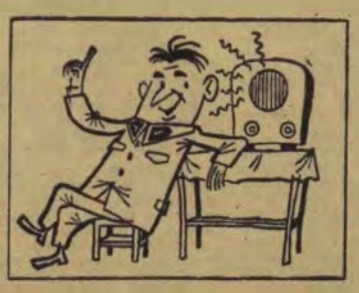
A kiállítás augusztus 26-ig naponta délelőtt 10-től este 20 óráig díjtalanul megtekinthető.

1956. AUGUSZTUS 12: HATODIK VASUTASNAP



NAPFELKELTE

— Mit csodálkozol? Ez vasutasnap!



VASUTASOKNAK AD ZENÉS MŰSORT A RÁDIÓ

— Ide a fülembe! Ez nekem szól.



TOVÁBB A VASUTASNAPI VERSENY LENDÜLETÉVEL

— Ez igen! Mindenütt szabad a jelző!



ROSSZ FÁT TETT A TŰZRE

— Apuuu! Te ünneprontó vagy!



HÖLGYVÁLASZ

— Elvégre vasutasnap van...

(Pusztai Pál rajzai)

Hetedszer nyerte el a „Kiváló vállalat" kitüntetést a Vasúttervező Vállalat

A MÁV Vasúttervező ÜV dolgozói pénteken bensőséges ünnepségen vették át a hetedik „Kiváló vállalat" kitüntetést. Az ünnepségen a miniszter képviseletében megjelent Kerényi Jenő elvtárs igazgató, aki a Vasúttervező ÜV eddigi munkáját méltatva utalt arra, hogy a második ötéves terv hatalmas programjának megvalósításában a vállalat dolgozóira nagy feladatok hárulnak. Hangsúlyozta, hogy a



Kerényi elvtárs átnyújtja a kitüntetést Nagy Ernő elvtársnak

tervezési munka teljesítésénél az eddiginél is fokozottabb súlyt kell helyezni a gazdaságosságra és az ésszerű takarékosságra. Majd a párt Központi Vezetőségének határozatára mutatott rá, mely a dolgozó értelmiség számára is bővülő perspektívát, életszínvonal emelkedést, megbecsülést jelent. Mindennek bizonyítéka a vállalat számos dolgozóját ért kitüntetés és jutalom is.

Tóth Jánosné elvtársnő a Központi Vezetőség üdvözletét és jókívánságát tolmácsolta. A vállalat eredményeinek méltatása során rámutatott arra, hogy

a Vasúttervező által Jugoszlávia részére készített előtervek

a szomszédi jó kapcsolatok kiépítését segítették elő. Majd a vállalat dolgozóit az elért eredmények megtartására és fokozására hívta fel.

A „Kiváló Vállalat" kitüntető oklevél átvételekor Ertl Róbert elvtárs, vállalati igazgató a dolgozók nevében ígéretet tett arra, hogy minden igyekezetükkel a tervezési munka minőségének és gazdaságosságának további fokozására törekszenek.

Az ünnepség a dolgozók kitüntetéseinek, soronkívüli előléptetéseinek és pénzjutalmainak kiosztásával ért véget, majd a vállalat művészeti csoportja adott változatos műsort. (t. v.)

Ketten a kitüntetettek közül

A kitüntetés, a jó munka jutalmazása egyetlen irányt mutat: a jó közül is csak a legjobbak kerültek a közvélemény megérdemelt reflektorfényébe.

Egy ilyen „legjobb" vasúti dolgozót szeretnénk pár sor körvonalaiban bemutatni olvasóinknak, amikor a vasúti főosztály V. emeletének 562. szobájába bekopogunk. Szélesvállú, barna arcú, mosolygó fiatalember fogad.

— Erdélyi Tibor mérnök elvtárs?

— Én vagyok.

— Gratulálunk kormánykitüntetéséhez. Kérjük, mondjon egyetmást életéről, munkájáról, terveiről.

— Megpróbálhatom. Harmincöt éves vagyok, építészmérnök. 1948 óta dolgozom a vasútnál. Magaséptményi kivitelezésekkel foglalkozunk.

— Milyen kiemelkedő munkákra emlékszik legszívesebben?

— Mindegyik munkánk kedves volt. A legnagyobb feladat, amiben eddig részt vehettem, az Uttörő Vasút építése, elejétől, befejezéséig. De tavaly, Hatvanban is nagy teljesítmény elvégzése várt ránk. Úgy érzem, kielégítő eredménnyel fejeztük be.

— Megbecsülik a munkásságát?

— Nem a szokványos szerénység mondatja ezt velem: szinte értéken felül becsülik feletteseink a munkámat. Tavaly kiváló vasutas címet



kaptam. Munkatársaimmal együtt, elégedettek, kiegyensúlyozottak vagyunk. Érezzük és látjuk, hogy agyunk, kezünk nyomán hazánknak új, maradandó alkotásai születnek, s kormányunk, vezetőink értékelik tevékenységünket. Ez a kettős eredmény tökéletesen kielégít s további erőfeszítésekre sarkall a jövőben.

— Problémák?

— Azok mindig vannak! De a szakmai vesződség hozzátartozik a napi életünkhöz. A nehézségeket közös erővel ezután is leküzdjük!

— Tervei?

— El szeretném végezni a kétéves közgazdasági egyetemet is, mert a mi mérnöki munkánk szorosan összefügg a tervgazdálkodás közgazdasági problémáival.

— Család?

— Kevés ráérő óráim minden percét otthonomban töltöm, s főként kisfiammal foglalkozom, aki az általános iskola harmadik osztályát végezte most.

— Szintén mérnök lesz?

— Szeretném.

— Kívánjuk egymásnak, Erdélyi elvtárs, hogy húsz esztendő múlva, hasonló kellemes alkalommal: ifj. Erdélyi Tiborral csinálhassunk interjút! Addig pedig sok sikeres, jó munkát mindnyájuknak!

Amikor kezet szorít, érezzük, hogy e jókívánságok megvalósulására nemcsak a múltja, de a jövője is biztosíték.

★

Szedlacsek Irén, szegedi poggyászpénztárosnak is sokan gratulálnak. Kiváló vasutas lett. Nehezen nyilatkozik.

— Mit mondhatnék magamról? — kérdezi. — Egyszerű élettörténet az enyém. Jelenleg mint poggyász-pénztáros dolgozom. 1923-ban Nagyváradon kerültem a vasúthoz. Sajnos, tragikus körülmények között: apám mozdonyvezető volt. Hirtelen meghalt, s azonnal segítenem kellett özvegy anyámnak, a megélhetésünkhöz. Azóta dolgozom. Nagyon szeretem a munkámat és a munkatársaimat. Jók hozzám, mintha családtagok volnának. Közöttük könnyű jól dolgozni, ezért viszont —, de csak a felszabadulás után! — elég sűrű elismerésben volt részem.



Amikor „ráolvassuk" a sztahanovista oklevelét és kiváló dolgozó jelvényét, valamint azt, hogy nemcsak a gazdasági, de a társadalmi munkáit is példamutatóan végzi, tiltakozva igyekszik elhárítani a tények dicséretét:

— Az egyén jó munkájának a jó kollektíva a titka! Úgy a munkahelyemen, mint a csúcspártszervezetünkben egymást segítjük. Igy alakulnak ki a komoly eredmények.

Örülünk, hogy ezt is megállapíthatjuk róla:

Szedlacsek Irén szorgalmánál és becsületes helytállásainál csak — a szerénysége nagyobb! — Most már kérdezés nélkül beszél:

— Még nálam is jobban örül a kitüntetésemnek az én 80 esztendős drága édesanyám! Akivel még sok-sok évet szeretnék együtt tölteni...

Teljes szívből mi is ezt kívánjuk.

P. D.

KÜLFÖLDI ÜDVÖZLETEK A VASUTASNAPRA

Az egyre mélyülő, erősödő barátság, amely a testvéri demokráciák vasutasai között szövődik, valamint a kapitalista államok vasutasainak a magyar vasutasokhoz való vonzódása a VI. magyar vasutas nap alkalmával szép megnyilatkozásokat kapott. Szerkesztőségünkbe számos távirat, levél érkezett a baráti államok és egyéb szomszédos országok vasutasainak üdvözletével. A levelek mind azt mutatják, hogy barátaink számontartják munkánkat, szívvel-lélekkel kívánják, hogy sikerrel végezzük azt és szeretettel gondoltak ránk a magyar vasutas dolgozók ünnepén.

Nemzetközi Szövetségünk távirata

Nemzetközi szövetségünk, a *Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége* a szakszervezet elnökségének küldött táviratot. A távirat így hangzik:

„A Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége meleg üdvözletét küldi a magyar vasutasoknak és szakszervezetüknek a vasutasnapra. Ujabb sikereket kíván nekik a szebb életért és békéért folytatott munkájukban.

Raphael Avila főtitkár."

A csehszlovák dolgozók üdvözlete

Ugyancsak a szakszervezet címére érkezett az alábbi távirat:

„Kedves Elvtársak! A Vasutas Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége központi bizottságának irodája szivélyes és testvéri üdvözletét küldi a csehszlovák vasutasok nevében Önöknek és minden vasutasnak a vasutasnap alkalmából. Teljes szívünkből nagy sikert kívánunk építőmunkátokhoz és a tartós békéért folytatott harcotokhoz. Éljen és erősödjék az elpusztíthatatlan barátság Magyarország és Csehszlovákia vasutasai között. A Vasutas Dolgozók Szövetsége központi bizottságának irodája nevében:

JIRI KOS
elnök."

A *Csehszlovák Demokratikus Köztársaságból* a többi között még ezeket írják:

„Csehszlovákia vasutas dolgozói Önökkel együtt készülnek legnagyobb ünnepük, az augusztus 19-i csehszlovák vasutas nap emlékezetessé tételére. Ebben az évben ezt az ünnepet országunk nagy politikai és gazdasági kibontakozásának jegyében ünnepelhetjük, a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának jóvoltából. A csehszlovák vasutas dolgozók anyagi jóléte állandóan javul. A párt és a kormány gondoskodására a vasutasok új munkasikerekkel válaszolnak, tudatában annak, hogy ezzel nemcsak országunk gazdasági erejét, hanem a világbéke ügyét erősítik.

Hűségben a proletár internacionalizmus elveihez, nagyra értékeljük és állandóan erősítjük kapcsolatainkat a külföldi vasutasokkal és hisszük, hogy valamennyi ország dolgozóinak egysége képes lesz meghiúsítani a háborús uszítók terveit. Ennek a proletár-internacionalista törekvésnek jegyében kívánjuk Önöknek, drága magyar vasutas elvtársak, hogy még nagyobb sikereket érjenek el a vasút munkájának fejlesztésében, a szocialista Magyarország felépítésében.

EUGEN VRBA
a prágai „Lokomotiva" című vasutaslap szerkesztője.

A német vasutasok üdvözlete

A Német Demokratikus Köztársaságból a következő táviratot kaptuk:

„Kedves Elvtársak, A magyar vasutas nap alkalmából minden magyar vasutasnak testvéri üdvözletünket küldjük. Kívánjuk nektek, hogy a legteljesebb sikerrel folytathassátok a korszerű vasút felépítését, a szocializmus megvalósításáért harcoló országok közötti szállítást és diadallal vívjátok meg harcotokat a világbékéért.

A „Fahrt Frei" szerkesztőségi kollektívája

Heinz Heiss elvtárs, a *„Fahrt Frei"* szerkesztője és *G. Hess* elvtárs, a lap munkatársa, akik nemrégen nálunk jártak és látták vasútunk szép fejlődését, dolgozóink lelkes munkáját, levelükben egyebek között így írnak:

Az Önök szép hazájában tartózkodásunkkor alkalmunk volt meggyőződnünk arról, milyen messzemenően sikerült a munkásosztály vezetésével békés jövőjük alapjait lerakni. Láttuk a magyar dolgozók munkálának eredményeit. Láttuk a korszerűen berendezett pályaudvarokat, a fényjelzős berendezéseket és egyéb korszerű alkotásokat. Mély benyomást gyakorolt ránk az Önök vonalain tapasztalható tisztaság és a dolgozók fegyelmezettsége. De láttuk azt is, hogy még nagyobb feladatok állnak Önök előtt, amelyeknek megoldásán most fáradoznak.

A munkások nemzetközi szolidaritása az az egyik forrás, amely sikerrel koronázza ezt a fáradozást. Ezért mi, német vasutasok is mindent megteszünk, hogy segítsük Önöket munkájukban. Az Önök augusztus 12-i ünnepnapjára nemzetközi munkásegyüttérzéssel küldjük üdvözletünket és további sikereket kívánunk azoknak a céloknak a megvalósításához, amelyeket a második ötéves tervben maguk elé tűztek."

Osztrák üdvözlet

A szomszédos Ausztriában, ahol a vasutas dolgozók nagy része követi a munkáspártokat, szintén szeretettel, megbecsüléssel gondolnak ránk a vasutasnapon, amint az alábbi írás mutatja:

„Mi, osztrák vasutasok csodáljuk az Önök állandó fejlődését és a vasutasnap alkalmából az osztrák vasutasok testvéri szivélyes üdvözletét küldjük, azzal a kívánsággal, hogy építsük ki a szomszédi kapcsolatokat, s ezzel a törekvésünkkel mozditsuk elő a tartós békét, a két nép békés egymás mellett élését.

Éljen az osztrák és magyar vasutasok szolidaritása! Éljen a béke és a szociális előrehaladás zászlóvivője, a magyar dolgozók szakszervezeti mozgalma!

VIKTOR MASILKA
az osztrák vasutas szakszervezet funkcionáriusa".

Az Ikarus-gyár köszönete Vizafogó állomásnak

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium titkársága a következő levelet kapta az Ikarus-gyár igazgatóságától:

„Vállalatunk második negyedévi szovjet exportkötelezettségét teljesítette. Az exportszállításoknál a vagonok időbeni kiállításával és biztosításával Budapest—Vizafogó pályaudvar forgalmi és kereskedelmi dolgozói lelkiismeretes munkájukkal nagyban hozzájárultak ennek a feladatnak a teljesítéséhez.

A folyamatos, jó munkáért és a támogatásért vállalatunk a pályaudvar dolgozóinak köszönetét fejezi ki. Az együttműködés alatt kialakult jó viszony bizonyítja, hogy az ipar és közlekedés dolgozóinak összefogása nehéz feladatok megoldását is lehetővé teszi.

Kérjük Miniszter Elvtársat, hogy a jó politikai és gazdasági munkáért a közeli vasutasnap alkalmával Vizafogó pályaudvar dolgozóinak tolmácsolja az Ikarus-gyár kollektívájának köszönetét".

Jóleső érzéssel adunk hírt az Ikarus-gyár leveléről, mert a vasút és a szállító felek közötti oly nagyon kívánatos jó viszony szép dokumentuma. Magunk is azt tapasztaltuk, valahányszor Vizafogón jártunk, hogy ezen az állomáson a főnöktől a kocsirendezőig és a raktári munkásokig mindenki úgy érzi: a vasút és a vasút minden dolgozója a szállító felekért van.

SZELECSÉNYI ISTVÁN:

Levél a szerkesztőhöz

ELBESZÉLÉS

Kerékgyártó Rózsikának hívták. Ott állt esküre emelt kézzel kétszázkilenc társa között az első vasutasnapon a népligeti Vasas-pálya zöld gyepén, vadonatúj egyenruhában, fehér kesztyűvel a kezén. Bronzbarna haján opálos fénnyel játszott a nyári napsugár. Tiszta, kék szemét — mint tavat a nyárfák — hosszú fekete szempillák szegélyezték. És tekintete, egész lénye mintha még őrizné a zöld mező simogatását, sorban vonuló libák fehér csapatát, akácos lankák színes vadvirágait. Negyvennégy ifjú nő között állt Rózsika és sirni szeretett volna a boldogságtól. Hát mégis eljutott idáig? . . .

Vasutastiszteket avattak ezen a napon, 1951. augusztus 12-én. A történet, Kerékgyártó Rózsika története azonban egy nappal előbb kezdődött. A parlamentben. Erről szól a levél, amelyet évek múltán írt neklink egy nagyonnagyon boldog ifjú édesanya, egy újabb vasutasnap küszöbén. Merülj el benne Olvasó azzal a melegséggel, amely áthatotta a szívet, megremegtette a tollat tartó ujjakat és fátyolossá tette a szemet egy nagy szerelem beteljesülésére való emlékezésnél.

*

Hét kilométerre van a község az állomástól. Kora hajnalban, szinte szökve hagytam el szülőfalumat. Már egy hete csendes civódás lett úrrá a zsuptetős, szabadkéményes szülői ház életén. Az én elmenetelem volt az oka. Apám és édesanyám, de még bátyám is azt hangoztatták, hogy vesztemre megyek. Maradjak a földnél. Segítsek nekik. Három hold homokosból tengődtünk, s hogy az osztásnál földhöz jutottunk, a sanyarú indulás, a pénztelenség nem rántott ki bennünket a kátyúból. Ilyen sorunk a Rédelyi uraság alatt is volt. Szülőim, kinlódásukban felkinálták csatlakozásukat a nagy darab zsiros földhöz, de akkortájt még a Zvezdovits nagygazda bent volt a tömörillésben, kirúgták a szegénynebbjét.

Volt nekem egy iskolatársam, Vicának hivták. Jóval előttem elment a faluból. Csak úgy ukk-mukk-fukkra beállt egy üzembe. Azt mondta: megváltozott a világ, a paraszt is emberszámba megy, nem engedik többé bántani a gyáriak. Két évre rá megjött, alig ismertünk rá. Iskolát járt és tagja volt az üzemi bizottságnak.

— Látod-e Róza — mondta nekem. — Tisztességgel is meheténk valamire. És te mire vársz?

Még ma is előttem van, ahogy beszelt. Váltig hajtogatta: neklünk áll a világ, s hivott, boldoguljak én is, rántsam ki az öregeimet elrongyoltságukból. Hetekig vivódtam, próbáltam meggyőzni családomat, mignem útra szántam magam. A sötét felhők között bújkáló hold kisért el a vonatig. Szipogva, befelé sirva döcögtem a szemellyel a legnagyobb város felé, Vicához.

Éppen nyolc esztendeje ennek. És mi minden történik nyolc év alatt, szinte hihetetlen . . . A Keleti Műszaki Kocsihivatalnál takarítónőként kezdtem, de sok-sok tanulással eljutottam a forgalomhoz, a tisztképzőig. És azóta jóval tovább is. Rájöttem: a becsületes igyekvés, a szorgalmas munka a legnagyobb kamatot nyújtó takarékbetétje az embernek.

Igy kerültem én az első vasutasnapon a parlamentbe néhány kitűnően végzett tisztképzős társammal együtt. Nem tudom szavakba önteni, milyen boldog voltam. Valósággal beleremegtem az izgalomba. Éreztem, hogyan hagy el az erőm, mikor felmegyek a vörösplüss süppedő szőnyegen, aranyló kandeláberek, száz és száz villanylámpa glóriájában, a derű és bizalom, az álmélkodás és csodálat zuhatagában. Nagy emberek köszöntöttek. az ünneplő, érdemjelektől tarka, színpompás tömegben, ahol fiatal nőtársaimat, bilszke hitveseket láttam örömmel a sokaságban. Szinte beleszédültem a forgatagba. A kupolacsarnok csúcsives boltozatára néztem és úgy éreztem, hogy sokallja a távolságot, közeledik felém, úristen mi ez, fordul az egész, jaj de szép, de mámoritó ez . . . Arra eszméltem, hogy fiatal férfi karol át gyengéden és nini, a boltozat freskói, az aranyos cirádák visszapattannak a magasba, ahol voltak és ismét tiszta minden, dehogy forog az a kupola . . .

— Ne haragudjon — mondtam, s éreztem arcomon a pirulás melegét. — Köszönöm.

A másik percben már semmi bajom sem volt. Nevettünk az egészen. A férfi bemutatkozott és bemutatta vele levő barátját, Szabó Gergelyt. Az ő nevéből mindössze azt értettem, hogy — Sándor. Milyen különös: egyikünket sem érdekelte, honnan jöttünk erre a tündéri helyre, milyen munkával érdemeltük ki e megtiszteltetést. Csak beszélgettünk arról, ami körülvett bennünket. Az ünnepség, a kitüntetések után megvendégeltek bennünket. Sándornak a C-, Gergelynek és nekem a D-terembe szólt a meghivónk. Kissé bántott, hogy a véletlen elválasztott tőle. Egyre azon gondolkoztam, milyen Sándort is mondott Sándor? Hallgattam Szabó Gergelyt, de alig vártam, hogy ismét találkozhassam Vele! Valami megmagyarázhatatlan érzés keritett hatalmába. Kutattam magamban, mi ez a kicsit fájó, kicsit részegitő érzés. Nemsokára megtudtam . . . Mindig mosolyogni tudtam azon, ha arról beszéltek, hogy első látásra. szerelmes lehet valaki. Ha erre gondoltam, valósággal megriadtam, ki cserélt ki engemet, ki kevert fel néhány perc alatt? . . .

Alig vártam, hogy szabadulni tudjak az udvariasság bilincseitől. Kint a nagycsarnokban vérpezsdítő zene hullámai ömlöttek szét, párok keringőztek, emelkedett volt a hangulat. Amerre néztem, mindenütt láthattam a magamfajta, egyszerű embert, fessen, örömtől ragyogó arccal. Gergely táncba vitt, sokat nevettetett, udvarolt, de az én tekintetem Sándort kutatta. A C-terem nyitott, szárnyas ajtaját figyeltem. Egyszercsak közvetlen közelünkben tünt fel, elkért a barátjától és röpitett szenvedélyesen és mégis leheletszerüen éjfélutánig, szinte szakadatlanul. Milyen édes órák voltak ezek . . . Szó alig esett köztünk, Sándor ritkán ejtett el egy-egy kedves megjegyzést a táncomra, szememre, hajamra. Ó, hogy szerettem volna én is hasonlóan elsuttogni: Maga is tetszik nekem. De itt még nem törtük át a ma-



. . . szinte szökve hagytam el szülőfalumat.

radiság korlátait. Még nekünk hallgatni kell. És olyan jó hallgatni. Nézem a kezét, karikagyürü nincs rajta . . . Biztosan szabad még . . . Jaj, csak úgy lenne! — szakad fel bennem egy sóhaj bensőm legmélyén. Ezt ő nem hallja, nem is sejti, de jó így . . .

A szünetben frissítőt hoz és megkérdezi:

— Rózsika kedves, mikor láthatom magát újból?

— A Vasas-pályán. a nagygyülésen — mondom.

— Eljön biztosan? — kérdezi kis gyanakvással a hangjában. De jól esik ez nekem! Zakatolni kezdenek, vége a szünetnek. Felkinálja a karját és néz, be nem telik velem. Mást talán bántana ez, de én nem tudok érte haragudni, olyan jóleső. Igy válaszolok neki:

— Nélkülem meg sem tartják az ünnepséget.

Sándor nem érti, de mosolyog és várja a magyarázatomat:

Színes kultúrműsor gyönyörködtette a vasutasnapon résztvevő dolgozókat

A kultúrműsor este hatkor kezdődött. Ekkor zajlott le a műszakváltás. „helycserés támadásai". Néhányan ugyanis egész nap ott ültek a sportversenyeken és a kultúrműsor kezdete előtt hazamentek. Mások viszont ekkor jöttek.



Szerte az országban kiválóan rendezte meg a szakszervezet — az idén először egyedül — a vasutasnap kulturális- és sportünnepségeit. Képünk a budapesti Sport utcai pályán felvonuló kultúrgárda egyik csoportját ábrázolja.
(Kovács Géza felv.)

A nemrég még futballozásra használt pálya szélén szinte pillanatok alatt felépült az előregyártott elemekből készített szabadtéri színpad. Erre illik: a földből nőtt ki! Még az épülő színpad körül folytak a sportversenyek — rúdmászás egy üveg borért, köcsögtörés bekötött szemmel —, de a színpad egyik sarkát már elfoglalták a vasutas úttörő zenekar tagjai.

A kultúrest egyébként két részből állott: öntevékeny kultúrcsoportok és hivatásos művészek műsorából. Közel négy órahosszat váltották egymást a szereplők, hol nagy, hol még nagyobb sikerrel. Egy dolgot mindjárt az elején el kell mondani: a szabadtéri színpadnak megvannak a hátrányai is. Sok műsorszám nem tudott eléggé érvényesülni, bár a mikrofon igen jól működött. Ehhez járult hozzá a rengeteg néző.

★

Az első két órában a vasutas kultúrcsoportok szerepeltek, tíz számmal. Vajon melyik tetszett a közönségnek legjobban? Nehéz erre felelni.

Több alkalommal konferálták be a Landler Jenő Járműjavító balettcsoportját. Legelső fellépésüknél öt pár táncos lépett — ez enyhe túlzás, mert úgy rakta fel őket az oktatójuk — a színpadra. A kislányok hosszú és bő szoknyában voltak, kezükben régimódi, divatos esernyő. Cipőjük kopogása nem hallatszott a felső sorokig és bizony az egyszem zongora hangját is elvitte a szél. Nem akart csend lenni. Hanem egy perc alatt megváltozott a nézők hangulata. Az öt kislány, huncutkodva, pajkosan, tánc közben leült a színpadra, az ernyő alá. Mondani sem kell, hogy elfödte őket. Kitört a taps. A kislányok felálltak, nem tudták, miért kapták az elismerést. Ők nem csináltak semmit, hiszen ültek! Egy percre kiestek szerepükből, de azután feltalálták magukat, s tovább táncoltak. Végül: a második taps is őket köszöntötte. Második fellépésüknél még nagyobb tapsot kaptak, akkorra elmúlt a lámpalázuk, s még ügyesebben mozogtak. Külön meg kell dicsérni azt a három kislányt, akik kétszer is szerepeltek önállóan. A közönség osztatlan lelkesedéssel tapsolt mindhármójuknak.

A Törekvés tornászlányai dobtáncot mutattak be. Itt a zene is, a tánc is jól érvényesült és egy percre az ember elfelejtette, hogy Pesten van, a hatodik vasutasnapon. A táncosok nagyon is keleti hangulatot varázsoltak a színpadra. A vastaps után ismételniök kellett.

Két népi táncszám is szerepelt, mindkettőt a szakszervezeti központ táncosai adták elő. A második szám, a Heves megyei táncjáték jól sikerült. A táncosok nagy rutinnal játszottak, kár, hogy a zene nagyon erőtlen volt, nem „mutatott", annál is inkább, mert a gyepen táncoltak, nem hallatszott a csizmájuk kopogása, ritmus nélkül pedig a tánc, pláne lakodalmas tánc, nem sokat ér. A szabadban megbomlott a sorok közötti szimmetria is. Erről persze nem a táncosok tehettek.

Pár szót az énekkarokról. A hatás itt is sokkal nagyobb lett volna, ha a sporttelepnek lenne akusztikai hatása. De így is szépen énekelték az úttörők is — Kodály Köszöntőjét, T. Kerekes: Arcunk piros és Tulikov: Szovjet ifjúság dala című számát — és a vasutas egyesített énekkar tagjai is. Őket már támogatták a MÁV-szimfonikusok is, akikről később még lesz szó. Ugy a „Magyar ünnepi dal", mint a „Felkelt már a hajnali csillag" című összeállítás és Kodály—Berzsenyi: A magyarokhoz című művének tolmácsolása méltán érdemli meg az elismerést.

★

A szünet után bejelentették, hogy megérkeztek a fővárosi művészek, az Operaház tagjai. Pár percre üres lett a színpad, s ekkor jelentettek be egy különszámot, ami nagy sikert aratott: Sirály Erzsébet harmonikaszólóját. Hat-nyolc év körüli kislány lépett az emelvényre, miniatűr harmonikával a kezében.

Nem célunk, hogy az Operaház művészeiről is értékelést adjunk, ezt megtette a közönség, meleg tapsaival. A díszhangversenyen fellépett Gyurkovics Mária Kossuth-díjas, kiváló művész, Mátyás Mária Kossuth-díjas, Fodor János Kossuth-díjas, érdemes művész, Szabó Miklós, az Operaház tagjai, valamint Lakatos Gabriella és Ősi János, az Operaház balettművészei és Bókai Csaba, VIT-díjas hegedűművész.

Kedves színfoltja volt a díszhangversenynek Fodor János Kossuth-díjas, érdemes művész szereplése, aki vasutas egyenruhában énekelte Erkel Hunyadi Lászlójából a Gara-áriát és Bizet Carmenjéből a torreádor dalát. Fodor János felügyelő, szereplése után mint vasutas nézte végig a többi művész szereplését.

Felcsattant a forró taps és a lelkes „hogy volt!", s a művészeknek ismételniök kellett. Annak ellenére, hogy a levegő igen lehűlt, a hangulat egyre melegebb lett. Rácz György konferanszában meg is jegyezte, hogy a művészeknek majdnem olyan sikerük van, mint a sportolóknak.

Feltétlenül ki kell emelni a MÁV szimfonikusok zenekarát. Ugy a kultúrműsorban, mint a díszhangversenyen kiváló munkát végeztek. Az együttest Lukács Miklós érdemes művész vezényelte vasutas egyenruhában és nem lehet eldönteni, melyik számuk volt a legjobb. A közönség tapsa nemcsak Gyurkovics Máriának és a többi énekesnek, hanem nekik is szólt.

Tíz óra elmúlt, amikor a műsor véget ért. A tribünön azonban mindenki a helyén maradt, mert bejelentették, hogy néhány perc múlva kezdődik a tűzijáték. A színpadon kialudtak a lámpák. A szemközti oldalán kigyulladt egy villanykörtéből készített felirás: ÉLJEN A VI. VASUTASNAP! A tribünön kitört a taps.

Pár pillanat múlva megkezdődött a színpompás tűzijáték. A levegőben robbanó lövedékek is a vasutasokat köszöntötték.

Szebb, érdekesebb, tanulságosabb...

Ünnepélyesen megnyilt a VI. országos vasutas újítási kiállítás

Szép, érdekes, tanulságos — ezeket a jelzőket ismételték legsűrűbben a kiállítás első látogatói. És mi őszinte meggyőződéssel kiegészíthetjük, fokozhatjuk ezeket a megállapításokat: *a VI. országos vasutas újítási kiállítás szebb, érdekesebb és tanulságosabb az eddigieknél. Miért?* Mert a kiállítás rendezői — a *Vasutas Dolgozók Szakszervezete* és a *vasúti főosztály* — a leggondosabban válogatták ki az anyagot, kitűnő érzékkel és hozzáértéssel csoportosították az egyes szakszolgálatok kiállítási tárgyait, újszerű technikai ötletekkel megoldották, hogy az élethű modellek nagy részét működésben szemlélhetik a látogatók.

A kiállítás elrendezése is kedvező. Tavaly meglehetősen zsúfoltnak hatott az együttesen megrendezett újítási és képzőművészeti kiállítás. Az idén a városligeti román kiállítási pavilon két nagy termében kizárólag az újítókiállítás anyagát helyezték el, számszerint 308 modellt, ezenkívül számos tablót, fényképet, makettet, szemléltető ábrát a vasúti újítómozgalom fejlődéséről. Lehetetlen egy cikk keretében beszámolni a gazdag, változatos anyagról, a kiállítás meglehetősen szűkszavú katalógusa is 64 oldal terjedelmű. És a sok újítás között örömmel kell üdvözölnünk éppen ezt az újítást, a *katalógust*. A kiállítás rendezősége az idén először *pontos kalauzt ad a látogatók kezébe*. Az ismertetőfüzet nemcsak a tájékozódást könnyíti meg, nemcsak rövid leírását adja a sokfajta újításnak, hanem minden bizonnyal előmozdítja az annyira szükséges tapasztalatcsere-mozgalmat is, ugyanis tapasztalatcsere-nyomtatványokat is tartalmaz, amelyeken minden látogató javaslatot tehet egy-egy újítás bevezetésére. Ugyancsak az újítómozgalom elterjedését, az újítási kedv fokozását szolgálja, hogy a kiállítás területén újítási tanácsadó-szolgálat működik.

Érdekes, új színfoltja az idei újítókiállításnak a filmbemutatás. De természetesen ez sem közönséges filmvetítés, hanem igen *ötletes kombinációja a filmnek és a gyakorlati bemutatónak*. Ugyanis a filmen bemutatott újításokat a látogatók *a film vetítése alatt a valósághoz hű modelleken, működés közben láthatják*.

Mindent összevetve, a kiállítás már az első napon igen sok érdeklődőt vonzott, s a látogatók tetszését a legteljesebb mértékben megnyerte. Ha hajlamosak lennénk arra a hiedelemre, hogy a sikert többnyire viszontagságok előzik meg, akkor kedvezőnek kellene mondanunk azt a körülményt, hogy a kiállítás helyszínét illetően szinte az utolsó pillanatig nagy volt a bizonytalanság. A kiállítás sikerét azonban mi nem emiatt látjuk biztosnak, hanem a fentebb elmondottak miatt, ezért szeretnénk választ kapni a rendezőktől arra, mi volt az oka a a helyszínválasztás körüli kapkodásnak? Véleményünk szerint a kiállítás mostani helyén sokkal kedvezőbb, rendezettebb elhelyezési lehetőséget nyújt a gazdag anyagnak, de ezt előbb is láthatták volna a rendezők. Mindenesetre félreértések elkerülése céljából közöljük a kiállítás pontos helyét és nyitvatartási idejét: *városligeti román kiállítási pavilon, naponta délelőtt 10 órától este 9 óráig*. A kiállítás az előzőleg közzétett időpont helyett már augusztus 26-án zárul. Ezért szükséges, hogy *a területi bizottságok, az üzemi bizottságok mielőbb megrendezzék a tervezett tapasztalatcsere jellegű kiállításlátogatásokat.*



Nagy érdeklődéssel tanulmányozzák a dolgozók a kiállított anyagot.
(Kovács Géza felv.)

Az újítómozgalom: nagy feladataink előbbrevivője

A kiállítás ünnepélyes megnyitása augusztus 10-én volt. *Máté Sándor* elvtárs, a 4. szakosztály vezetője üdvözölte a megjelenteket. Rámutatott arra, hogy a kiállításon felsorakozó több, mint 300 újítás csak töredéke annak a rengeteg ötletnek, javaslatnak, amelyek a vasutas-újítók tevékeny kezdeményezése folytán az elmult év során megvalósításra kerültek. A kiállítási tárgyak legnagyobb része olyan, hogy *gyakorlati alkalmazásukra a vasút legszélesebb területein is sor kerülhet.*

A kiállítást megnyitó beszédében *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke utalt azokra a nagy feladatokra, amelyeket a vasutas dolgozóknak a második ötéves terv végrehajtása során meg kell oldaniuk. Hangsúlyozta, hogy a termelékenység emelését, az önköltség csökkentését a termelés műszaki színvonalának állandó emelésével kell biztosítani, mert ez teszi lehetővé a dolgozó nép életszínvonalának jelentős emelését és a népgazdaság nagyarányú fejlesztését.

— A feladatok eredményes megoldása érdekében — miként a népgazdaság minden ágában — a vasút területén is gyors ütemben és jelentősen emelni kell a termelés műszaki színvonalát és a legszélesebb körökben el kell terjeszteni és alkalmazni kell a tudomány és a legfejlettebb technika elért eredményeit — mondotta beszéde további során. Hangsúlyozta, hogy ki kell terjeszteni a gyártási folyamatok hulladékainak és melléktermékeinek hasznosítását. Nyomatékosan felhívta az újítók figyelmét a külföldről beszerzett színes fémek *hazai anyagokkal, műanyagokkal való pótlására*. Sokkal nagyobb mértékben kell alkalmazni a vasútnál a műanyagokat, fa helyett a vasbetont, továbbá az alumíniumot, a PVC-anyagokat.

— *Nincs a vasútüzemnek egyetlen olyan ága sem, ahol ne volna lehetőség az eddig alkalmazott munkamódszerek, eljárások terjesztésére, az elavult gépi berendezések korszerűsítésére, a külföldi és hazai anyagokkal való fokozottabb takarékosságra.* Mindez az újítási javaslatok révén a legkönnyebben megoldható.

— Nem elég azonban megállapítani — folytatta —, hogy eredményeink vannak, hanem meg kell mondani a hiányosságokat is, amelyekre pártunk Központi Vezetősége, a Minisztertanács, de a dolgozók is felhívták a figyelmet. A mozgalom egyik hiányossága az, hogy *az üzemi bizottságok, de a szakszervezeti központ és a szakszolgálat sem segíti kellően a dolgozók újítómozgalmát.* Mintegy két év óta *csökkent a benyújtott újítások száma*, és ezzel arányosan az elfogadott javaslatokból származó népgazdasági eredmény is. Ennek okát kutatva, meg kell állapítani, hogy a különböző szolgálati helyek és üzemi bizottságok még ma sem látják helyesen az újítási mozgalom jelentőségét, és még *ma sem tekintik az újítási mozgalmat a gazdasági munka egyik legfontosabb részének.* Az újítási javaslatok elbírálása során számos esetben tapasztalható a nagyfokú bürokrácia, a felelőtlen ügyintézés, a javaslatok indokolatlan elfektetése. Sajnos, *a legnagyobb hiányosság e tekintetben éppen az irányítószerveknél található.*

A javaslatok bürokratikus intézése érthetően elveszi az újítók kedvét, és ez a magyarázata az utóbbi időben tapasztalt visszafejlődésnek. E hiányosságot a legsürgősebben ki kell küszöbölni, és arra kell törekedni, hogy *az irányítószervek a vasút legdöntőbb feladatainak megoldása érdekében megfelelő feladatterveket dolgozzanak ki.*

Fokozottabb megbecsülés az újítóknak

— A most megnyíló VI. vasutas újítókiállítás azon túlmenően, hogy az elért eredményeket szemlélteti, *tapasztalatcsere célokat is szolgál*. Az itt látható, eredeti és modelldarabok mind megannyi, a vasut számos szolgálati helyén alkalmazható újítás tárgyát képezik. A kiállítás minden látogatójának lehetősége van arra, hogy a tapasztalatcserére alkalmas javaslatokat saját üzemében, saját munkakörén belül hasznosítsa és ezáltal növelje saját üzeme termelékenységét, és nem utolsósorban *saját anyagi érdekét is szolgálja a tapasztalatcsere-díjjal.* Az újítások elterjesztésére annál is inkább szükség van, mert az őszi és ezt követően a téli forgalom előtt állunk, s ezeknek lebonyolításához az újítási mozgalom igen nagy segítséget nyújt.

— A vasutasnapon az ország szeretettel, elismerően emlékezik meg a magyar vasutasokról. *A megbecsülés fokozottabb mértékben kijár a vasút élenjáró dolgozóinak, így elsősorban az újítóknak és feltalálóknak, akiknek eredményes munkáját ez a kiállítás is szemlélteti.* Ez a kiállítás is adjon segítséget és lendületet számunkra a nagy feladatok sikeres megvalósításáért folytatott harcunkban.

Gáspár elvtárs megnyitóbeszéde után a megjelentek megtekintették a vasutas újítómozgalomról készített dokumentumfilmet, majd végigjárták a kiállítás termeit.

— Holnap avatnak tisztté. Most már érti, ugye?

Es harsányan kacagunk, láncba szaladunk, megy a vonat, zakatolunk, zakatolunk... magunkfeledten, boldogan, ifjúi tűzzel, felparázsló szívvel... Mígnem..., a tisztképző intézet parancsnoka a többi hallgatóval meg nem áll a kör mellett. Nem szól, így beszéltük meg. Búcsúznom kell.

— Ott leszek — mondta Sándor, miközben kikísért és sokatmondóan szorította meg a kezemet.

— Ki ez a jóképű legény? — kérdezte a parancsnok, hallva, hogy társaim ugratnak.

— Sándor — feleltem fonákul, mire kitört a nevetés. Nem törődtem velük, a holnapi találkozáson jártak gondolataim, amikor úgyis mindent megtudok róla.

Másnap, húszezer szempár gyűrűjében csak egyet kerestem: az övét. Itt lesz-e?

Drága szüleim, édes bátyám is eljöttek. Az ő életük sem a régi többé. A tsz egyenjogú tagjai már, jó módban élnek. Tegnap még a sárban voltak, ma fenn, napsugárban fürdenek. Büszkék rám, egyszem lányukra. Biztosan sírdogálnak meghatottságukban az öregek, a bátyám meg a torkat reszeli. Ilyenkor nem tudnak mihez kezdeni. Azt mondják: nekem köszönhetik az egészet. Jól látnak minket a tribünről. Ott állunk feszes vigyázzban a mosolygó nap sugarkévéi közt. A Himnusz száll, szárnyal, lobogók lengenek, elhangzik az „eskühöz!" vezényszó. Hajunkat lanyhán lengeti a szellő, jobb kezünk magasba lendül és ünnepélyes csendben jelentjük ki: hűek leszünk a Magyar Népköztársasághoz, annak népéhez, kötelességeinket híven teljesítjük. Egy pillanatra magam előtt látom a kis falut, ahonnan elkerültem, az utat, amelyet sokak segítségével évek alatt megtettem. És kibuggyan a könny a szememből, hiába, nő vagyok és olyan igazul, olyan őszintén rebegtem, mintha imát mondanék: esküszöm! Látom az ünneplő népet, a minisztert, a vezetőket, dolgozótársaimat és szeretném őket megölelni. De nem lehet, fegyelemre neveltek...

Vége a hivatalos ünnepségnek. Elvonulunk, boldogan, büszkén: vasutas tisztek lettünk. És örömömet százszorosára hatványozza Sándor megpillantása. A kijáratnál állt, vasutas egyenruháján ott csillogott a tegnap este kapott gyönyörű kitüntetés. De büszke voltam rá!

Egy egész nap a miénk! Önfeledten bolyongunk a Népligetben, mindenütt megfeledkezve. Sándor minden vidám helyet bejár velem és csodálatos, hogyan lehet ez: egyikünk sem kérdez a másikról, honnan jött, merre tart? Ugy jött minden, mint a szél, mely feltámad, de nem ismerik a bölcsőjét. Kettőnk érzése egy tőből hajt, — gondoltam, de hamarosan kiderült, hogy tévedtem. Egy lacikonyhánál találkoztunk Szabó Gergellyel. Látszott rajta, hogy kissé többet ivott a kelleténél, mindez azonban nem volt bántó, viselkedését nem lehetett kifogásolni. Közvetlen hangon ránkdörrentett:

— Hahó, ifjúság! Összekeresem értetek az egész dzsungelt és ti itt vagytok?

Jóízűt nevettünk rajta, Gergely pedig folytatta évődését. Kezében debrecenivel hadonászott.



... És két férfikar fogott fel ismét...

Sándor odament a pénztárhoz, hallottam: debrecenit és sört rendelt. Még odaintett hozzánk:

— Látok egy helyet, üljetek le!

Gergely megfogta a karomat, s máris tessékelt az egyetlen szabaddá vált asztalhoz. Mikor leültünk, szemét rámmeresztve, minden átmenet nélkül, szomorkás ábrázattal ezt mondta:

— Rózsika tiszt néni, ugye maga még szabad? Nem asszony és nem menyasszony?

— Hogy érti ezt? — kérdeztem, furcsállva az arckifejezését, mert egyébként nem így kellett volna válaszolnom, kérdéssel kérdésre. Közelebb hajolt hozzám és elsötétült arccal súgta:

— Mindegy, meg kell tudnia... jobb most még... A Sándor nős, kétgyermekes apa... vigyázzon, legyen óvatosabb...

Mint akit villám vág keresztül, talán úgy éreztem magam. Vége mindennek! Egy gondolatnyi idő alatt semmivé vált jókedvem, önbizalmam és végtelenül szenvedtem. Ugy tűnt, mintha elerőtlenednék, mintha megöregedtem volna, néztem a semmibe. Gergely fejét láttam, mintha ingán mozgott volna, egyre hajtogatta: kétgyermekes családapa.

Cselekednem kellett. Összeszedtem magam, bocsánatot kértem és mintha dolgom lenne, kimentem. Szabó Gergely indult Sándorért, de még utánamsúgta: — Ne szóljon neki, hadd lubickoljon!

— Hadd lubickoljon!... Még gondolni is borzasztó volt rá... Mint az üldözött, rohantam el, el, minél messzebbre tőle...

Azt mondják: a munka jó orvosság szerelmes szívek számára. Rájöttem, hogy nem vádolhatom Sándort. Hiszen magáról semmit sem árult el. A viselkedése, az udvarlása azonban elgondolkoztatott. Gyűlöljem, megvessem-e érte, mert szórakozni akart egy vasutassal a vasutasnapon? Milyen bűnt követett el? Nem tudtam rá egyenesen felelni. Magamat hibáztattam, buta, tapasztalatlan fejemet. Végül is elejtette a vádat a szívem, tudtam: foglya maradtam. Csak Gergelyt gyűlöltem meg, pedig igaza volt, figyelmeztetnie kellett a veszélyre. Fájt az elrontott este, a margitszigeti együttlét elmaradása, de az idő jó ír a bánatra, lassan megnyugodtam, de felejteni Sándort nem tudtam.

Egy év telt el. Egyik nap bizottsági szemlén voltunk. Vártuk a vonalon a mérőkocsit. A vonal, kifáradt vágányokkal a hátán várt felújításra. Egy időben felfedezett síntörés után jöttünk össze. A mérőkocsi megérkezett, a mérnök leszállt, meghallgatta a vonalőr jelentését, majd elindult felénk. Ez a pillanat itt a csobogó patak oldalán, a susogásba kezdő fenyők tövén örökre emlékezetes marad számomra. A mérnök Sándor volt... Napbarnított szép férfiarca elborult, mikor meglátott s szája széle elindult valami beszédféle keresésére, de hang sokáig nem jött ki a torkán. Egész testemben tűzkígyó áramlott. Hozzám lépett, tekintetét rámfüggesztette fájó szomorúsággal. — Mi van ezzel az emberrel? — kérdeztem dobogó, felkorbácsolt szívemtől. De kemény akartam maradni.

— Rózsika, ugye? — kérdezte fátyolos hangon.

— Igen Kerékgyártó Róza vagyok — mondtam eltökélve, de majdhogy el nem sírtam magam. Sándor senkivel sem törődött, mindenki füle hallatára kérdezte:

— Miért ment el szó nélkül, Rózsika? Hát nem látta, hogy jelent valamit a számomra?...

— Magának? Én?! — kérdeztem és keserűen legyintettem, könnyekkel a szememben: — Hagyjuk kérem. Es kínosan mosolyogva, halkan, gúnyosan hozzátettem: — Hiszen maga kétgyermekes családapa...

Sándor ugy nézett rám erre, hogy megijedtem tőle.

— Kérem, ne haragudjon, itt valami félreértés lehet, örök életemben nőtlen voltam, és ma is az vagyok! De ki mondta ezt magának?

O, de sokat forog velem ez a világ újabban. Hát ilyen fából faragtak engem. Elsötétült előttem minden... És két férfikar fogott fel ismét, Sándor erős férfikeze... Vasutas karok...

✱

Ez a mi történetünk... Boldogok vagyunk, nagyon boldogok... Es, hogy Szabó Gergely is tudja, megírtam a mi lapunknak. Most már nyugodtan tréfálhat a „kétgyermekes családapával", nem riaszt el tőle. Két aranyos csöppségünk van, Sándorra ezt a jelzőt most már nyugodtan ráakaszthatja. Es még egyet: férjem és én ismét hivatalosak vagyunk a vasutasnapra, eljöhet maga is Gergely, mindent megbocsátottunk!

A HATODIK VASUTASNAP SPORTJA



Vonulnak a Törekvés ifjú sportoló női a versenyek megkezdése előtt. (Kovács Géza felv.)

Az a lelkes sportrajongó, aki már szombaton délután „ünnepelni" kezdte a VI. vasutasnapot, ugyancsak jól járt.

Sportegyesületünk ugyanis — az ünnepnap bevezetőjéül — ezen a délutánon nagyszabású, nemzetközi motorversenyt rendezett a vasasok népligeti stadionjában. Legjobb hazai versenyzőink mellett négy csehszlovák és négy osztrák motoros száguldott a vörös salakon. A ritkán látott nagyszerű „sportcsemege" közel 20 000 nézőt vonzott a stadionba.

Valamennyi futam igen izgalmas küzdelmet hozott, s a legtöbből a kiváló csehszlovák és osztrák versenyzők kerültek ki győztesként.

— Ilyen magasszínvonalú versenyen egyáltalában nem szégyen a lemaradás — jegyezte meg az egyik hozzáértő néző —, de az már rossz fényt vet motorsportunkra, hogy ennyire korszerűtlen, elhasznált „masinákon" kell a magyaroknak felvennlök a versenyt.

A megjegyzés bizony igen találó volt, mert az már szent igaz, hogy a legtöbb futamban nem ennyira a tudás, mint a gépek közötti óriási különbség döntött... a mieink hátrányára.

Ilyen, kissé „boeszantó" bevezető után virradtunk meg vasárnap reggel a VI. vasutasnapra.

Szél hajtotta, felhős, hűvös idő köszöntött a fővárosra. A bizonytalan időjárás azonban sem versenyzőt, sem pedig nézőt nem zavart abban, hogy már a kora délelőtti órákban átlépje a Bp. Törekvés Sport utcai pályájának bejáratát. Egyesületünk itt bonyolította le a már hagyományosnak számító szakszervezeti sportünnepélyét.

Ezer sportoló a pályán

Az ország minden tájáról közel ezer sportoló gyűlt össze az ünnepélyre. 500-an vidéki városainkból utaztak fel Budapestre, hogy bemutathassák sporttudásukat.

A színpompás felvonulást az atlétikai versenyszámok elődöntői és döntői követték. A pálya másik részében a röplabda-csapatok viaskodtak egymással. A kerékpárosok küzdelméből csak „hírnök" útján értesült az egyre nagyobb számban gyülekező közönség, mert a „porfelhőlovagok" a gödöllői országúton taposták a kilométereket.

De ezekben az órákban nemcsak versenyizgalomban volt része a lelkes közönségnek, hanem — mintegy pihenésképpen — szemet-lelket gyönyörködtető csoportos tornabemutatókra is sor került. Ezek során különösen a dombóvári és debreceni tornászlúk és lányok tettek ki magukért. A szebbnél szebb gyakorlatok után hosszú perceken át zúgott az elismerő tapsvihar.

Rövid ebédszünet után, kora délután folytatták a döntőket. Az atlétikai versenyek végküzdelmei ellsmerésre méltó sportot hoztak. A látottak alapján nem tűnik jóslásnak, - ha azt állítjuk, hogy a legjobbak közül minden valószínűség szerint néhányat látni fogunk még a különböző országos versenyek során. Ez azt bizonyítja, hogy a szakvezetők ebben az esztendőben dicséretes munkát végeztek, megértve a tömegsport jelentőségét.

Tréfa — móka

Amikor a hangosbeszélőn a rendezőség bejelentette, hogy a tréfás műsorszámok kerülnek sorra, szinte felzúgott a közönség. Mindenki kíváncsi volt, hogy ki lesz a legény a póznamászásban, a lepényevésben és a kócsögverésben? Különösen az apróságok fejezték ki — igen hangos módon — tetszésüket. A szülők alig tudták megfékezni gyermeiket, akiknek legtöbbje olthatatlan vágyat érzett a póznamászás, lepényevés, kócsögverés versenye iránt.

Katóka — így nevezte a mellettem ülő édesanya a barna hajú kislányt — a lepényevők és kócsögverők hatalmas küzdelmének láttára addig „agitálta" a mamát, míg az kénytelen-kelletlen ígéretet tett neki, hogy otthon megteremti számára a lepényevés és kócsögverés „nemes" versenyének lehetőségét.

Nevetett, kacagott, mulatott mindenki. Jól érezte magát az egész ünneplő közönség. Komoly, színvonalas küzdelmet hozott a magyar és lengyel vasutas labdarúgók összecsapása is, de hatalmas sikert arattak a mérkőzés szünetében látványos bemutatót tartó csehszlovák motorosok is.

Nagy volt az érdeklődés a rollerverseny iránt is. Az apróságok úgy hajtották a kis „járművet", hogy láttára még a kitűnő csehszlovák motorversenyzők is elismerték, hogyha így fejlődnek ezek a gyerekek, akkor nem lesz utánpótlási gondja a magyar motorsportnak. Megjegyezzük: a rollerok sokkal jobb állapotban voltak, mint az előző nap látott motorkerékpárok.

Lassan leáldozott a nap, amikor bejelentették, hogy a kultúrműsorra kerül sor. A diszhangversenyen az Állami Operaház kitűnő művészei arattak osztatlan sikert. De kijutott az ünnepélyből a MÁV szimfónikusok nagyszerű zenekarának is, csak úgy, mint a három szakma legjobb kultúrcsoportjainak.

Késő este volt, amikor színes rakéták csóváltól lett különféle színű az égbolt. A pazar tűzijátékot végig hatalmas tomboló taps kísérte. A hivatalos műsor ezzel véget is ért, a közönség jórésze azonban még maradt, hiszen hátra volt még a tánc. Jóval elmúlt éjfél, amikor a közönség elhagyta a Sport utcai pályát.

Egyöntetű volt a vélemény, hogy a VI. vasutasnap keretében megrendezett szakszervezeti sportünnepély ebben az esztendőben kitűnően sikerült, legjobb volt az eddig látottak közül.

Mécs László

Bp. Törekvés—Varsói Lokomotív 3:2 (3:0)

A VI. vasutasnap keretében került sor erre a találkozóra. Major II. játékvezetése mellett így állták fel a csapatok: Bp. Törekvés: Mészáros — Kónya, Tihanyi, Rendek — Szalai, Bárkányi — Dóra, Rásó, Reiter, Jäger, Kósa. Varsó: Redlinski — Sliwa, Wolosz, Labeda — Szczawinski, Cieslak — Kulesza, Kruk, Chomiczuk, Olszewski, Zelenay.

A mérkőzés nagy iramú és változatos küzdelmet hozott. Az első félidőben a magyar csapat játszott jobban, különösen a mezőnyben mutatott szép játékot. A korszerű támadások egész sorának tapsolhatott a közönség. A széllel szemben játszó lengyel csapat a magyar tizenhatosig szintén jól játszott, kapuközelben azonban nem vállalkoztak lövésre a csatárok. Így az első félidőben Rásó, Reiter és Jäger lőtt remek gólt. Szünet után a hazai csapatban szóhoz jutott Kiss és Ács is, a vendégeknél pedig Engel. Ebben a játékrészben a széltől támogatott lengyel csapat irányította a játékot. A jóképességű vendégek rengeteget támadtak, és hogy csak két gólt értek el, azt a magyar csapat elsősorban Mészáros ragyogó védésének köszönhette. A két lengyel gólt Chomiczuk és Engel szerezte.

Egyénileg kitűnt: Mészáros (a mezőny legjobbja), Kónya, Tihanyi, Dóra és Rásó, illetve Wolosz, Cieslak, Kruk és Chomiczuk.

★

Dorogi Bányász—Szombathelyi Törekvés 3:1 (1:1). Dorog. Vezette: Rigó. A bányászcsapat — különösen a második félidőben — jobban játszott, mint a vasutascsapat. A szombathelyiek-



A lengyel és magyar fiúk üdvözlik egymást a mérkőzés megkezdése előtt. (Kovács Géza felv.)

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Garabon Sándor Pécs, *Cseh Zoltán* Szolnoki J. J., *Sziládi Sándor* Szeged, *Takács Lajos* Budapest, Rakodási Főnökség, *Zsiros Imre* Törökszentmiklós, *Marján Károly* Rákosrendező, *Cserháti József* Szeged, *Kertész II. István* Szentendre, *Mező László* Celldömölk, *Kovács József* Ferencváros állomás, *Darabos Ferenc* Kaposvár, *Billisich Antal* és *Schmidt József*. Leveleiket köszönjük, a punk anyagához felhasználtuk. *Murányi Benjámin*, Mezőkövesd. Az elvtársak panaszát megvizsgáltuk. Megállapítást nyert, hogy a mozdony megfelelő időben, előírás szerint adta sípjelzéseit. Az állomás azokat a váltókat is kezelte, amelyen a munkáscsapat dolgozott, ebből is látniuk kellett, hogy vonat közeledik. Előírás szerint a csapatnak akkor is el kell hagyni a vágányt, ha a mellette levő vágányon közlekedik vonat. Feltételezhető, hogy Mezei József kissé távolabb talpfakijelölést végzett, de nem volt tapasztalható az, hogy valaki felügyel a munkáscsapat testi épségére. Ezek alapján úgy véljük, hogy Mezei elvtársat ért figyelmeztető bírálat jogos volt. *Sándorffy Elemér*, Sztálinváros. Köszönjük sorait, bírálatával egyetértünk és azon leszünk, hogy még kevesebb általánosságot írjunk és tovább javítsuk a sportrovat munkáját. A lap példányszámának nagymérvű emelésére sajnos nincs mód, de a terjesztést feltétlenül meg kell javítani. Igen örülnénk, ha az elvtárs személyesen is felkeresné szerkesztőségünket. *Rimóczi László*, Berente: Panaszuk jogos volt, Sajószentpéter végleges vízellátását még ez évben megoldják. A szükséges hitelt biztosították. *Bognár Károly*, Tapolca: A balesetet szenvedett Simon József részére biztosítanak önhajtású tolókocsit, művégtaggal történő ellátásáig. A kocsi körülbelül hat hét alatt készül el. *Nagy József*, Miskolc: Újabb levelező tisztképző tanfolyam előreláthatólag 1958 őszén fog indulni. Amennyiben az említett elvtársak a szükséges szakmai és politikai ismeretekkel rendelkeznek, úgy annakidején kérhetik felvételüket a tanfolyamra.

Papp Tivadar, Miskolc: Sok tekintetben egyetértünk levelével, azonban a 407-es számú vonat valóban túlzsúfolt, amin feltétlenül segíteni kell. A 8/f. osztály foglalkozik ezzel a problémával, s így levelére még visztérünk.

HIREK

„Ünneptől ünnepig"

„Az Ünneptől-ünnepig címet adtuk e kötetünknek, hogy kifejezze: a két vasutasnap között lepergett esztendő kiemelkedő eseményeiről, mindennapi életünkről kívánunk gyűjteményes összefoglalót adni dolgozóink kezébe. Ezentúl évről-évre a vasutasnap alkalmával átnyújtjuk dolgozóinknak az elmúlt esztendő eseményeit, harcait, nagyszerű eredményeit ismertető kötetünket, hogy annak olvasásával minden vasutas öntudata növekedjék, látóköre szélesbedjék, s jobban átérezze: fontos része, csavarja annak a nagy futószalagnak, amit vasútnak neveznek és amelynek szocialista átalakításáért küzdeni oly szép és fontos feladat."

Ezek a sorok vezetik be azt a szép kiállítású, gazdag tartalmú könyvet, amelyet a vasutasnapi főbizottság tett kedves meglepetésként a vasutas dolgozók asztalára a hatodik vasutasnap alkalmából. Az idézett először felment bennünket attól, hogy magyarázzuk, milyen célt szolgál a könyv, de nem mentesít az alól, hogy méltassuk az ünnepi kiadványt. Szíves-örömest teszünk eleget ennek a feladatnak, mert örvendetes fejlődés jele, hogy az idei vasutasnap ilyen szép, érdekes, változatos, színes irodalmi dokumentummal gazdagodott és gazdagszik ezután minden évben. Bizonyára a dolgozók is örömmel veszik kezükbe a kötetet és érdeklődéssel olvassák a benne levő írásokat, amelyeknek minden sora róluk szól, az ő munkájuknak, hősies harcaiknak, győzelmeiknek állít emléket.

Elbeszélések, versek, irodalmi portrék, riportok ismertetik, fényképek és rajzok örökítik meg az elmúlt esztendő eseményeit, mutatják be azokat a dolgozókat, akik derekasan kivették részüket az év munkájából, azokat az intézményeket, új alkotásokat, amelyekkel vasútunk gyarapodott. Helyet kap a könyvben a vasutas humor is.

A kötet anyagának összeállítása, elrendezése Zoltán Dezső ötletes és gondos szerkesztői munkáláról vall. Az írások a vasutas sajtó munkatársainak, Balázs Annának, Gulyás Jánosnak, Szelecsényi Istvánnak, Turi Andrásnak, Bisztray Kálmánnak, Szász Ferencnek, Bánki Gézának, Mészáros Ferencnek, Bermann Istvánnak, Irtó Gyulának, s nem utolsósorban Zoltán Dezsőnek és másoknak tollából kerültek ki.

A kötetet díszítő és elevenen illusztráló rajzok, karikatúrák, Pusztai Pál igen tehetséges munkái. Az ízléses és kifejező borítólap Kuklis Géza műve.

A könyvet a MÁV Jegynyomda állította elő színvonalas kivitelben.

— **Országos jellegű** vasútmodell kiállítást rendez az Építők „Rózsa Ferenc" kultúrházának műszaki modellező köre a kultúrház épületében augusztus 11—29 között. Számos olyan külföldi modellezőszakkönyvet és folyóiratot is bemutatnak, amelyek nagyrészt ismeretlenek hazai modellezőink többsége előtt. A működő vasútmodelleket külön erre a célra épült pályákon mutatják be.

— **Tízezer forint jutalmat** adott a vasutasnap alkalmából a Lenin Kohászati Művek igazgatója a gyár területén dolgozó vasutasoknak.

— **Ünnepélyes keretek között** adták át a szentendrei vasutasoknak a fogászati szakrendeléshez szükséges új felszerelést. A dolgozóknak ezentúl már nem kell Budapestre járniuk fogkezelésre.

— **Új gyorsvonat Romániába.** Románia felé az utóbbi időben erősen megnövekedett az utasforgalom, ezért a MÁV Budapest—Biharpüspöki (Episcopia Bihor)—Tövis (Teius) között új gyorsvonatot állított forgalomba. A vonat a Nyugati-pályaudvarról 17,50 órakor indul.

— **Drégelypalánk üzemszervezete** a vasutasnap alkalmából vendégül látta a csehszlovák Ipolyság 30 tagú vasutasküldöttségét.

— **Megjelent Czére—Vásárhelyi: A közlekedés magyarnyelvű szakirodalma 1953—1955.** A könyv több mint 300 egészben, vagy részben közlekedési tárgyú szak-, tan- és ismeretterjesztő könyvet, valamint 3000 folyóirat cikket ismertet, illetőleg sorol fel. A mű nélkülözhetetlen mindazok számára, akik az új magyar közlekedési szakirodalomban könnyen és gyorsan kívánnak tájékozódni.

— **Jugoszláviában rendezik** meg augusztus végén a mechanikus szabadon repülő modellek Európa-bajnokságát. A magyar színekben négytagú csapat indul, ketten közülük a MÁV repülő-modellező kör tagjai.

A VIDÉK VASUTASNAPI HÍREIBŐL

Debrecen. A szombati vasutasnapi ünnepségen Szával Endre igazgató ünnepi beszéde után 13 Érdemes vasutas-jelvényt és 12 rendkívüli előléptetést nyújtott át a dolgozóknak. Vasárnap megkoszorúzták a szovjet emlékművet, délután pedig a Debreceni Törekvés-pályán volt gazdag sportműsor.

Miskolc. A VI. vasutasnapra csehszlovák vendégek érkeztek Kassáról. Pável Janik főigazgató vezetésével. Az ünnepségen Turnai Lajos igazgató tartott ünnepi beszédet, majd kiosztotta a dolgozók részére az előléptetéseket, jutalmakat. Szombat délután a miskolci Törekvés a Kassai Lokomotívval játszott barátságos mérkőzést, amelyen a magyarok 3:1 arányban győztek. Vasárnap a miskolci vasutasok 120 fönyi díszszázada megkoszorúzta a szovjet emlékművet.

Szeged. Borsodi János igazgató 90 ezer forint jutalmat osztott szét a szombati ünnepségen a vasutas dolgozók között. Vasárnap a szovjet hősök emlékművének megkoszorúzása után került sor a Szegedi Törekvés és az Iglói (csehszlovák) Lokomotív közötti labdarúgó-mérkőzésre.

Szombathely. Vasárnap zenés ébresztő köszöntötte Szombathelyen a VI. vasutasnapot. A szovjet emlékmű megkoszorúzása után a városi kultúrteremben ünnepi gyűlésen köszöntötte Pánti Béla igazgató a vasutasokat. Az ünnepi gyűlés után kiosztotta a kitüntetéseket. Várpalotáról ünnepi vonatot indítottak Ferencvárosba, 90 tengellyel 1145 tonnával. Délután nagyszabású kerékpár-versenyt tartottak.

Pécs. Szombaton délután a vasúti kultúrotthonban Hajdu József elvtárs, a pécsi Igazgatóság politikai osztályának vezetője köszöntötte a vasutasokat. A köszöntő után Ugiyai János elvtárs kiosztotta a jutalmakat. Vasárnap a szovjet hősi emlékmű megkoszorúzása után az igazgatóhelyettes elvtárs fogadást adott a legjobban dolgozó vasutasok tiszteletére.

KITÜNTETÉSEK A VI. VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

Dolgozó népünk, pártunk és kormányunk a vasutas dolgozók eredményes és érdemes munkájának elismeréseként számos népköztársasági kormánykitüntetést, kiváló és érdemes vasutas kitüntetést adományozott. Az alábbiakban közöljük a kitüntetettek névsorát:

Munkaérdemrend

Tóth József Igazgatóhelyettes, a pécsi ig. vezetője; Varga György igazgatóhelyettes, a 8. szakosztály helyettes vezetője; Bolla István szakmester, Hídépítő Főnökség; Kamutti Jenő főigazgató, vezérigazgatóhelyettes.

Szocialista Munkáért Érdemérem

Locskai Ferenc főfelügyelő, a szombathelyi ig. osztályvezetője; Papp Imre munkás, Szeged. Rendező Szertárfőnökség; Szilágyi Ill. János vez. kocsirendező, Miskolc szem. pu.; dr. Fogarasy János főtanácsos, 3/B osztályvezető; Markotányos Imre vez. titkár, politikai főosztály; Fekete István ellenőr, Miskolci Jj. ÜV.; Lándor Ernő főintéző, Bpest, Ter. Bizottság.; Sári Antal műsz. felügyelő, 7/D II. alosztályvezető; Kázsuk András munkás, Záhony állomás; Kapusi Mihályné főintéző pécsi pol. osztály; Csobály Sándor főfelügyelő, 8/A. oszt. vezetőhelyettes; Kerékgyártó László csapatvezető előmunkás. győri pft. főnökség; Finta Kálmán főintéző, szegedi területi bizottság; Harmath Mihály mozdonyfelvigyázó, Bp.-Ferencváros fth.; Harmati Sándor igazgatóhelyettes, Anyagellátási Igazg. vezetője; Bánszki Ferenc intéző, Bp. pol. oszt., Merényi János főtanácsos, Bp. ig. IV. oszt. vez.; Hajdu József, főtlszt. Pusztaszabolcs áll.; Krassói Pál műsz. főtan. pécsi ig. helyettes vez.; Kócsa Mihály főtan. Utasellátó ÜV vcz.; Szabó Tibor főfelügy. Miskolci ig. III. oszt. vez.; Dobai Lajos felügyelő, Bp. politikai osztály; Laczkó Imre felügyelő, Debrecen áll. vez.; Tóth János munkamester, Nyíregyháza; Király István műsz. főmunkamester, Dombóvár fth.; Benkő István műsz. ellenőr, Szombathelyi fth.

Munkaérdemérem

Pósa János műsz. ellenőr, Szeged fth.; Kutfalvi Margit vez. pénztáros, Bp. Józsefváros áll.; Borostyán Béla intéző 5. Szakosztály; Lékai Elek főintéző, politikai főosztály; Salamon András vez. kalauz, Nyíregyháza állomás; Pongrácz Jenő felügy. Sztálinváros állomás; Lipcsei Lajos főpályamester, Kisújszállási Vonalfőnökség; Guts György főfelügy. GySEV Ig. Kereskedelmi oszt. vez.; Nagy Torma Gézáné intéző, 2. Szakosztály; Wacker Ferenc műsz. főtan. Miskolci Ig. IV. oszt. helyettes vez.; Tihanyi Mihály műsz. főellenőr, Bp. Keleti fth.; Kiss Károly vez. titkár, szegedi politikai osztály, Skultéty Jenő műsz. felügy. Bp. ig. V. oszt. helyettes vez.; Gerenczéry Mária vez. pénztáros, Bp. Keleti-pu.; Vajda János tiszt. Békéscsaba állomás; Szombati István főfelügy. Anyagellátási Igazg. E. oszt. vez.; Bicskei Jenő intéző, Bp. Nyugati-pu.; Erdélyi Tibor főmérnök 6/C oszt.; Korponai Lajos ellenőr, Debreceni Jj. ÜV.; Bencze József főintéző, 8. Szakoszt. szem. csop. vezető; Kajdi Ferenc műsz. főtan. 6. Szakoszt.; Miklós József főintéző, Bp. ig. III. oszt.; Bánáti József főszakmester, pécsi ig. TBKE; Pártai Ödön főfelügy. pécsi ig.; Varga József műsz. főellenőr, Nyíregyháza fth.; Domonkos Miklós felügy. szombathelyi pol. oszt.; Puszlai Barnabás kezelő munkás, sátoraljaújhelyi pft. fön.; Mazán György munkamester, Békéscsaba áll.; Gemeiner Ede vez. főellenőr, pécsi TBKE; Lakatos László műsz. főint. Kiskunhalas áll.; Benedek Sándor műsz. főtan. 7/D oszt.; Pammer László főmérnök, Celldömölki Ép. Fön.; Kecell Lajos munkás, dombóvári Fatelitő ÜV.; Karikás János főfelügy. szombathelyi ig. III. oszt.; Kiss Antal műsz. ellenőr, Debrecen fth.; Lehoczky Kálmán műsz. tan. Felépítm. Vasanyagjavító ÜV.; Kőbányai Ernő főintéző, Celldömölk áll.; Balogh Győző főmérnök, 9/A. oszt.; Linde János műsz. főellenőr, Dombóvár fth.; Róza Sándor üzemmérnök, Építési Géptelep fön.; Ujházi Károly műsz. főfelügy. szegedi ig. IV. oszt. vez.; Balla Sándor intéző, debreceni pol. oszt.; Egerszegi Kálmán műsz. vez. főellenőr, miskolci fth.; Boltor György műsz. főfelügy. 7/A. I. alosztály; Kiss József műsz. főfelügy. Veszprém pályafennt.; Juhász II. József távközlő munkás, Bp. Keleti-pu. TBKE; Nagy II. Lajos műsz. ellenőr, Északi Jj. ÜV.; Fekete Gyula vez. szakmester, Ómiskolci pft. fön.; Garamvölgyi Antal ellenőr, Szeged állomás; Papp András műsz. ellenőr, Nyíregyháza fth.; Hódosi István főáll. előljáró, Dombóvár állomás; Mikola László munkamester, Dlósgyőri pft. fön.; dr. Major Ferenc, főtan. 5. oszt. vez. helyettes.

Munka Vörös Zászló Érdemrend

kitüntetést kapta a Szolnoki MÁV Járóműjavító Üzemi Vállalat, fennállásának 100. évfordulója alkalmából. Az üzem dolgozói közül: Erdősi Gyula műsz. főügyelő, vállalatvezető; Tóth II. Ferenc vez. főellenőr, eszterg. csop. vez.; Cserta Miklós m. főtan., födiszpécser; Tasi János intéző VB-titkár; Somogyi Mihály nyugd. vez. főell. (40 évet szolgált); Balázs József műsz. felügy., kocsiosztz. vez.; Csernitics István vez. főell., szíjvarró; Reményi István műsz. főint. mozdonyoszt. vez.; Makai Jakab vez. főellenőr, szerszámlakatos; Török Lajos m. ellenőr, ÜB-elnök a SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM; Debreceni István vez. főellenőr, kocsiosztz. művezető; Balázs Mátyás nyugd. vez. főellenőr (43 évet szolgált); Tóth István vez. főellenőr, kerékkovács csv.; Sághi Gyuláné munkás, gépmunkás; Bán István vez. főell. kazánkovács; Szentesi Imre ellenőr, mozdonylakatos csv.; Szabó Mihály vez. főell. alvázlakatos; Váradi Lajos főintéző, titkos ügykez. vez.; Ács István vez. főszakmester, szállítási hiv. vez.; Moldvai Balázs főellenőr, tüzikovács brigád vez.; Kálmán Imre vez. főell. mozdonyoszt. resz. vez.; Kovács József ellenőr, intéző csop. vez.; Pintér Ferenc műsz. ellenőr, belsős művez.; Vörös István ellenőr, villanyhegesztő; Császi László vez. főellenőr, mérlegszer. lak. a MUNKAÉRDEMÉREM kitüntetést kapták.

KOMLÓ ÉPÍTÉSÉNÉL kiváló munkát végzett vasutas dolgozókat tüntetett ki a kormány. Kövesdi Gusztáv főintéző, állomásvezető, Cegléd; Gyula előmunkás, dombóvári pft. fön. a SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM; Novotny Károly főtiszt. forg. szolg.-tevő. Tonács Lajos ellenőr, tolatásvezető, Lovrek József raktárnok, rakodási irányító, Pallér Gyula főpályamester (Komló állomás), a MUNKAÉRDEMÉREM kitüntetést kapták.

(Folytatjuk)

LAKÁSCSERE

— **Budán kétszoba hallos szolgálati** lakásomat elcserélném egy-két szobás magánlakásra. Érdeklődni lehet 7-től 10-ig 36—93 telefonon.

— **Elcserélném két nagyméretű** szobából és mellékhelyiségekből álló lakásomat Budapest belterületén levő kétszobás lakásra. A lakáshoz veteményeskert tartozik, jól termő gyümölcsfákkal. Cím: XVII., (Rákosliget), XIX. u. 12. Érdeklődni: 228—490-es telefonon.

— **Debreceni kétszoba komfortos** lakásomat elcserélném hasonló budapestiért, lehet szolgálati lakás is. Cím: Papp András, Debrecen. Varga u. 1. II. 2.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Kiadótulajdonos: a 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.
Sztálin út 83. Telefon: 428-317 428-332 228-895 Üzemi telefon:

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 34. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. AUGUSZTUS 20.

AZ ALKOTMÁNY ÜNNEPÉNEK HETEDIK ÉVFORDULÓJÁRA

Hét éve lépett életbe a Magyar Népköztársaság alkotmánya. Hetedszer ünnepeljük a nép hatalmának ezt az alaptörvényét, a kizsákmányolt proletárokból öntudatos dolgozókká vált magyar munkások, parasztok, értelmiségiek felemelkedésének kútforrását. A hét év alatt bőven árasztotta ránk éltető nedvét ez a forrás és minden esztendő új meg új értelmét tárta fel mélyről fakadó zuhatagának.

Most először ünnepeljük az SZKP XX. kongresszusa után kialakult felszabadult légkörben a magyar alkotmány és az új kenyér ünnepét. Nem véletlen szimbólum ez; *alkotmány és új kenyér.* A mi alkotmányunk a gyakorlatban biztosítja a dolgozóknak a munkához, a kenyérhez való jogát.

Az elmúlt években sajnos, igen sokszor megtörtént, hogy nem tartottuk be az alkotmány paragrafusait. Az élet számtalan területén megnyilvánultak azok a torzulások, melyek a személyi kultusz hatása alatt alakultak ki az állami és társadalmi életben. A XX. kongresszus azonban széttörte a személyi kultusz béklyóit és azóta nálunk is alapvetően megváltozott a helyzet.

Az alkotmány ünnepe most tovább erősíti azt a tudatot, hogy az alkotmány és a törvény szellemében élés minden állampolgárra, minden vezetőállásban levő dolgozóra egyformán kötelező. Az élet kitágult a magyar nép előtt, megnőtt a horizont, az alkotmány betűi most kapnak igazán mély és nagyszerű értelmet. Mienk az ország, az egész haza, a Mátra, a Mecsek, a Bakony dús erdei, a Balaton vize, a kanyargó folyók, az aranyló rónák, a hatalmas gyárak, az iskolák, egyetemek, a hadsereg és az állam. Mienk a jelen, mienk a jövő, otthon vagyunk országunkban.

Népünk, amikor ma a XX. kongresszus megváltozott légkörében széttekint az országban, tudja: *sokat kell még tennie, hogy virágzóbbá, gazdagabbá tegye birtokát.* Voltak ennek a hazának másfajta „gazdái" is, akik nem viselték gondját, széthordták kincseit, kirabolták földjét. A munkásosztály, szövetségben a dolgozó parasztsággal, elmaradott agrárországból virulo ipari-agrár állammá fejlesztette hazánkat. Az első ötéves terv alatt 75 új gyárat emelt, újjászülettek az üzemek százai. Soha olyan sok és annyiféle terméket nem adtak a magyar gyárak, mint amióta a munkások vezetik azokat. S a szántóföldekre, amelyekről azelőtt csak a parasztok, zsellérek hajszolásával tudtak a földesurak több gabonát betakarítani, az ország új gazdája az elmúlt öt évben 13 200 traktort, 2200 kombájnt, sok ezer egyéb gépet küldött a mezőgazdasági dolgozók munkájának megkönnyítésére, termelésének fokozására.

Mindez azonban még távolról sem elég. Második ötéves tervünk, amelynek irányelveit részletesen megvitattuk, s amely végleges formájában ősszel kerül az országgyűlés elé, még többre lesz képes, még többet tesz előrehaladásunk, fejlődésünk, jólétünk érdekében, ha lelkiismeretesen, okosan, bátran élünk az alkotmányban biztosított jogainkkal, *de kötelezettségeinkről sem feledkezünk meg és a tervet maradéktalanul megvalósítjuk, sőt túl is teljesítjük.*

Szól ez nekünk, vasutas dolgozóknak is, akik eddig is sokat kaptunk az alkotmánytól, de még többet várunk, s nyilván nem várunk hiába. Ismeretes, hogy *a második ötéves terv fokozott mértékben a vasút terve.* Sok és nagy beruházás, a járműpark lényeges növelése, az egész közlekedés és áruszállítás rendszerének korszerűsítése, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek lényeges javítása áll a vasút második ötéves tervének középpontjában. Elég ha csupán arra hivatkozunk, hogy a második ötéves terv idején 350 millió forintot fordítanak a vasutas dolgozók egészségvédelmére és munkakörülményeinek javítására. A nehéz fizikai munkák gépesítésére 275 milliót, védőberendezések fejlesztésére 2.5 milliót, a foglalkozási ártalmak kiküszöbölésére több mint 4 millió forintot használnak fel. Szociális célokra — öltözők, mosdók, zuhanyozók stb. létesítésére — csaknem 67 millió forint jut az előirányzat szerint. Az idén készítik el a székesfehérvári MÁV rendelőintézet terveit, jövőre pedig mintegy 5 millió forint költséggel megkezdik az építését. Ugyancsak a jövő évben készítik el a miskolci szakorvosi rendelőintézet terveit. Ennek építését 1958-ban kezdik meg. És még sok más hasonló létesítmény szolgalja majd a vasutas dolgozóknak az alkotmányban lefektetett jogait.

A XX. kongresszus szelleme azonban, amelyet pártunk és kormányunk bátran, nagy következetességgel alkalmaz a mi viszonyainkra, a mi népünk életszínvonalának emelésére, azt kívánja, hogy *még tovább menjünk az alkotmányban biztosított kötelességek és jogok fejlesztésében.* Tehát ugyanakkor, amikor a második ötéves terv folyamán a vasutas dolgozóknak mindent el kell követniök, hogy kemény munkával az állami és a munkafegyelem, a technológiai fegyelem betartásával, a munkaverseny fokozásával még nagyobb mértékben vegyék ki részüket a szocialista haza építéséből, *ügyelnünk kell arra is, hogy az eddigieket további bérügyi intézkedések kövessék, hogy megszünjön a mértéktelen túlóráztatás valamennyi szolgálati ágban és beosztásban, legyen elég pihenőidejük a dolgozóknak, az üzemek, a szolgálati helyek tartsák be a kollektív szerződés előírásait, a mozgalmi szervek, elsősorban a szakszervezet, harcosabban álljanak ki a dolgozók érdekében stb.* Egyszóval éberen ügyeljünk arra, hogy *az alkotmány egyetlen pontja se maradjon holt betű, hanem a dolgozók, a dolgozó nép életének alkotó elemévé váljék.*

Ezt kívánja tőlünk a XX. kongresszus szelleme, pártunk július 18—21-i határozata, de ezt kívánja mindenekelőtt a Magyar Népköztársaság alkotmánya, szebb jövő felé mutató életünk *törvénye.* Kívánja azonban a *hazaszeretetet* is. A hazaszeretetet pedig azon mérjük, ki tesz többet új életünk törvényének beteljesítéséért, ki dolgozik legjobban, legfegyelmezettebben, ki száll szembe legmerészebben, leghatározottabban a nehézségekkel, a kishitűséggel, az ellenséges zavarkeltéssel. A hazaszeretet mércéje ma az alkotmány szellemében: ki ad legtöbb acélt, búzát, szövetet, legértékesebb tudományos felfedezést, legjobban lelkesítő művészi alkotást és nem utolsósorban gyors, pontos, vasúti közlekedést, minél több és jobb áruszállítást az országnak, a népgazdaságnak.

Ezt vessük elménkbe az alkotmány születésének hetedik évfordulóján, hogy egész népünkkel egyöntetűen vallhassuk: *alkotmányunk napját azok ünneplik legméltóbban, akiknek ez a nap nemcsak büszke öröm, de győzelmes, új munkanapok előestéje is.*



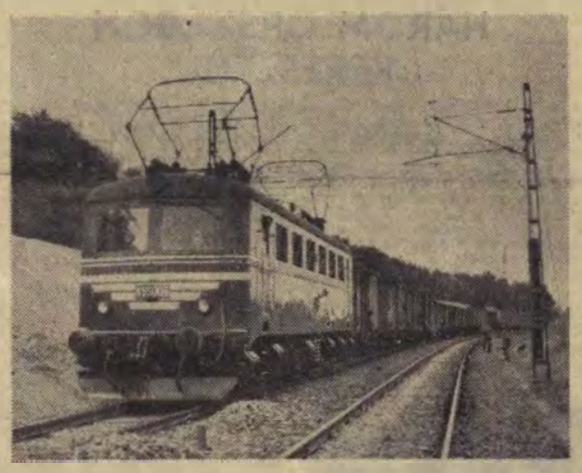
Az alkotmány biztosította jogok diadalaként köszöntötték a vasutas dolgozók a budakeszi szanatórium felépítését néhány héttel ezelőtt. Ma már üzemben van a gyógyintézet és sokszáz gyógyulásra váró vasutas dolgozónak adja vissza évente az egészségét.)

(Németh Gyula felvétele)

Korszakos esemény a magyar vasút fejlődésében

Ünnepélyesen átadták a villamosított hatvani vonalat

Alig zajlott le a vasutasnap, itt van a nyomában egy másik olyan dátum, amely piros betűvel nyer feljegyzést az év eseményei között. *Augusztus 17. napja korszakos jelentőségű a magyar vasút történetében. Ekkor kerül átadásra a villamosított hatvani vasútvonal,* első megvalósulásaként annak a hatalmas koncepciónak, amely a magyar vasút korszerűsítését tűzte ki célul.



Szombaton délután különvonat vitte Hatvanba az átadási ünnepség vendégeit. A szép, új felvételi épület előtt emelt, drapériákkal, zászlókkal ékesített tribün előtt a hatvani csomópont dolgozóinak díszszázada, mögötte a többi dolgozó sorakozott fel, köröskörül pedig a város és a környék népe.

A Himnusz elhangzása után *Tölgyes Lajos* elvtárs, a 7. szakosztály vezetője jelentette a miniszter elvtársnak, hogy a budapest—hatvani vonalon megkezdődik a villamosvontatás. Majd köszönetet mondott a hős építőknek, akik közül többen életüket vesztették az építkezés folyamán. A jelenlevők egyperces néma gyászszünettel áldoztak a hősi halottaknak.

Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter tartotta meg ezután ünnepi beszédét. Méltatta az esemény jelentőségét és ismertette, menynyivel gyorsítja meg, teszi alcsóbbá a budapest—hatvani vonalon a szállítást a villamosítás. Hangsúlyozta azonban, hogy a villamosított vonal csak akkor lesz teljes értékű, ha lesz elegendő és megfelelő típusú villamosmozdonyunk, mert a jelenlegi Kandó- és Bo-Co-gépek már nem felelnek meg a követelményeknek. Kérte a villamos-gépipar jelenlevő képviselőit, hassanak oda, hogy minél előbb legyártsák a *Ward-Leonard* típusú, új villamosmozdonyt, amely nálunk jóideig a jövő típusa lesz. A Klement Gottwald gyár fokozza a javítások minőségét is.

Megköszönte ezután az építőknek jó munkájukat és bejelentette, hogy a kormány kitüntetésekkel, valamint 80 000 forint pénzjutalommal hálálja meg. Beszédét azzal fejezte be: most a forgalmi szolgálaton a sor, hogy éljen a villamosítás adta lehetőséggel, használja ki annak előnyeit.

A hatvani góc dolgozóinak nevében *Pilisi Ferenc* állomásfőnök tett erre fogadalmat.

Az ünnepség az Internacionáléval ért véget.

•

A fontos vasúttörténelmi esemény megkívánja, hogy egy pillanatra megálljunk a nevezetes dátumnál, visszatekintsünk az elvégzett munkára és felmérjük horderejét.

Az előzmények

A múlt rendszerben villamosított hegyeshalmi vonal inkább reprezentatív célokat szolgált, mintsem messzetekintő elgondolás része lett volna a vasúti szállítás szolgálatában. A felszabadulás után alig fejeződött be a vasút újjáépítése, *1949-ben vezetőink már a villamosvontatás fejlesztésének útjára léptek.* Megkezdődött és 1952-ben befejeződött *a budapesti körvasút villamosítása,* nyomban utána hozzáfogtak a hatvani vonal elektrifikálásához. A munkát viszszatartotta, hogy az ipar nem tudta biztosítani az igényelt villamosmozdonyokat. Emiatt az építkezés csak lassan haladhatott, hiszen mozdony hiányában, a kihasználhatóság lehetősége nélkül nem is lett volna értelme az építkezés gyors befejezésének.

1954 decemberében Gödöllő állomásig készült el a villamosvonal. A hátralevő szakasz építését egy hónappal ezelőtt fejezték be, beleértve Hatvan rendezőpályaudvarának öt vágányát. Most pedig a személypályaudvari rész két vágányának villamosításával elkészült a nagy mű, bár korántsem teljesen, mert még az idén további vágányokkal egészül ki, véglegesen pedig az egész pályaudvar teljes átépítésével egyidejűleg fejeződik be. Erre a jövő évben kerül sor.

A vonal táplálására *két új alállomás* épült, az egyik Budapesten, a másik Hatvanban.

A „házi munka" hősei

A nagy munka annál inkább dicsőségére válik vasutunknak, mert *a tervek megalkotásától kezdve az utolsó vezeték felfüggesztéséig minden „házilag" készült,* minden részlet és egész vasutas agyak műszaki ötletességét, fantáziagazdagságát, vasutas kezek tudását, szorgalmát, vasutasok bátorságát dicséri.

A munka irányítását a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium fogta össze. A tervezést a 7/C. osztály végezte *Tóth Kálmán* műszaki főtanácsos, osztályvezető irányításával. *Angletta József* műszaki főtanácsos, a felsővezetéki csoport vezetője, *Oroszvári József* főmérnök, *Martinovics Zoltán* főmérnök, *Kosinszki Károly* műszaki tanácsos, *Kertész József* és *Risztics Károly* vettek részt a tervezésben. Ők vezették, ellenőrizték a munkálatokat, amelyeket külön erre a célra szervezett *villamos felsővezeték építésvezetőség* kivitelezett *Szivák György* műszaki felügyelővel és *Lampert Lajos* intézővel az élen.

Mintegy 400 tagú, fáradtságot, akadályt nem ismerő, lelkes és bátor dolgozógárda végezte az építést. *Valamennyien a legteljesebb elismerést érdemlik, de legelső sorban azok, akik életüket áldozták a veszélyes munka során.*

A villamosítás előnyei

A házilag végzett építkezés *jelentős költségcsökkenést eredményezett, mintegy 30—35 százalékkal tette olcsóbbá az építkezést.*

Az igazi haszon azonban az üzembehelyezéssel jelentkezik, amikor az eddigi gőzvontatással szemben a villamosmozdonyok minden százalegytonna kilométernél egy forint költséget takarítanak meg, ezenkívül 3 és fél kilogramm szén felhasználását teszik feleslegessé, vagyis ennyi szenet juttatnak vissza a népgazdaságnak. A százalegytonna kilométerenkénti egy forintos költségmegtakarítás a 67 kilométeres vonalon, 1200 tonnás vonatot számítva, mintegy *840 forintot tesz ki,* visszaútban ugyanannyit. Egy vonatpárnál tehát mintegy 1700 forint megtakarítás jelentkezik. Tekintve, hogy a villamosmozdony egy nap alatt háromszor-négyszer teszi meg az utat, napi költségmegtakarítása négy út esetén mintegy 7000 forintra növekszik.

A vonalon közlekedő mozdonyokat számítva ilyenmódon mind a pénzmegtakarítás, mind a szénmegtakarítás magas számra kerekedik ki. Az üzemköltség és az üzemanyagmegtakarítás mellett hatalmas jelentőségű még az is, hogy *a vonatok menetideje a villamosvontatás révén körülbelül felére csökken,* azáltal, hogy a villamosmozdonynak lényegesen nagyobb a sebessége, átlagosan 50 kilométer óránként, még az Aszód—Gödöllő közötti nehéz szakaszon is. Rövidül a menet azzal is, hogy elmarad az útközbeni kezelés, vízvétel. Az Aszód—Gödöllő közötti emelkedőn feleslegessé válik a tolómozdony és az eddigi 57 perces tehervonati menetidő 24 percre rövidül. Óriási jelentőségű dolog ez a borsodi bánya- és iparvidék forgalmának meggyorsítása szempontjából, de az egész ország forgalmának javítása szempontjából is.

Persze, teljesértékű villamosvontatású forgalom csak akkor válik lehetségessé a vonalon, *ha az ipar megbízható kivitelben szállítani tudja a megigért villamosmozdonyokat.* Az új villamosmozdony-típus, amelynek első példányát 1957-re ígérik, ugyancsak a 7/C. osztály irányítása, ellenőrzése és elgondolásai alapján készül. A villamosmozdony csoport dolgozói, *Kullmann Lajos* műszaki főtanácsos és *Kiss Lajos* műszaki főfelügyelő hatékonyan közreműködnek az új mozdonytípus kialakításában. Ezekkel az új villamosgépekkel a mostaninál lényegesen nagyobb terhelést lehet majd továbbítani.

A társszolgálati ágak segítsége

Az új villamosvonal építése nagy feladatot rót *a pályaépítési,* valamint *a távközlő- és biztosítóberendezési* szolgálatra is. A munka befejeztével ennek a két szolgálati ágnak a dolgozói is megérdemlik az elismerést.

A pályaépítők Hatvan állomás bővítése során a villamosvontatás zavartalansága érdekében megnyújtották a pályaudvar Budapest felőli végét. Az 1957-re előirányzott ívkorrekciót előrehozták, fogadalmukhoz híven *augusztus 1-re befejezték és ezzel 800 000 forintot takarítottak meg.* 20 000 köbméter földet mozgattak meg, 16 csoportkitérőt fektettek le. Július 15-re a rendező Budapest felőli bejáratát átalakították és a rendező fejét teljes egészében kicserélték új típusú kitérőkre.

A távközlő és biztosítóberendezési szolgálat az állomásközök Siemens-rendszerű karosjelzős térközbiztosító berendezését *fényjelzős, önműködő térközbiztosító berendezésekre cserélte ki.* Az állomások biztosítása is folyamatban van és az idén nagyrészt elkészül. Nagyjelentőségű dolog ez az átbocsátóképesség növelése szempontjából.

Egy hónap óta folyik a próbaüzemeltetés a villamosított hatvani vonalon — *teljes sikerrel.* A 17-i ünnepség után megindult a rendes üzemeltetés, amely nagy segítség lesz majd az őszi forgalom sikeres megvívásában.

A bírálat és önbírálat gyakorlati alkalmazása a budapesti igazgatóság területén

A *Szovjetunió Kommunista Pártjának* XX. kongresszusa — amely a tömegek történelemformáló szerepére, a kritika-önkritika szabadságának biztosítására hívta fel a figyelmet — megnövelte a dolgozók aktivitását a hibák feltárásában. Ugyanígy *pártunk Központi Vezetőségének legutóbbi határozata olyan légkört teremtett, amelyben szabadabban bontakozik ki a termelést és a pártmunka megjavítását, a szocialista demokratizmus fejlesztését, a szocialista törvényesség biztosítását elősegítő bírálat.* A dolgozók bírálatának és helyes javaslatainak felhasználásával a szakvezetők rövid idő alatt intézkedéseket tudtak tenni a termelést gátló körülmények megszüntetésére.

A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél* például 5-ös túrt vezettek be a kocsitisztítóknál, de ezzel a beosztással napi 16 óra munkaidő alatt sem tudták volna biztosítani a munka elvégzését. A dolgozók javasolták, hogy a nappali túr létszámát 12 fővel emeljék és helyette inkább másutt csökkentsék a létszámot. *A szakvezetés elfogadta a javaslatot, s azóta eredményesebb a munka.* A dolgozók látva, hogy helyes javaslatukat elfogadták, jobb kedvvel dolgoznak.

A dolgozók felelősségérzetének növekedése

A bírálat szabad légköre érezteti hatását a dolgozók felelősségérzetének növekedésében is. Mind gyakrabban lehet találkozni olyan esetekkel, amikor a dolgozók maguk részesítik éles bírálatban egyik-másik hanyag munkatársukat. *Szolnok állomáson Kanyó Mátyást* dolgozótársai állandóan bírálták felületes munkájáért. Miután ez nem használt, javaslatot tettek az állomásfőnöknek, hogy váltsa le beosztásából. A hanyag dolgozó leváltása a többi csapatnál is hozzájárult a munkafegyelem megszilárdításához.

Az önbírálat és az alulról jövő bírálat fejlesztése egyik igen fontos láncszeme a párthatározatok végrehajtásának is. A párttagság egésze csak az olyan pártszervezetnél veszi ki részét tevékenyen a határozatok végrehajtásából, ahol a pártvezetőség, a pártaktívák figyelembe veszik a párttagság javaslatait, tettekkel reagálnak a jogos bírálatra.

A párttagság mind nagyobb mértékű aktivizálására különösen szükség van napjainkban, hiszen a második ötéves terv célkitűzéseinek megvalósításáért elsősorban a párt tagjai felelősek. Sok függ attól, hogy a vasuti munka szerteágazó feladatainak megoldásában példamutató munkájukkal képesek-e magukkal ragadni a pártonkívüli dolgozókat. De ahhoz, hogy a munkások aktivitását emeljük, elsősorban magát a pártot, annak tagjait kell aktivizálnunk. Párttagjaink aktivizálásához az szükséges, hogy maga a párttagság szilárdan és határozottan a bírálat és az önbírálat állandó alkalmazásának útjára lépjen, hogy *a termelés kérdéseinek megvitatásába bevonják a párttagság egészét.*

A bírálat, önbírálat széleskörű alkalmazásával jelentős előrehaladást tett Dorog fűtőház pártszervezete. Itt az elmúlt években *Tölgyesi* elvtárs, párttitkár a termelés problémáit nem vitatta meg az egész párttagsággal, sőt a vezetőség tagjai helyett is többnyire saját véleményét igyekezett elfogadtatni a fth. vezetőjével. Mióta Tölgyesi elvtárs elvégezte a 3 hónapos pártiskolát, s tanulmányozta a XX. kongresszus anyagát, azóta felismerte saját és a pártvezetőség hibáit. Most már személyes példával hat oda, hogy *a vezetőség az egész párttagság javaslatát, véleményét használja fel* és így a vezetőség nagyon jó javaslatokat tud tenni a fűtőház főnökének a termelés területén mutatkozó hiányosságok felszámolására. Ennek során *megjavult a pártvezetőség és a szakvonali vezető kapcsolata,* emelkedik a fűtőház tervteljesítése.

A párttagság bírálata és javaslatainak meghallgatása nyomán fejlődésnek indult számos pártszervezet belső munkája is. Igy a Hámán Kató fth. párt-végrehajtóbizottsága az alapszervezetek vezetőségének javaslatait a vezetőségválasztás előtti időben ritkán vette figyelembe, s ezért a pártélet visszaesett: a taggyűléseken a párttagságnak csak 20—25 százaléka jelent meg. Az új PVB — különösen *Kaszai* elvtárs — a pártalapszervezeti vezetőségek, a párttagság javaslatait mindig felhasználja a pártélet, a termelőmunka megjavítására. Növekedett a tag- és tagjelöltfelvételek száma is, az előző év hasonló időszakában felvett 4 tagjelölttel szemben az idén nyolc tagjelöltet vettek fel. A taggyűlések is látogatottabbak lettek, a párttagok 60—70 százaléka részt vesz a taggyűléseken. Növekedett a kommunisták példamutatása is, s ez nagyon kedvezően érezteti hatását. Az elmúlt évben például nem tudták a vonatjaikhoz szükséges mennyiségű gépet kiállítani, most pedig még 12 vonat továbbítását kérték az igazgatóságtól.

A dolgozók aktív véleménynyilvánítását, *a hibák bátor feltárását azonban még sokszor akadályozza egyes szakvonali és mozgalmi vezetők szűklátókörűsége.* Még mindig sok az olyan szolgálati főnök, aki, ha a szakvonali munkában, a műszaki irányítás munkájában megmutatkozó fogyatékosságok miatt bírálatot kap, megsértődik. *Vác állomás* főnökét a taggyűlésen megbírálták, mert a dolgozók személyi problémáival nem szívesen foglalkozik, javaslataikat nemigen hallgatja meg szakmai kérdésekben sem. Az állomásfőnök azt igyekezett bebizonyítani, hogy a taggyűlésen elhangzott bírálat tekintélyének lejáratását hozza maga után. Ezt az álláspontját csak a pártszervezet instruktorával történt személyes beszélgetés után változtatta meg.

Hasonló nézeten volt *Rajnyák* elvtárs is, Székesfehérvár fth. főnöke, akit a PVB azért bírált meg, mert a 424-es mozdonyokat nem megfelelően látta el személyzettel. Rajnyák elvtárs a bírálatot az egyszemélyi vezetés megsértésének tekintette.

Gyakori jelenség pártszervezeteinknél az is, hogy egyes pártszervezetek vezetőségi tagjai *a termelés pártellenőrzését* helytelenül gyakorolják. Közvetlenül beleavatkoznak a szolgálati beosztásba és megsértik az egyszemélyi vezetést. Ha a szolgálati főnök ezért jogosan bírálja őket, akkor azzal vádolják, hogy nem fogadja el a segítőszándékú bírálatot. Gyakori jelenség ez Vác fűtőház pártszervezeténél, ahol *Horváth* elvtárs, a párttitkár leginkább a személyzet munkahelyekre történő beosztásával foglalkozik, s jóhiszeműségét sokszor arra érdemtelenek is kihasználják.

Sok olyan pártszervezet van még, ahol a taggyűlések részvétlenségének az az oka, hogy nem hallgatják meg a párttagság bírálatát, javaslatait, s a párttagok emiatt nem éreznek felelősséget az alapszervezet munkájáért. Jórészt ilyen okok miatt Keleti állomás II-es alapszervezeténél hónapok óta a párttagságnak csak 25—30 százaléka vesz részt a taggyűléseken.

A bírálat szabadsága természetesen nem azt jelenti, hogy jogtalan, sok esetben a párt politikáját sértő bírálatot is fogadjunk el. Vannak olyan esetek, amikor egyesek minden hibát igyekeznek a felsőbb párt- és szakvonali vezetőkre hárítani, olcsó népszerűségre törekszenek, s magatartásukkal megtévesztik a jóhiszemű dolgozókat, károsan befolyásolják munkakedvüket. Az ilyen bírálatra sem megtorlással kell azonban válaszolni, hanem a helytelen nézeteket alaposan meg kell cáfolni és be kell bizonyítani, hogy az ilyen nézetek terjesztése árt a közösségnek, a pártnak, a szocializmus építésének.

A bírálat és önbírálat széleskörű kibontakozását az elmondottakon kívül egyéb körülmények is akadályozzák. A pártszervezeteknek állandó feladatuk legyen, hogy segítsék a dolgozókat a hibák bátor feltárásában és ugyanakkor lépjenek fel a legnagyobb eréllyel azok ellen, akik nem reagálnak tettekkel a jogos bírálatra, vagy valamilyen módon el akarják azt fojtani.

Szakos István
budapesti politikai osztály

A ROMÁN NÉP NAGY ÜNNEPE

A „Szocialista Vasútért" részére írta: Avram Moisi, a Román Népköztársaság vasútügyi miniszterhelyettese

A Román Népköztársaság dolgozó népe ez év augusztus 23-án ünnepli Románia felszabadulásának tizenkettedik évfordulóját.

Az ország többi dolgozóihoz hasonlóan a vasúti dolgozók is jelentős sikereket értek el a felszabadulás tizenkét évében.

Ebben az időszakban nemcsak, hogy újjáépültek a háború alatt nagyrészt tönkre ment vasutak, hanem jelentős mértékben kibővültek. Hazánk fiataljai ragyogó tetteket vittek véghez a Bumbesti—Livezeni, Salva—Viseu és más új vasútvonalak felépítésénél. Az elmúlt évben átadták a forgalomnak a Tirgu—Jiu—Tismana új vasútvonalat, ami széles lehetőségeket nyit meg a környék erdőinek kitermelése és egyéb kincseinek feltárása előtt.

Már 1946-ban — a román vasutak történetében először — megkezdődött a tudományos technológiai eljárások és technikai normák alkalmazása, melyek az idők során mind tökéletesebbekké váltak. A szovjet vasutasok tapasztalatai nyomán 1948-ban bevezették a szállítások operatív tervezésének módszerét.

Vasile Manu, a Craiova-i vasúti fűtőház mozdonyvezetője 1952-ben —, hazánkban elsőízben — egy 2000 tonna rakományú vonatot vezetett, s ezzel bebizonyitotta, hogy az addigi tonna-normák elavultak, hogy a haladó munkamódszerek alkalmazásával mozdonyaink teherbíróképessége növekszik. Ez a jelentős akció országszerte gyorsan elterjedt, s lehetővé tette a vasutak belső tartalékainak nagyméretű feltárását. Ma már nincs olyan vasútvonal, ahol a mozdonyok ne vontatnának hosszabb és nehezebb szerelvényeket, nincs olyan fűtőház, amelyben ne lennének olyan mozdonyvezetők, akik növelt tonnasúlyú vonatokat vezetnek.

Az elmúlt negyedévben alapos technikai tanulmányok nyomán az egyes vasútvonalakon új tonna-normákat vezettek be. Ily módon az egész vasúti hálózatban a bruttó tonnasúly növelése havonta 1 950 000 tonna szállítási területet jelent.

Míg az első ötéves terv folyamán a kocsiforduló ideje — a vasutak kapacitásának ez a jelentős mutatója — 4,3 napra csökkent, addig az új ötéves tervben (1956—1960), 3,8 napra kell csökkenteni. A kocsifordulónak csupán egy tizeddel való csökkentése azt jelenti, hogy naponta 260 teherkocsival többet lehet megrakni.

Vasutainknak 1956-ban 24,2 százalékkal több szenet kell szállitaniuk az elmúlt évvel szemben, 8,6 százalékkal több kőolajat, 56,4 százalékkal több vasárut, stb.

A fokozott szállítási feladatok ellátására a vasutak új típusú teher- és személygépkocsikkal, új és hatalmas mozdonyokkal, modern távíró- és telefonberendezésekkel fognak kibővülni.

Az aradi „Gheorghe Dimitrov" üzemek új, korszerű személykocsikat gyártottak, s ezek már forgalomban is vannak. Az elmúlt időkben az utazás kényelmének fokozására olyan vonatokat is helyeztek forgalomba, melyekre csak helyjegyekkel lehet felszállni, az egyes vonatokon rádiót vezettek be, a jegyeket az utasok lakásukon is átvehetik. A román vasutasok egyik legfontosabb feladatuknak tekintik az utasok gondos kiszolgálását.

A vasútügyi minisztérium az utasforgalom növelése céljából az eddiginél helyesebb személyforgalmi grafikont dolgozott ki. Számos új vonatot állitottak be a forgalomba. Ebben az évben 213 új személykocsit állitottak forgalomba, melyek gyermekeket visznek üdülőhelyekre. Az új forgalmi grafikonnak megfelelően a vonatok sebessége 7 százalékkal növekedett, ami lehetővé teszi az utasszállítás fokozását ugyanazzal a mozdony- és kocsiparkkal.

Különleges intézkedéseket hoztak a romlandó áruk szállításának meggyorsitására. A romlandó árukat szállító vonatokat figyelemmel kísérik a berakástól kezdve, a pályán és egészen a kirakodásig, hogy semmiféle késés ne következhessen be. A külföldről érkező ilyen jellegű árut szállító vagonokat már az ország határán külön csoportosítják és érkezésüktől számítva maximálisan két órán belül zárt szerelvényekben tovább indítják.

A Román Népköztársaság valamennyi dolgozójáéhoz hasonlóan megjavult a román vasutasok élete is. Az elmúlt négy év alatt 2000 új lakás épült számukra. Az országban ma 2700 műszaki könyvtár működik, továbbá 12 250 vasúti könyvtár több mint egy millió kötettel. A román vasutasok számára öt nagy egészségügyi központot, 200 orvosi rendelőintézetet, 12 kórházat és 22 poliklinikát létesitettek. A népi hatalom éveiben kiépült a vasútügyi szakoktatás széles hálózata, az új, magas szakképzettséggel bíró káderek nevelése.

Augusztus 23-át ünnepelve, a román vasutak dolgozói az egész dolgozó néppel együtt, szilárdan elhatározták, hogy a Román Munkáspárt vezetésével újabb eredményeket fognak elérni a vasutak fejlesztésében, hogy ily módon hozzájáruljanak a Román Népköztársaság nemzetgazdaságának felvirágoztatásához, az ország második ötéves tervének megvalósításához.

HÁROM ORSZÁGON KERESZTÜL

3264 kilométert tett meg és legalább ugyanennyi élménnyel gazdagodva érkezett vissza tíznapos útjáról a vasúti főosztály 38 tagú csoportja. Három országon keresztül rohant, kapaszkodott, kanyargott velünk a vonat, napfényes mezők mellett, zordságukban is megkapó óriáshegyek között, kicsiny falvak fehér házai, és nagyvárosok égbetörő gyárkéményei, épületkolosszusai villantak elénk. Hányszor szerettük volna, ha egyszerre nézhettünk volna ki az ablakon a kocsi mindkét oldalán, hogy semmit sem mulasszunk el az ismeretlen tájak szépségéből. De az emberek jelentették mégis számunkra a legmélyebb benyomást. Az emberek, akik szeretetükkel, kedvességükkel mindenütt körülöttünk voltak, s akiknek nagy alkotásait, új életet formáló erejét láthattuk mindenfelé.



A bukaresti Északi-pályaudvar.

Emberekről, alkotásaikról, tájakról szeretnék beszélni, három ország: Románia, Bulgária, Jugoszlávia embereinek, tájainak életét szeretném érzékeltetni, kiragadva néhányat a 3264 kilométeres út sok-sok élményéből, emlékképéből.

★

Hajnalodott, amikor Nagyvárad felé közeledtünk. De a határállomástól, Biharkeresztestől már senkisem aludt. Mondani sem kell talán, hogy mindnyájan vasutas szemmel is gyüjtöttük a benyomásokat. Így sokunknak jutott eszébe ugyanaz, amikor gyorsvonatunkat megállították Nagyvárad bejárati jelzőjénél, mert egy tehervonatnak adtak keresztkijáratot: „Úgy látszik, adott esetben itt is előnyben részesülnek a tehervonatok."

Vasutas szemünknek tűnt fel az is, hogy az állomás vasutas dolgozóinak egyrésze civil ruhában, másrésze pedig egyenruhában teljesített szolgálatot. A forgalmi szolgálattevőt például csak piros sapkája különböztette meg az utasoktól. Amikor később több hasonló jelenséggel találkoztunk, már nem találtuk ilyen szokatlannak.

Valamit a vonatok indításáról. A román állomásokon nagyon könnyű az induló vonatról lemaradni, mert az indítást sem a nálunk szokásos füttyszó, sem a „tessék beszállni" felhívás nem előzi meg. Amikor eljön az indulás ideje, a forgalmi szolgálattevő a mozdony mellett (nem pedig a forgalmi iroda ajtajában!) magasra emeli a tárcsát, a mozdony rövid sípjelet ad, s máris megrándul a kocsisor. Nem is mertünk a romániai állomásokon beszaladni a restibe egy pohár sörre, még akkor sem, amikor láttuk, hogy a gép vizet vesz.

A csucsai állomáson csak néhány másodpercig állt a vonatunk s ez a rövid idő mindnyájunk számára az emlékezést jelentette. Az állomástól balra, a hegyoldal festői miliőjében elénk tárult az egykori Boncza-kastély, ahol Ady Endre életének talán legnyugodtabb és legboldogobb időszakát töltötte feleségével, Boncza Bertával, a versekben oly hálás szeretettel megénekelt Csinszkával.

★

Kolozsvárott találkoztunk először legközelebbről az emberrel és alkotásaival. A város már messziről elénk küldte üzenetét: már távolról láttuk az újonnan épült hatalmas épületek tömbjeit, a gyárak égbeszökő kéményeit. Amint a pályaudvarra befutott a vonat, mindjárt körülvették kocsinkat. Ezer kérdés röppent felénk, magyarországi rokonok, ismerősök felől érdeklődtek, sokan boldogan újságolták, hogy nemsokára jönnek hozzánk, látogatóba. Csak másodpercnek tűnt, olyan rövid volt a tartózkodás Kolozsvárott. S általában úgy vettük észre, rövidebb a mozdonyok kezelési ideje, mint nálunk. A gépek mind pakurás keverékkel közlekednek és menet közben fúvatnak. A román mozdonyvezetők ezt jól bevált eljárásnak tartják. Egyébként egy géppel átlag 300—400 kilométert tettünk meg, a határtól Bukarestig, a mintegy 900 kilométeres utat háromszori gépcserével tettük meg.

★

Néhány villanó kép a vonatablakból: a nagyenyedi két fűzfa, amelyet Jókai gyönyörű elbeszélése tett örökké élővé. A segesvári Petőfi emlékmű, azon a helyen, ahol a nagy költő állítólag hősi halált halt. Az Olt folyó túlsó partján Köpec fehér házai, a falu nevét nem irodalmi remekmű, hanem egy szállóige tette nálunk is ismertté: „Baj van Köpecen". Nos, megnyugvással vettük tudomásul: semmi baj nincs Köpecen, a szorgalmas kis falu határában vidáman zúgtak a cséplőgépek.

★

Brassóban igen nagy előkészületeket tett vonatunk: gépünk kezelt, ezenkívül egy előfogatot és egy tolómozdonyt kaptunk. S mindezt a műveletet feltűnően rövid idő alatt végezték el a román vasutasok. Tíz perc tartózkodás után már indultunk is utazásunk legszebb szakasza felé, a Temes, majd a Prahora folyó völgyén keresztül az Erdélyi Kárpátok felé. Alaposan megdolgozott a három mozdony, amikor a meredek emelkedőnek vágtunk neki. De a mozdonyok erőlködésének alig volt észrevehető eredménye: mindössze 20—25 kilométeres sebességgel kapaszkodtunk felfelé. De nem bántuk a lassúságot, így legalább több időnk volt a gyönyörködésre. Az égbenyúló sziklák, a sötétzöld fenyvesek komorságát barátságos nyaralók színfoltjai enyhítették. 1004 méter magasságban jártunk, s ezt a szokatlan magasságot arról is észrevettük, hogy szinte süketeknek éreztük magunkat a ritka levegőben, alig hallottuk egymás beszédét. Másfél óra hosszat kapaszkodtunk, amíg Szinajára, a híres magaslati üdülőhelyre értünk. Itt azután szépen otthagytuk az előfogatot, a tolómozdonyt, s a megmaradt egy mozdonynak is csak az volt a feladata, hogy fékezzen, fékezzen, és fékezzen. A lejtőn egymást követték az éles kanyarok, amíg leértünk Ploestibe, a világhírű olajvárosba. Mint az erdő fái, oly sűrűn állnak egymás mellett az olajkutak. Hatalmas a vasúti forgalom, minden irányban egymás után indulnak a tartályvonatok.

★

Bukarest fényei már messziről üdvözöltek bennünket. A hatalmas forgalmú pályaudvar is száz és száz ívlámpa fényében izzott. 24 vágány húzódik egymás mellett, minden második vágány között tágas, röptetős perronsziget. A várotermek, az éttermek nagysága is arányban áll a pályaudvar hatalmas méreteivel, mégsem győzik a nap és az éjszaka minden szakában tízezrekre menő forgalmat.

Aránylag rövid időt töltöttünk a román fővárosban, mégis igen sok benyomást gyüjtöttünk. Amint kiléptünk a pályaudvar épületéből, hatalmas tömegével előttünk állt a vasútügyi minisztérium 14 emeletes épülete — 7000-en dolgoznak itt, irányítják a Román Népköztársaság hatalmas vasúti forgalmát. A városban tett sétánk során első benyomásunk az volt, hogy a város gyönyörű, rengeteg üdítő színfolt benne a sok kisebb-nagyobb park, a széles, nagyforgalmú utcákat néhol 10 emeletes házak szegélyezik. A mi fővárosunkra emlékeztettek a reggeli órákban a zsúfolt villamosok, azonban itt a villamosszerelvények csak két kocsiból állnak, s az első kocsi utasainak 5 banival többet kell fizetniök, mint a pótkocsin. A kirakatszemlék során megállapítottuk, hogy élelmiszer van bőven. Hús, zsír, szalámi, kolbász, sajt, stb. A ruházati cikkek árai viszonylag magasak, s ugyancsak jól meg kell fizetni a bort és a sört. A ruházati cikkek nemcsak drágábbak, mint nálunk, de minőségük sem veheti fel a versenyt a magyar áruházak ruházati cikkeivel. Azt is meg kellett állapítanunk, hogy a mi kirakataink vonzóbbak, ízlésesebbek, a bukaresti áruházak kirakatai zsúfoltnak hatottak. A vendéglőkben viszont gyorsabb, udvariasabb a kiszolgálás, az asztalok mellett állványra szerelt hűtővödrökben sör, bor, szódavíz várja a vendégeket.

★

Útunk egy nagyon vidám óráját a román—bolgár határon töltöttük. Pedig éjszaka érkeztünk. De az állomás és az állomás előtti tér is szinte nappali fényben úszott, s mindenütt barátságos arcokat, vidám vasutasokat, határőröket láttunk, jókedvű kérdésekre válaszoltunk. A román és bolgár vasutasok, nők és férfiak éppen „futballmeccset" játszottak, villanyfénynél, az állomás előtti téren. Barátságos invitálásukra mi is gyorsan közéjük álltunk, s bár tudtuk, hogy rövid idő áll rendelkezésünkre, mégis olyan hévvel kezdtünk a játékba, mintha bajnoki mérkőzés előtt bemelegítést tartanánk. — Nem mondom, büszkék voltunk rá — bár játékunk minősége után véleményem szerint erre kevés alap volt, — hogy Puskást, Kocsist emlegették a román és bolgár elvtársak. Éppen egy jó passzra készültünk, amikor tovább kellett indulnunk.

A reggel már Várnában köszöntött ránk.

Tóth István
(Folytatjuk)



A várnai vasútállomás. Előtérben konflisok és flakkerek.

Bebrits elvtárs sajtótájékoztatón válaszolt az újságírók kérdéseire

Augusztus 17-én Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter elvtárs sajtótájékoztatót tartott, ahol válaszolt az újságíróknak a közlekedéssel kapcsolatos kérdéseire.

A miniszter elvtárs a kérdések feltevése előtt röviden ismertette a közlekedéssel összefüggő legismertebb problémákat. Elmondotta, hogy a közlekedési- és postaügyi minisztérium már évek óta sajtóértekezleten beszéli meg a sajtó munkatársaival a közlekedés- és posta időszerű kérdéseit.

A miniszter elvtárs a vasúti közlekedés két fő problémáját világította meg: a személyforgalom és a menetrendszerinti közlekedés kérdéseit. Ekörül van a leögtöbb baj. Megállapította, hogy a vonatok késése nem szervezetlenségből, nem a dolgozók fegyelmezetlenségéből, rossz munkájából adódik, legfeljebb egy százalékról lehet itt beszélni. Két okra vezethető vissza a vonatok késése. Az egyik a megfelelő szén hiánya, a másik a vasúti felépítmény elhasználtsága. Gépeinket hatezer kalóriára tervezték és 4100-zal viszik a vonatokat. Mikor a nap nem segít a fűtésben, akkor szinte lehetetlen olyan gőznyomást biztosítani, amely rendes menetidő mellett továbbítja a vonatokat. Másik ok: a hálózaton 20 esztendő alatt alig volt sincsere. Az anyag fáradtsága egyre jobban jelentkezik és mindjobban fennáll a síntörés veszélye. Az elmúlt két esztendőben határozott fordulat következett be, amig azelőtt a kért 30 ezer tonna sínből csak 5—6 ezer tonnát kaptunk, a múlt évben és most is megkaptuk és megkapjuk a kért mennyiséget. Csak az a baj, hogy a sin minősége rossz, sokszor 20 százalékos a selejt. Látni kell, hogy két év alatt nem lehet 20 év munkáját pótolni. Mindezek kihatnak a vonatok sebességére, a menetrendszerűség betartására. Befolyásolja a vasút szénhelyzetét a komlói szén kokszolása is. Itt csakis behozatal segíthet, de az import nem engedi meg annyi szén behozatalát, amennyi kellene. Ezzel is évekig számolnunk kell.

A miniszter elvtárs foglalkozott a közönségnek azzal a gyakori meglegyzésével is, hogy miért részesíti előnyben a vasút a személyszállító vonatokkal szemben a tehervonatok futását. A személyvonatok megkésleltetéséből elenyészően kicsi, de a tehervonatok feltartásából mérhetetlen károk származnak a népgazdaságra. A szállításra felkínált áru, az élelmiszer stb. rostokolna, nem lutna el idejében a rendeltetési helyére. Nem volna lisztje a sütőiparnak, nem volna anyaga az épitőknek stb. Az utasoknak be kell látni azt, hogy abból élünk, amit a tehervonat visz. Magától értetődik, hogy a tehervonatot kell előnyben részesíteni. És ha látja a dolgozó a vonatablakból, hogy a tehervonat előremegy, ne zúgolódjon, az újságírók magyarázzák meg, hogy mindez a nép jóléte érdekében történik.

A lapok munkatársai kérdeznek

A „Béke és Szabadság" szerkesztője arra keresett megoldást, hogyan lehetne a személyvonatok megkésleltetése nélkül is vinni a tehervonatokat, a „káposzta megmaradjon és a kecske is jóllakjon" elv alapján. A munkásvonatokkal kapcsolatban megkérdezte a minisztert, hogy a tehérszállítmányok előnyben részesülnek-e a munkásvonatokkal szemben. A „Szabad Nép" munkatársa azután érdeklődött, nem lehetne-e a felépítményi és egyéb előrelátható okokból folyó késést figyelembe venni a menetrendszerkesztésnél, hogy a dolgozók méltatlankodását elkerülhessék. Az „Autó és Motor" szerkesztője az újságírók szabadjegyéről, hasonlóképpen a „Népszava" munkatársa is többek között erről interjuvolta meg Bebrits elvtársat. Az „Esti Budapest" munkatársa nehezményezte, hogy az éjjeli műszakokban az érdekelt üzem dolgozóit túlóráztatják a kocsik kirakásánál, de a vasút fizeti ki a túlórát, nagyobb keresetli lehetőséget biztosítva, mint az üzem, s ezzel visszatetszést szül. Megkérdezte, hogy megmarad-e továbbra is az a rendelkezés, hogy a város egyik részéből a másikba vasúton nem jehet, például építőanyagot, szállítani. Végül kifogásolta, hogy az állomásokon a lejárt jegyek elszedésére feleslegesen tartja a vasút az alkalmazottakat. Az Újságírószövetség képviselője elmondotta, hogy a kultúrvárótermekben zene szól, novellát olvasnak fel stb. sokszor teljes a zűrzavar és azok, akik olvasni, sakkozni szeretnének, zavarva vannak. A kölcsönvett könyvek kopottak, piszkosak. A pályaudvar hajnali „hangulatáról" pedig elmondotta, hogy sok illuminált személy tartózkodik a pályaudvarokon, ami rontja az állomások jó hírnevét.

A MÁV Sajtóhivatal újságírója a BOCO típusú mozdonyok gyártásával kapcsolatban tett fel kérdést, hivatkozva a Ward—Leonard típusú bevált villamosmozdonyok bevezetésére. A „Szocialista vasútért" szerkesztője a dolgozók egyenruhaellátásával kapcsolatos problémákról kért felvilágosítást. Az Esti Budapest munkatársa újabb felszólalásában arra kérte a minisztert: tegye lehetővé, hogy a távolsági vonatokon az Utasellátó étszolgálatának dolgozói, az áru kifogyása esetén a közbeeső gócpontokon ismét vételezhessenek árut. Az MTI munkatársa szabadabb mozgást kér az egyes vasúti üzemekben.

A miniszter elvtárs válaszol

Még számos kérdés hangzott el az IBUSZ, a hajózás, a légiforgalom munkájáról, majd Bebrits elvtárs válaszolt az elhangzott kérdésekre.

Elmondotta, hogy a lapok sokszor közölnek jogos bírálatot, amelyet örömmel vesz a miniszterium és mindent elkövet a hibák megszüntetésére. Sokszor azonban olyant írnak az újságírók, ami nem felel meg a valóságnak. Ám rektifikációt, helyesbítést nem tesznek közzé, ezzel megtévesztik a dolgozó tömegeket. Nem kell megvárni a közeljövőben megjelenő új sajtótörvényt, legyen ez lelkiismereti szabály az újságírók számára. Ugy néz ki ilyenkor, hogy megmetsszük a fát, de begyógyulatlanul hagyjuk a sebet. A sajtó amit ír, legyen igaz, a dolgozókat ne hagyják bizonytalanságban, félrevezetettségben, mert ez a legsúlyosabb bűn. A szocialista sajtó abban kell, hogy különbözzön a kapitalista saitótól, hogy amit ír, az igaz.

A munkásvonatokkal kapcsolatban hangsúlyozta, hogy a munkásvonatoknak percnyi pontossággal kell közlekedniük és előnyben kell részesíteni a személy-, gyors- és tehervonatokkal szemben. Az előrelátott, s a menetrendet befolyásoló tényezőket nem vehetik be a menetrendbe, hiszen lehetőség van arra, hogy indokolt esetben a sebességet leszállítsák, vagy rövidített menetidővel vigyék a vonatokat. A városközi teherszállításról szólva elmondotta, hogy ilyen rövid távolságra a gépkocsik olcsóbbak, és a körzethatárokat vaskövetkezetességgel érvényesíteni kell továbbra is.

A miniszter elvtárs ezután arra kérte az újságírókat, hogy adjanak nagyobb segítséget a népvagyon rongálóival, a vasúti kocsik fosztogatóival szemben. Észszerűnek és logikusnak minősítette az étszolgálat készletének felújítását a vonalon. Egyetértett a kultúr-várótermek műsorának egyeztetésével. Az egyik lap munkatársának tett azon kijelentésére pedig, hogy a párnáskocsikat többnyire vasutasok foglalják el, hangsúlyozta, hogy a vasutas is ember, és ugyanúgy ott a helye, mint bárki másnak, aki arra funkciójánál vagy egyéb oknál fogva érdemes. Egyetértett azonban azzal, hogy intézkedni kell a távolsági vonatoknál a párnás kocsik számának emeléséről. A BOCO mozdonyok és a Ward Leonard típusú mozdonyok alkalmazásáról elmondotta, hogy még három BOCO-gép készül és utána beszüntetik gyártását, mert nem feleltek meg a követelményeknek és rátérnek a Ward Leonard típusú villanymozdonyok építésére, amely igen bevált típus. Se pénzünk, se időnk nincs kísérletekre — mondotta. A vasutas egyenruhák kérdésével kapcsolatban a miniszter elvtárs örömmel ismételte meg, hogy kidolgozás alatt van és rövidesen megkezdik az egyenruha kiadását azoknak, akik ebben eddig nem részesültek. A kocsiálláspénz beszedésével kapcsolatban hangsúlyozta, hogy az az állomás dolgozik jól, ahol nincs szükség kocsiálláspénz szedésére. A kocsiálláspénz esetében látni kell az önköltség és a kocsiforduló idő növekedését. A vasút nem reflektál az ilyen jövedelemre. Egy újabb kérdés kapcsán megvilágította, hogy december 15-től augusztus 15-ig mód van belső szállításra, városközi fuvarozásra. Ezenkívül semmiképpen sem, mert annak az egész népgazdaság szenvedné kárát. Az újságírók menetjegyével kapcsolatban elmondotta, hogy kivételes esetekben már eddig is engedélyeztek szabadjegyet, de maguknak a szerkesztőségeknek kell az újságírók részére jegyet biztosítani. Végül igennel válaszolt arra, hogy szükséges-e alkalmazott a menetjegyek elszedésére? Hangsúlyozta, hogy számos esetben az elszedett menetjegyek ellenőrzése révén jöttek rá csalárd tevékenységre, visszaélésekre. Szükség van rá és ezen nem változtatnak.

A sajtótájékoztató véget ért s a sajtó képviselői örömmel és megelégedéssel tapasztalták, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a kormány intencióinak megfelelően siet elmélyíteni eddigi jó kapcsolatát a sajtó munkásaival, s ezzel a segítséggel is lehetővé teszi, hogy a lapokban a tényeknek megfelelő, helyes tájékoztatás jelenjen meg a közlekedés- és postaügy jelentős munkájáról, eredményeiről.

Az alkotmány tisztelete és szeretete jutott kifejezésre a nagy ünnepre tett vállalások teljesítésében

Sok szép munkagyőzelem tette emlékezetessé a vasutasnapi műszakot, de dolgozóink erejéből az alkotmánynapi műszakra is futotta, Tulajdonképpen egybefolyt a két ünnepi műszak, mert amint végetért az egyik, kezdődött a másik, A vállalásokat is együtt tették a két ünnepre, a teljesítések is mindkettő tiszteletére szóltak.

Dombóvári pályaépítők nagyszerű teljesítménye

A dombóvári építési főnökség dolgozói példamutatóan teljesítették vasutasnapi és alkotmányünnepi vállalásaikat. Különösen nagyszerűen dolgoztak augusztus 9-én. **Halmai Ferenc** elvtárs építésvezetőnek a reggeli órákban 40 kocsi zúzottkő érkezését jelentették. Ezzel a napi feladat még nagyobb lett. Aznap ugyanis az eredeti terv szerint 23 kocsi ágyazatot kellett felcsákányozni és elszállítani, ehhez jött a 40 kocsi zúzottkőnek Kurd állomás II. számú vágányába való lerakása, a vágány kiemelése, hogy az esti forgalomnak még átadható legyen. A nagy munkához 59 dolgozó állt rendelkezésre. A feladat később még nőtt, mert a **zúzottkőhöz 40 köbméter salak is érkezett.**

A zúzottkővel rakott irányvonat 13 óra 10 perckor érkezett, de **kocsijai már 16 óra 30 perckor kiürültek,** mert a dolgozók vállalták, hogy a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére gyorsan végzik el a munkát. Hátra volt azonban a kő bedolgozása és a vágányszabályozás. Az idő rohant, a forgalom közben állandóan sürgette a munkát. Ekkor a műszaki vezető és a párttitkár önkéntes jelentkezőkből 28 tagú brigádot szervezett. A brigád a nagy melegben izzadságtól csillogó testtel gyors tempóban dolgozott. Fütötte őket az is, hogy az új normák szerinti keresetet aznap hozták nyilvánosságra. Estére kelve át is adták a forgalomnak a **480 méteres vágányszakaszt és fáradságot nem ismerő áldozatkész munkájukkal lehetővé tették a sárbogárd—dombóvár vonal egyik legszükebb állomásán a vonatok keresztezését és biztosították az éjszakai forgalom zavartalanságát.** (Várnai László leveléből.)

Egy teljes szerelvény terven felül

A **Landler Jenő** Járóműjavító ÜV dolgozói kettős ünnepet ültek augusztus 10-én. Ünnepelték a vasutasnapot és azt, hogy vállalatuk hatodszor nyerte el a kitüntető élüzem címet. Hogy a vállalat méltó a kitüntetésre, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az ünnepi program első pontjaként átadták a vasutasnapra terven felül elkészített szerelvényt. Délben ünnepélyen begördült a művelődési otthon előtti vágányra a 124—126 számú gyorsvonati mozdony, amely 30 **búzaszállító** teherkocsit vontatott. Az utolsó simításokat, a festést és olajozást alig néhány órája végezték el a szerelvényen. A virággal díszített emelvényen **Kun János** elvtárs, vállalati igazgató adta át a terven felül elkészített hosszú szerelvényt és köszönte meg a dolgozók jó munkáját.

Három ifjúmunkás bravúrja

Szeged rendezőpályaudvar 326—025. számú tartalékgépének a rácstartója eltört az ünnepi műszakban. Mivel az állomásnak igen nagy szüksége volt a tartalékgépre (hiszen az ünnepi vállalás teljesítése is nagyrészt a géptől függött) a fűtőház ifjúmunkásai: **Szanka János, Suba István és Körmöczi Kálmán** vállalták, hogy a tűz kidobása nélkül a gépet használható állapotba hozzák. Vállalásukat bravúrosan teljesítették is. A törött rácsot a tűz kidobása nélkül meghegesztették és a tartalékmozdonyt hamarosan átadták az állomásnak.

A három ifjúmunkás bravúrja nagymértékben hozzájárult, hogy Szeged rendező átlagos terhelési tervét 114, vonatindítási tervét 102, kocsitartózkodási tervét 111, fajlagos kocsimozgatási tervét 129 százalékra teljesítette az ünnepi műszak alatt. (Török József leveléből.)

Minden vállalást teljesítettek

A nagykanizsai góc valamennyi szolgálati ága jó munkával ünnepelte a vasutasnapot és az alkotmány napját.

A pályafenntartási főnökség dolgozói a II. számú váltótornyot két héttel korábban felépítették, **Modrovics János** kőműves brigádja a tervét állandóan 130 százalék fölött teljesítette. **Stróbel György** előmunkás és brigádja a szalagszerű vágányszabályozásnál 116 százalékot ért el.

A vontatási dolgozók sem maradtak le. **Tóth Ferenc** mozdonyvezető és brigádja az összekapcsolt mozgalomban 141 százalékos eredményt ért el, szénmegtakarítása 31 százalék volt. **Szabó Lajos** mozdonyvezető és brigádja a nagykanizsa—balatonszentgyörgyi vonalon 411-es gépével 166 tonna túlsúlyt továbbított, ami 26 százalékos túlteljesítésnek felel meg. A flókmühelyben **Vronák István** kovács, **Pálfalvi II. János** és **Szabó István** lakatos 105 százalékos teljesítményt értek el kocsijavításnál.

A forgalom dolgozói is megérdemlik az elismerést, mert valamennyien teljesítették vállalásaikat. **Marosi József** személyvonatos vonatvezető a menettartam normát 101 százalékra emelte az élenjáró szinthez viszonyítva. **Németh Benedek** szolgálatvezető váltókezelő brigádjával az átlagos kocsibeállítási tervet 158 százalékra teljesítette. **Heltai Miklós** forgalmi szolgálattevő a tehervonatok menetrendszerűségi tervénél 190 százalékot ért el. (Pécsi Lajos leveléből.)

Versenyhírek egy mondatban

Miskolc-Gömöri állomás kereskedelmi dolgozói az alkotmányünnepi műszakban a rákodási időt feladásnál 14, leadásnál pedig 19 százalékkal csökkentették, ugyanakkor kocsikihasználási tervüket 111 százalékra teljesítették.

A **Szombathelyi Járműjavító** kocsiosztályának dolgozói terven felül 15 teherkocsi és egy vasvázas személykocsi középjavítását végezték el augusztus 20-ra. (Billisch Antal leveléből.)

A nyíregyházi fűtőház létszámába tartozó **Csáki István** mozdonyvezető **Kecskeméti Kálmán** és **Kovács Béla** fűtővel augusztus 1-től 4-ig a vasutasnap tiszteletére öt darab túlsúlyos vonatot továbbított terven felül. (Szilágyi Gyula leveléből.)

Túlteljesítettók vállalásukat a miskolci fűtőházi szertárfőnökség dolgozói. **Samu Barna, Szemár Sándor, Csapák István és Soós Lajos,** akik szénkirakásnál értek el kiváló eredményt.

A kisújszállási pályafenntartási főnökség VI. pályamesteri szakaszán jó munkát végeztek **Nagy István, Vona József** és **Lazányi Imre** pályamunkások, akik vállalásukat túlteljesítve, 127 százalékos eredményt értek el.

Sóstóhegy állomáson **Csergő Imre** állomásvezető és brigádja a kocsitartózkodási tervet 125, a kocsikihasználási tervet 120, a normáltételi tervet pedig 15 százalékra teljesítette.

A Miskolci Gépállomás problémái

— Bírálatunk nyomában —

Június 4-i számunkban „*A Miskolci Gépállomás problémái*" címmel cikket írtunk. A vasúti főosztály a cikk alapján elrendelte a vizsgálatot és a vizsgálat megállapította, hogy a cikkben foglaltak a valóságnak megfelelnek, a Miskolci Gépállomásnak sürgős segítségre van szüksége.

A bizottság jelentése alátámasztotta mindazt, amit cikkünkben megírtunk. A jelentés szerint a gyártási és javítási lakatosokat, valamint a kovácsokat a jelenlegi körülmények között folyamatos munkával ellátni nem tudják. Az össz-munkáslétszám 20 százaléka nincs kellően kihasználva, de hiányos a berendezések, gépek kihasználása is. A gépállomásnak nincs előre meghatározott programja, munkája szervezetlen, tervszerűtlen, anyagigénylése bizonytalan és emiatt állandóak az anyagellátási nehézségek.

A jelentés egy sor egyéb hibát is feltár, végül utasítja az illetékeseket arra, hogy gondoskodjanak a folyamatos munka megszervezéséről, a hozzá szükséges anyag biztosításáról, a munkaerő és a gépek kihasználásáról. A megállapítások alapján az igazgatóság II. osztálya szeptember 15-ig köteles a vasúti főosztálynak beszámolni a tett intézkedésekről.

ALKOTMÁNYUNK ÚTJÁN



Az épülő győri pályaudvar szebb lesz, mint a régi volt.

(Németh Gyula felvétele)



Népi államunk, a dolgozók munkájának megkönnyítésére, az utazás biztonságának és gyorsaságának fokozására sokmillió forintot áldoz a legkorszerűbb biztonsági berendezésekre, automatikus váltó- és jelzőállító központok létesítésére. Képünkön a székesfehérvári automatikus váltó- és jelzőállító központ egyik munkaasztalát látjuk, a bonyolult készüléket könnyedén, magabiztosan kezelő váltókezelővel.

(Németh Gyula felvétele)



Egyre több a számuk a vidéki rendelőintézeteknek, üzemorvosi rendelőknek.

(Kovács G. felvétele)



A balatonszántódi üdülő egyik kedvenc pihenőhelye a vasutas dolgozóknak.

(Németh Gyula felvétele)



Vigh Józsefné, szegedi kocsifelíró is az alkotmánynak köszönheti, hogy egyenrangú félként dolgozhat a férfiakkal a szocialista vasút megteremtéséért, saját élete jobbá, szebbé tételéért.

(Kovács G. felvétele)

Szocialista munkatapasztalatokban bővelkedik új fegyverünk, a most életbelépett menetrendfüggelék

Vasútunknál a szovjet vasutasok példája nyomán született meg a 2000 tonnás mozgalom 1949. augusztus 15-én. A mozgalom célja az volt, hogy gőzmozdonyaink jobban ki legyenek használva, mint azt a felszabadulás előtti Menetrend-függelék terhelési táblázatai előírták. Ennek eredménye az lett, hogy többmilliós megtakarítással járult hozzá népgazdaságunk megerősítéséhez. Ez a nagyszabású szocialista mozgalom szétfeszítette az elavult vontatási szabályokat és sürgetően követelte az egyéni kezdeményezés során elért munkamódszerek törvényerőre emelését.

A fasiszta dúlás romjaiból újjáépített és a szovjet tapasztalatokat felhasználó, állandóan fejlődő vasútunk — a sztahanovista mozdonyszemélyzet kimagasló teljesítményeit felhasználva — 1952. május 1-én új Menetrend-függeléket adott ki és léptetett életbe. A Menetrend-függelék szerkesztésekor felülvizsgáltak minden rendelkezést, javaslatot kértek és kaptak a dolgozóktól és szocialista fejlődésünk minden tapasztalatát felhasználták. Az egyéni kezdeményezés során elért munkamódszereket is törvényerőre emelték.

Többek között felbontották az első három terhelési szakaszt, mely a 0—7 ezrelékes mértékadó emelkedésű vonalszakaszokat foglalta magába. Így az Ia. terhelési szakaszba 0—05 ezrelék mértékadó emelkedőjű, Ib. terhelési szakaszba 05—1,5; IIa. terhelési szakaszba 1,5—2,0; IIb. terhelési szakaszba 3,0—5,0; IIIa. terhelési szakaszba 5,0—6,0 és a IIIb. terhelési szakaszba 6,0—7,0 ezrelék mértékadó emelkedőjű vonalszakaszok nyertek besorolást.

Hogy az új terhelési táblázatok mily lényeges fejlődést jelentenek a vasút történetében, azt az alábbi számok bizonyítják legfényesebben. Például a legismertebb mozdonysorozatoknál, így a 411 és 424 sorozatú mozdonyoknál 30 km/ó alapsebességnél az Ia. terhelési szakaszokban 23—26; az Ib. terhelési szakaszokban 11—18; a IIa. terhelési szakaszokban 25—31; a IIb. terhelési szakaszokban 3—12; a IIIa. terhelési szakaszokban 27—26, a IIIb. terhelési szakaszokban 4—5 százalékkal nagyobb terhelést biztosítanak és írnak elő, mint a felszabadulás előtt 1944-ben kiadott Menetrendfüggelék terhelési táblázatai.

Ugyanakkor a vasút új vontatási rendelkezéseivel és rugalmas vonalvezetésével tág teret nyújtott a dolgozók egyéni kezdeményezésének és az eddig is kiváló eredményeket elért szocialista munkamozgalmak továbbfejlődésének. A magasabb terheléseket tartalmazó új terhelési táblázatok elősegítették és biztosították mozdonyaink gazdaságosabb kihasználását, a kocsiforduló meggyorsítását és a szénfogyasztás csökkentését. Biztosították a vasútra háruló és mindinkább növekvő szállítási feladatokat jelentő őszi forgalmak tervszerű lebonyolítását. A vasút öntudatos dolgozói kezdeményezéseik és vállalásaik sikereit látták az 1952-ben kiadott Menetrendfüggelékben és terhelési táblázatban. Biztatást és segítséget merítettek belőle mozgalmaik továbbfejlesztésére és a már elért eredmények fokozására.

Emlékezünk az aggályoskodókra, akik a 2000 tonnás mozgalomtól a mozdonyok épségét féltették. Sztahanovista mozdonyvezetőink és fűtőink méltó választ adtak az aggályoskodóknak, amikor megmutatták, hogy nagyobb terheléseket a mozdonyok káros túlterhelése nélkül is lehet továbbítani.

Tudtuk jól, hogy az 1952-ben kiadott Menetrendfüggelék és mozdonyterhelési táblázatai még nem jelentenek végállomást. Mindezt igazolta a mozgalmak továbbfejlesztése és a túlsúlyos vonatoknak egyre nagyobb számban való közlekedtetése is. Továbbá a vállalt alapsebességű és vállalt nagyobb terhelésű vonatok számának növekedése is.

Az 1952-ben kiadott Menetrendfüggelék terhelési táblázataiban előírt mozdonyterheléseknek az öntudatos mozdonyszemélyzet által történt túlteljesítése sürgetően követelte újabb, még korszerűbb, a jelenlegi forgalmi és vontatási kívánalmaknak és követelményeknek megfelelő terhelési táblázatok kiadását.

E kívánalmakat és követelményeket magába foglaló Menetrendfüggelék, amely a felszabadulás óta másodízben nyert kiadást, 1956. augusztus 1-én lépett életbe — mint arról már beszámoltunk. Ez az új Menetrendfüggelék és rendelkezései, különösképpen mozdonyterhelési táblázatai hivatottak megkönnyíteni azt a hatalmas feladatot, amely az idei őszi forgalom lebonyolításakor hárul a vasútra.

Az új Menetrendfüggelék és mozdonyterhelési táblázatai, amely a felszabadulás óta másodszor került kiadásra, a tehervonatainknál leginkább használt alapsebességeknél, a 30, 35 és 40 km/ó-nál az Ia., Ib., IIa. és IIb. terhelési szakaszoknál ír elő nagyobb terheléseket valamennyi mozdonysorozatra. Ha e mozdonyterheléseket összehasonlítjuk a felszabadulás előtti és az 1952. évben kiadott mozdonyterhelésekkel, kitűnik az a hatalmas rejtett tartalék, amely az idei őszi forgalom zavartalan lebonyolításának elengedhetetlen és egyik legfontosabb feltétele.

Az új terhelési táblázat a felszabadulás előtti, illetve az 1952. évben kiadott terhelési táblázatokhoz viszonyítva az Ia. terhelési szakaszban 40, illetve 12; az Ib. terhelési szakaszban 25, illetve 12; a IIa. terhelési szakaszban 37, illetve 10; a IIb. terhelési szakaszban 12, illetve 6 százalékkal nagyobb mozdonyterheléseket tartalmaz.

Ha megnézzük, hogy egy 424 sorozatú mozdonynál tonnákban kifejezve mit jelent például a II-a. terhelési szakaszban a 40, illetve 12 százalékos emelés, láthatjuk, hogy 680 tonnával továbbíthat többet, mint a felszabadulás előtti és 200 tonnával továbbíthat többet, mint amennyit az 1952-ben kiadott Menetrendfüggelék terhelési táblázatai előírtak.

Ez az új Menetrendfüggelék, amely felhasználta a vasút sztahanovista mozdonyszemélyzetének elért, kimagasló teljesítményeit, biztosítja gőzmozdonyaink gazdaságosabb kihasználását, a kocsiforduló meggyorsítását és a szénfogyasztás csökkentését, továbbá tág teret nyújt az eddig is hatalmas eredményeket elért munkamozgalmak továbbfejlődésének. Az augusztus 1-én életbeléptetett, tíz év óta másodízben kiadott Menetrendfüggelék, az abban foglalt vontatási rendelkezések, adatok és nem utolsósorban az új terhelési táblázatok értékes munkával járulnak hozzá az idei őszi forgalom és a második ötéves terv vasútra háruló és mindinkább növekvő feladatainak tervszerű teljesítéséhez.

Csaknem két hónappal a határidő előtt befejezték Budapest–Ferencváros rendező teljes gépesítését

Hatalmas létesítménnyel gazdagodott a vasút. Néhány nap múlva átadják a forgalomnak Ferencváros új nyugati rendezőjét és ezzel befejeződött az ország legnagyobb rendezőpályudvarának teljes gépesítése.

Járunk, nézelődünk és csodálkozunk a teljesen újjászületett pályaudvaron, a nyugati gurítón, amelyen nem is olyan régen még elősaruzással fékezték a kocsikat. Balkéz felé most már itt emelkedik a hatalmas — a keleti guritóénál nagyobb — *vágányféktorony*, vele szemben a négy hidraulikus *vágányfék*, amely az előraruzókat megkíméli a nehéz és veszélyes munkától. Keressük a váltókezelőket, de már az ő feszült figyelmet követelő munkájukat is gép végzi, jobban mondva maguk az irányvágányokra guruló kocsik. Ugyanis a tárolótáblán a gurításvezető 50 kocsi futási irányát tudja beállítani, s *a guruló kocsik önmaguk állítják a váltókat*. Esetleges áramzavar sem tudja megbénítani az automata pályaudvar munkáját, mert a vágányfék toronyban *dieselmotoros áramfejlesztő gép* áll működésre készen.

A nagy munka most már készen van — találóan jegyezte meg valaki az imént mellettünk: *„Már csak a gombokat kell felvarrni."* Igaz, hogy még ez a „gombfelvarrás" is — főként vágánycserék — mintegy húszmillió forintos munkát jelent, de ez az összeg szinte elvész az eddigi munkálatok mintegy *kétszázmilliós* tétele mellett. S az összeg nagyságából az eddigi munkálatok hatalmas arányaira is lehet következtetni: mintegy négyszázezer köbméter földet kellett megmozgatni, 130 csoport kitérőt beépíteni, a fogadó és indító vágánycsoportokat szinte teljesen átrendezni, az automataberendezések, a felsővezetékek, a térvilágítás felszereléséről nem is szólva.

A hatalmas munkálatok állandóan 600—1000 dolgozót foglalkoztattak, s nem egyszer nehéz akadályokat kellett legyőzni. A legnagyobb küzdelmet a talajvízzel folytatták, a nagyobb létesítmények alapozását talajvízszint süllyesztéssel kellett végezni. Az építőktől — a budapesti igazgatósághoz tartozó valamennyi építési főnökség dolgozói részt vettek a munkában — a legnagyobb teljesítményt azonban az a körülmény követelte, hogy *a munkálatokat a forgalom állandó fenntartása mellett kellett végezniök*, hiszen az egész ország vasúti vérkeringésében zavarokat okozott volna, ha a gurítódombot, a nyugati rendezőt hónapokra kikapcsolják.



Az új nyugati rendező. Jobboldalon a vágányféktorony. (Kovács G. felv.)

Ilyen körülmények között még több elismerés illeti az új rendező valamennyi építőjét azért, hogy *az eredetileg tervezett október 15-i határidő helyett már augusztus végére teljes üzemmel átadják az őszi forgalomnak az új létesítményt.* Felbecsülhetetlen előnyt jelent ez nemcsak azért, mert most már a keleti és a nyugati gurítódomb létesítésével *napi 7—8000 kocsit lehet majd leguritani Ferencvárosban*, hanem azért is, mert *a kibővített, korszerűsített rendező sokkal több vonatot tud fogadni.* Minden remény megvan arra, hogy Kelenföld és Ferencváros között megszűnnek a vonatácsorgások, a pályaudvar valósággal *„nyelheti"* a vonatokat, mert lényegesen *megnövekedett a ki- és bejárati utak kapacitása.*

Korántsem teljes beszámolónkat — hiszen az új létesítmény hatalmas jelentősége majd csak a gyakorlatban mutatkozik meg — zárjuk azzal, hogy az új pályaudvar építői és birtokbavevői joggal büszkék erre a hatalmas alkotásra. De büszkeség és öröm töltheti el minden vasutast. Hiszen az újjászületett rendező pályaudvar már a második ötéves terv ajándéka a vasútnak, s hatalmas lépés a vasút mind nagyobb arányú technikai fejlődésének útján.

Látogatás az 50 000 kötetes vasúti szakkönyvtárban

A VASÚTI FŐOSZTÁLY SZAKKÖNYVTÁRA irányítja a vasútüzem könyvtárhálózatát. Nem szokványos rendeltetésű könyvtár ez. Segítségével számtalan ötlet, találmány, újítás, javaslat indult már el, hogy a vasutat gazdagítsa! Öt könyvesbolt naponta folyamatosan küldi megtekintésre a legújabb könyv- és folyóiratanyagát, amiből a szakkönyvtár választja ki az üzemi profilba tartozó érdekességeket s juttatja el a lehető leggyorsabban az érdekelt szakosztályokhoz.

Több száz bel- és külföldi folyóiratot biztosít ugyanúgy a könyvtár az osztályoknak. Figyeli a megjelenő könyvkatalógusokat, folyóiratjegyzékeket és a lehető leggyorsabban hívja fel rájuk az érdekeltek figyelmét. Mintegy 50 000 kötettel rendelkezik a szakkönyvtár és gyűjteménye nagy fejlődést ért el a technika minden ágazatát felölelő szakirodalomban. Jelentős mértékben fejlesztette a jogi, közgazdasági, történelmi, stb. szakkönyvanyagot, de az általános ismeretterjesztő művek számát is megtöbbszörözte. A pártoktatás különböző formáiban értékes segítséget nyújt azáltal, hogy a tematikákban megjelölt s az újonnan megjelenő ily irányú irodalom is a tanulók rendelkezésére álljon.

BEMUTATJUK OLVASÓINKNAK a szakkönyvtár lelkes dolgozóit: *Udvarhelyi Dénest*, a vezetőt, *Ambrus Istvánt* és *Demény Jánost* elvtársakat. Udvarhelyi Dénes szakkönyvtárosi tisztsége mellett tenetséges költő, Heine-kutató. Demény János nemzetközileg is ismert zenetörténész. Amikor e „privát" munkásságáról kérdezzük, így válaszol:

— Körülbelül 700 Bartók Béla-levelet gyűjtöttem eddig össze a világ minden tájáról, eddig három kötetben adták ki. E szerény munkásságomat a Nagy Szovjet Lexikon, de a nemrégen megjelent Portugál Lexikon is nyilvántartja.

Ambrus István a szakszervezeti könyvtárra büszke, amelyet ő vezet egyéb munkái mellett:

— Dolgozóink könyvtára jelenleg már mintegy hétezer kötetből áll. Nemcsak Jókai-, Móricz-, Gárdonyi-sorozatunk teljes, hanem a legtöbb külföldi klasszikus is megtalálható. Olvasóink száma a két év előtti 60 főről közel 1000 létszámúra szaporodott. Egy könyvtári órán átlag 60—70 olvasó jelentkezik, akik általában három könyvet hoznak vissza, s ugyanannyit visznek el.

Udvarhelyi elvtárs, így számol be a szakkönyvtár fejlődéséről és igénybevételéről:

— A Larousse-lexikontól a régi Magyar Lexikonig (megjelent 1888-ban), sok tudományos, művészettörténeti könyv, nemegyszer ritkaság áll olvasóink rendelkezésére. *Sok értékes, múzeális anyaggal is büszkélkedhet könyvtárunk, a vasúttörténet múltjára vonatkozóan.* Ezek feldolgozására, illetőleg ismertetésére is gondot fordítunk. Legutóbb a *„Sínek között"* című irodalmi folyóiratunkban Kossuth egy ismeretlen levelét tettük közzé.

FAKULT FEDELŰ KÖNYVET tesz elénk, Széchenyi István gróf könyve. Címe: *„Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről"*. A borítólapon alul Széchenyi István ajánlása Hindy Ivánnak. Élvezi elismerő csodálkozásunkat, majd így folytatja:

— *Ötszáz kötet orosz nyelvű szovjet szakirodalmunk is van* s az ezekből készülő fordítások igen nagy segítséget nyújtanak a magyar vasúti szakirodalom fejlődéséhez! A nemzetközi utazások megindulásával, már eddig is többszáz dolgozótársunk kereste fel könyvtárunkat földrajzi szakmunkákért. E komoly érdeklődést is teljes mértékben ki tudjuk elégíteni.

A beszélgetés folyamán jönnek-mennek a könyvtár látogatói.

Székely Tamás, a rádiófejlesztési csoport vezetője így vélekedik a könyvtárról:

— Mind mérnöki továbbképzésemhez, mind egyéb szakmai kérdésekben nagy támogatásomra vannak az egyébként nehezen elérhető külföldi szakkönyvek és szakfolyóiratok, amelyeket itt mind megtalálok. Szerénytelenség nélkül: 25 főnyi csoportunk, műszerészek és mérnökök, az átlagos szakmai színvonal felett vannak. *Ezt nem kis mértékben a főosztályi műszaki könyvtár értékes anyagának köszönhetjük!*

— Szeretnénk a „Szocialista Vasútért" nyilvánosságán keresztül megkérni pénzügyi kormányzatunkat: *az általunk megrendelt s munkánkhoz feltétlenül szükséges külföldi folyóiratok közül ne töröljenek deviza-nehézségekre hivatkozva. Ezek a műszaki lapok számunkra nélkülözhetetlenek, s hiányuk valószínűleg sokkal nagyobb kárt okoz fejlődésünkben, munkánkban, mint amennyi a megtakarítás!*

Meg akartuk tréfálni a könyvtári brigád tagjait.

— Ha itt minden szakkönyv megvan, kérjük a legújabb Vasúti Menetrendet.

Egy másodpercig összenéznek, majd egyikük íróasztalához siet és máris hozza a kért könyvet.

Nevetve búcsúzunk. Az a meggyőződésünk, hogy kevés könyvtár van, ahol ilyen gazdag anyag, ilyen rend létezik. De még kevesebb lehet azoknak a könyvtáraknak a száma, ahol — *menetrend* is van.

Pór Dezső



A dombóvári vasutasok megkoszorúzzák a vasutasnapon a felszabadulási emlékművet. A képen balról jobbra: Földi István, a Hazafias Népfront dombóvári elnöke, Nagy Dániel, az Elnöki Tanács elnökhelyettese, Mónus István, a Hazafias Népfront tolnamegyei elnöke, Szabó Gergely, vegyipari miniszter, Antal Ferenc tanácselnök és Potyondi József állomásfőnök.

(Mladencsics Kálmánné felv.)

BÉREMELÉS A MÁV FATELÍTŐ VÁLLALAT FIZIKAI DOLGOZÓINÁL

A Minisztertanács 1956. július 1-től kezdődően felemelte a nehézvegyipari bértarifa bértételeit.

A MÁV-nál a vegyipari bértarifát a Fatelítő Vállalat fizikai dolgozóinál alkalmazzuk. A Fatelítő Vállalat a dombóvári, püspökladányi, tokodi és a budapesti üzemekre tagozódik. Az új bértételek:

NEHÉZVEGYIPARI II.

Kategória:	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.
Darabbér:	2,88	3.53	3.75	4,17	4,65	4,86	5,22
Időbéres:	2 30	2,67	3.00	3,33	3,72	3,89	4,17

Az új bértételek alkalmazásával mintegy 11 százalékos keresetemelkedés jut egy-egy fizikai dolgozóra.

A béremelés igen jelentős mértékben befolyásolta a Fatelítő Vállalat dolgozóinak munkakedvét, mert ezzel kifejezésre juttatta az olyan fontos anyaggal dolgozók munkájának elismerését, mint a talpfatelítés.

Népgazdaságunk külföldről importálja a talpfát, mindez jelentős devizaforint felhasználását teszi szükségessé. Nem közömbös részünkre a talpfák élettartama. A talpfák tartósítása igen körültekintő eljárást igényel, kezdve a máglyázástól egészen a telített talpfák felhasználásáig. Ezt a nehéz és körültekintő munkát végzős dolgozók a nehézvegyipari felemelt, II. bértétel alapján kapják július 1-től a fizetésüket. Valamennyi üzemegység fizikai dolgozói örömmel vették tudomásul a bértarifa-emelést, ami 455 főt érintett, havi 80—100 forint értékben.

A Fatelítő Vállalat dolgozóinak örömére szolgált, hogy élüzem szintet értek el a II. negyedévben; örömükre szolgált a VI. vasutasnap, s ezen túlmenően örömükre szolgált, hogy augusztus 14-én már a felemelt fizetést kapták kézhez.

További sikereket kívánunk a Fatelítő Vállalat dolgozóinak, hogy a jövőben is mmőségi munkával járuljanak hozzá második ötéves tervünk megvalósításához.

Köszöntjük a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajának nyerteseit

A Minisztertanács és a SZOT elnöksége az 1956 első felében elért eredmények alapján 81 üzemet tüntetett ki a nagy dicsőséget jelentő vörös vándorzászlóval. *A vasút üzemei közül három részesült a nagy kitüntetésben.* A három szolgálati hely a következő:

Budapest-Keleti fűtőház, Nyíregyháza pályafenntartási főnökség, Miskolc személypályaudvar.

Valamennyi vasutas dolgozó nevében szívből köszöntjük a zászlónyertes üzemeket. Büszkék vagyunk rájuk, mint az elmúlt fél év legjobb szolgálati helyeire. Példájuk követendő módon világítson a második félévben valamennyi szolgálati hely előtt.

Így nyerték el a zászlót

Budapest-Keleti fűtőház dolgozói az év elején a többi között a mozdonykilométer terv teljesítését hat nappal előbb vállalták. A mozdonyfordulók helyes szerkesztésével, a megelőző gépkarbantartás kiszélesítésével a vállalást 13 nappal határidő előtt teljesítették. *Több mint 300 ezer kilométeres túlteljesítést jelent ez, ami 60 középteljesítményű mozdony egy egész havi teljesítményét teszi ki.* Szénből ötezer tonnának a megtakarítását vállalták, ezzel szemben *kilencezer tonnát takarítottak meg.* Az első félévi eredmény alapján bizonyosnak vehető, hogy *a fűtőház december 1-től már megtakarított szénnel továbbítja valamennyi vonatát.* A motorüzem dolgozói sem maradtak el a gőzüzemrész dolgozóitól: *több mint 40 ezer kilogramm gázolajmegtakarítást értek el.*

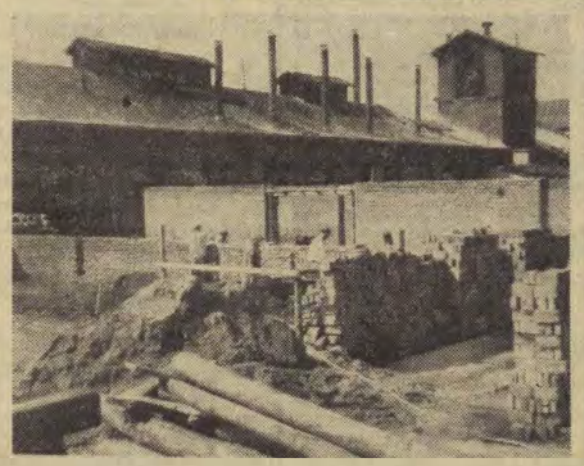
A műhelyi dolgozók a vállalt 105 százalék helyett 112,5 százalékos tervteljesítéssel büszkélkedhetnek. A fűtőház önköltségcsökkentése a vállalt 600 ezer forinttal szemben kettőmillió 400 ezer forint volt az első félévben. Ezt úgy érték el, hogy a mozdonybrigádok a kisebb javításokat maguk elvégezték, a nagyobbakat pedig a műhely dolgozói intézték el „házon belül" nagy lelkesedéssel és ügyességgel.

A nyíregyházi pályafenntartási főnökség a múlt év harmadik negyedévétől egy éven át folyamatosan teljesítette az üzemfeltételeket és most negyedszer tüntették ki. Különös érdemük a főnökség dolgozóinak, hogy *mindig szem előtt tartották a technológiai fegyelmet és a munkafegyelmet.* A főnökség vezetői elöljártak a dolgozók szociális problémáinak megoldásában.

A dolgozók közül elsősorban *Siklós András* ifi előmunkás brigádját, valamint *Körei Miklós* előmunkás brigádját kell kiemelni. *Kiss Lajos, Polgári Miklós, Kanyuk János, Teszák Ferenc, Brendus János, Dankó József, Vas István, Halász János, Mercs János, Jászai Sándor* és *Mikovics János* előmunkások brigádjai is kitűnően dolgoztak. A műszaki vezetők közül *Kovács Gusztáv, Éles Lajos, Képes Gyula, Kovács Ferenc, Szél András* és *Kovács Márton* pályamesterek, *Baksa Gyula, Vas Gyula, Nagy János* és *Kovács Barnabás* műszaki vonaltisztviselők neve tart igényt megemlítésre.

Miskolc személypályaudvar valamennyi dolgozójának régi vágya teljesült a vörös vándorzászló elnyerésével. A példásan megvívott munkaversenyben állandóan az élüzemfeltételek lebegtek mindnyájuk szeme előtt. Egyik legnehezebb feltételük volt a menetrend szerinti indítás teljesítése. Áprilisban a 78 százalékos feltételt csak 77,4 százalékra teljesítették és ekkor kiadták a jelszót: *minden dolgozó egyformán harcoljon valamennyi vonat menetrendszerinti indításáért.* Harcoltak is mindannyian, de az oroszlánrészt *Mezei László, Fehér László* és *Bellei László* állomási irányítók követelték maguknak ebből a munkából. A forgalmi szolgálattevők közül *Kardos József* és *Urbán László* munkája volt különösen eredményes. Májusban a 71,6 százalékos tervet már 75,2 százalékra, júniusban a 74,6 százalék helyett 75,8-ra teljesítették és ezzel a negyedévi 74,8 százalékos tervet 76,3 százalékra fejezték be. Erős akarattal sikerült leküzdeniök a terhelési terv teljesítése elé tornyosuló akadályokat is és hosszas küzdelem után jól teljesítették a leadási rakodási időt is.

Az élüzemfeltételek teljesítésében élenjártak *Hegyesi Tibor* kocsimester és brigádja, akik sikeresen alkalmazzák a lépcsőzetes síktolatási módszert. Méltó versenytársa a Hegyesi-brigádnak a *Kósa-brigád.* A kereskedelmi szolgálat dolgozói közül *Kottler Olivér* harcolt a legeredményesebben a kocsik gyors beállításáért.



Az alkotmány teszi lehetővé ezt az építkezést is: megkezdték a Szombathelyi Járműjavító ÜV 700 személyes mosdójának építését. (A Szombathelyi JJ. fotoszakkörének felvétele)

Bürokrácia a javából

A *„Szocialista Vasútért"* hasábjain szeretném megkérdezni a budapesti igazgatóság I. osztályának illetékes előadójától, hogy mikor szándékozik választ adni a három hónapja beadott fizetési előleg kérelemmemre.

Szeretném megnyugtatni az előttem ismeretlen elvtársat, hogy nem azért kértem az előleget, hogy neki munkát okozzak, hanem azért, mert a pénzre igen nagy szükségem lett volna. Hadd írjam meg, hogy pályamester vagyok és ha én is ilyen „rugalmasan" és „gyorsan" végezném a munkámat, sohasem értem volna el a „kiváló dolgozó" cínet.

Taksonyi Mihály
Épületfenntartási Főnökség

A dolgozók javaslataival a vasúti ügyintézés egyszerűsítéséért

Az MDP Központi Vezetőségének legutóbbi határozata, valamint a kormány parlamenti beszámolója megmutatták a jól elvégzett munka népgazdasági eredményeit és egyben rámutattak azokra a hibákra, amelyek akadályozzák a fejlődésünk erőteljesebb ütemét.

A párthatározat és a kormánybeszámoló egyöntetűen megállapította, hogy a gyorsabb ütemű fejlődés egyik akadályozója a túlzottan centralizált igazgatás és ezzel szorosan kapcsolódó bürokratikus ügyintézés. Ez nemcsak az igazgatást nehezíti meg, hanem elveszi az alsóbb szervek önállóságát, akadályozza a káderek fejlődését, s ennek következtében a legegyszerűbb ügyek elintézését is sok esetben a felsőbb szervektől várják.

A dolgozók között megelégedést váltott ki a kormány azon intézkedése, amely az államapparátus egyszerűsítésére vonatkozik. Azóta sok dolgozó foglalkozik a kérdés mikénti megoldásával. Számtalan javaslatot tesznek az ügyintézés egyszerűsítésére. Ebből a munkából a vasutas dolgozók is kiveszik részüket. A vasutas dolgozók segítőkészségét, alkotókedvét mutatja azoknak a javaslatoknak nagy száma, amelyeket a szolgálati főnökségekhez, igazgatóságokhoz és közvetlenül a vasúti főosztályhoz eljuttattak.

A javaslatoknak az érdemi elbírálása megkezdődött. Az egyes feladatoknak megfelelően munkabizottságok alakultak. A bizottságok feladata, hogy valamennyi beérkező javaslatot gondosan megvizsgálva javaslatot tegyenek a megvalósításra.

A nagy mennyiségű javaslat feldolgozása alapos munkát kíván. Az egyes bizottságok nagy körültekintéssel végezzék ezt, hogy egyetlen javaslat se maradjon érdemi elbírálás nélkül, de ne legyen egyetlen egy dolgozó sem, aki nem kap választ a javaslata sorsáról, illetve annak mikénti elintézéséről.

A munka nem zárult le azzal, hogy a dolgozók megtették a javaslataikat, a bizottságok azokat elbírálták. Az egyszerűsítési munka az állandó feladat. Ezért ez úton is felhívjuk a vasút valamennyi dolgozóját, hogy ezirányú tevékenységüket fokozzák és adjanak minél hathatósabb segítséget a munka minél jobb elvégzéséhez.

Cél: a dolgozók segítségével, aktív közreműködésével javítsuk meg a vasúti munka színvonalát úgy, hogy a gyorsabb, egyszerűbb ügyintézéssel segítsük elő a szállítási feladatok megoldását.

Máté Sándor
szakosztályvezető.

A szakszervezeti élet demokratizálásáról beszél a kongresszusi küldött

Kora reggeltől késő estig ott lehetett látni az ünneplők között. Arcáról nem olvadt le a mosoly, jókedvéből az sugárzott, hogy a Szolnoki Járműjavító centenáriumi ünnepét és a vasutasnapot a saját, szinte családi ünnepének tekinti. Hol innen, hol onnan szólították meg, volt aki *„Debreceni elvtársnak"*, volt aki *„Józsinak"*, *„Jóskának"* titulálta, s az ünneplő, kavargó forgatagban mindenki számára jutott ideje, egyedül csak a felesége panaszkodott kedves durcásággal este, amikor a lampionfényben fürdő udvaron már mindenki táncolt, csak ő leste férje hol itt, hol ott felbukkanó alakját.

Ezekután mi is lelkiismeret-furdalást éreztünk, amikor az ünnep zajában egy viszonylag békés szigetre, a nemrég leplezett emléktábla melletti padra vonulunk félre *Debreceni* elvtárssal egy kis „szakszervezeti beszélgetésre". Mert *Debreceni* elvtárs hetedik éve vesz részt a szakszervezeti munkában, tagja a szakszervezet központi vezetőségének, s a IV. kongresszuson ő lesz a járműjavító dolgozóinak egyik küldötte. A kongresszus előkészületeiről *Debreceni* elvtárs megjegyzi:

— Már több nyoma kellene hogy legyen a kongresszusi előkészületeknek. Ugy veszem észre, hogy az üzemi bizottságok, de a felsőbb szervek, így a területi bizottság sem tulajdonít még elég fontosságot szakszervezeti életünk legjelentősebb eseményének. Olyan *„ej ráérünk arra még"*-hangulatot lehet tapasztalni, pedig itt az ideje, hogy

alaposan, gondosan felmérjük a szakszervezeti munka minden területét,

szinte bonckés alá vegyük, hol és mit kell javítani. Ahhoz pedig, hogy a bizalmiak munkájától kezdve a szakszervezet központi vezetőségének működéséig jól áttekintsük a szakszervezeti munka minden frontját. — idő kell.

— Véleményem szerint

a szakszervezeti munka tengelyébe kell állítani a szakszervezeti élet demokratizálását.

A tagságnak sokkal nagyobb szerepet kell kapnia a szakszervezeti élet irányításában, a funkcionáriusoknak komolyabban kell venniök a tagok javaslatait. A pártelőtben a XX. kongresszus és az MDP Központi Vezetőségének júliusi határozata óta örvendetesen kibontakozó demokratikus légkör már igen sok kedvező eredményt állított elénk. A szakszervezeti életben sajnos még kevéssé tapasztalunk hasonló hatást.

— A szocialista demokratizmus megvalósításának legszebb példáját mutatta a párt Központi Vezetősége, amikor tagjai a tömegek között, az üzemekben vitatták meg a legidőszerűbb kérdéseket, s az országgyűlés, amely félbeszakítva munkáját, a helyszínen vizsgált meg több kérdést. Nálunk, a szakszervezeti vezetőknél még korán sincs ez így. Többnyire csak az irodákban tájékozódnak a szolgálati hely problémáiról, a dolgozók kívánságairól. Sokkal helyesebb eljárás lenne, ha előbb a dolgozók körében töltenének órákat, s csak távozásuk előtt beszélnének a vezetőkkel, amikor a dolgozóktól már áttekintő képet kaptak. Bizonyos, hogy így sokkal

nagyobb érdeklődés, a dolgozók aktívabb támogatása előzné meg a IV. kongresszust.

A dolgozók jobban látnák, éreznék az irántuk való bizalmat, s erre ők is bizalommal, őszinteséggel felelnének.

Megszívlelendő szavak ezek, s azt mutatják: *Debreceni* elvtárs ismeri, tudja, milyen felelősségteljes feladattal bízták meg dolgozótársai, amikor a negyedik kongresszus küldöttjének jelölték.

Ankéton beszélték meg tapasztalataikat az újítókiállítás látogatói

A VI. országos vasutas újítási kiállítás vendégkönyvében sűrűn sorakoznak már a nevek, az észrevételek. De a látogatók, tapasztalatait, tanácsait nemcsak ilyen módon igyekeznek tudomásul venni és hasznosítani a kiállítás rendezői, a *Vasutas Dolgozók Szakszervezete* és a *vasúti főosztály.* A területi bizottságok lehetővé tették, hogy az igazgatóságok területéről az érdeklődők minél népesebb csoportjai tekinthessék meg a kiállítást, a csoportos látogatók részvételével a szakszervezet és a főosztály együttes ankétokat rendez.

A múlt hét első felében két ilyen ankét zajlott le, az egyiken a budapesti, a másikon a miskolci igazgatóság területéről érkezett látogatócsoportok vettek részt. Az ankéton elhangzott felszólalások, vélemények és javaslatok azt mutatták, hogy a kiállítás látogatói igen helyesen nemcsak a kiállításon szerzett benyomásaikat tolmácsolták, hanem *az egész újítómozgalom ügyén szeretnének lendíteni,* a kiállítás igazi eredményét abban szeretnék látni, hogy minél több hasznos újítást segítsen közkinccsé válni és nem utolsósorban, hogy a bürokráciára is mérjen csapást.

A miskolci látogatók közül sokan mondottak véleményt a kiállításról. Voltak, akik kifogásolták, hogy a kiállítás anyaga szerszámjellegű, a kiállítók, az újítók tartózkodtak az olyan jellegű újításoktól, amelyek szerkezeti átalakítással függnek össze. Mások kevésnek találták a modellek melletti magyarázószövegeket és a katalógust, s azt kérték, hogy csoportos látogatóknak *szakemberek magyarázzák a kiállítás anyagát.* A felszólalók zömének véleménye szerint a tavalyihoz képes igen jelentős fejlődést ért el a kiállítás.

Az ankétok részvevői számos olyan javaslatot terjesztettek elő, amelyek elősegíthetik az újítómozgalom fejlődését. Egyesek kérték, hogy a szakszervezet próbáljon módot találni arra, hogy *a szakvélemányezők között verseny fejlődjön ki,* amely végeredményben az újítók, az újítások érdekeit szolgálná. Mások szóvá tették, hogy a szakszervezetnek harcosabban kell fellépnie a javaslatok gyorsabb elintézéséért és elterjesztéséért. A szakszervezet hasson oda — mondották többen —, hogy *az újítási előadó elsősorban az újítások ügyével törődjön,* mint ahogyan ezt rendelet is előírja és ne halmozzák túl szakvonali munkával. Szóba került ezzel kapcsolatban, hogy *a szakvonal nem ad elég támogatást az újítási előadóknak.* A miskolci látogatók előadták azt a panaszukat is, hogy az igazgatóság IV. osztályától 26 újítási javaslat vár elbírálásra a 7. szakosztályon.

Több újítás átvételére is tettek javaslatot az ankét részvevői. Igy *Vajda Gábor* elvtárs javasolta, hogy *Kisterenye fűtőháznál* vegyék át a nyíregyházi fűtőház egyik dolgozójának motorszelepcsiszoló módosítását, ugyanígy javaslatok hangzottak el arra, hogy alkalmazzák a miskolci igazgatósághoz tartozó műhelyekben is a leszúrókést nagyméretű anyagokhoz, a törött csigafúrók esztergakésnek való felhasználását és több olyan újítást, amely *az önköltség jelentős csökkentésével* járhat. Az ankétokon elhangzott hozzászólásokra *Kaposvári Béla* elvtárs, a vasúti főosztály újítási csoportjának vezetője, valamint *Szécsényi Géza* elvtárs, a szakszervezet termelési osztályának munkatársa válaszolt. Végül *Bata Ferenc* elvtárs, a szakszervezet termelési osztályának vezetője bejelentette, hogy *a közeljövőben országos vitára bocsátják a vasúti újítómozgalom helyzetét,* az újítások ügyével foglalkozó rendeleteket. A vita célja, hogy olyan javaslatok szülessenek, amelyeknek nyomán *egyszerűsíteni lehet az újítások elbírálásának és bevezetésének módját* és megoldást lehet találni arra, hogy *a végrehajtószolgálat az újítások ügyénél is nagyobb hatáskört kapjon.*

Az Északi Járműjavító fotoszakkörének kiállítása

Másfél éve alakult meg az *Északi Járműjavító* művelődési otthonának fotoszakköre hat taggal. Ez idő alatt 26-ra szaporodott a tagok száma. Jelentős fejlődés ez, ha tekintetbe veszük, hogy a tagok valamennyien fizikai dolgozók és legnagyobb részük a szakkörben ismerkedett meg a fényképezőgéppel. Még inkább szembetűnik a fejlődés, ha megnézzük a művelődési otthonban most megrendezett kiállítást, amely arról tanuskodik, hogy a tagok a rövid másfél év alatt eljutottak a művészi fényképezés színvonalára. Annak ellenére, hogy felszerelésük kezdetleges, mindössze két gyenge fényerejű gépük van.

A fejlődésnek ez a szakasza egybeesik azzal, hogy *Kovács Géza* fotoművész, a *„Szocialista Vasútért"* fotoriportere lett a szakkör vezetője és szaktudásából, ízléséből, művészi látásmódjából sikerült sokat átplántálnia tanítványaiba. *Malicza József* elnöknek és a vezetőség többi tagjának is nagy része van a fejlődésben, amelynek jelentős állomása a kiállítás.

A gazdag anyagból kitűnnek a két első díjjal jutalmazott *Roósz Ernő* és *Csepeli László* képei, különösen a díjazott *„Reprodukció"*, illetve az *„Alvó kislány"*. Malicza *József* szép felvétele a Gül-Baba című operett előadásáról a második díjat érdemelte ki. Kezdő létére *Lengyel János* is rászolgált az oklevél jutalomra *„A mi kutyánk"* című képével. A haladók közül *Sziklai János, Szabó László, Szöllősi Antal,* a kezdők közül *Roósz Judit, Zöldi István, Völf Mihály, Erdélyi Zoltánné, Habrik Gabriella, Hanusz József, Harmath Andor, Joó István* tűnnek ki képeikkel. Versenyen kívül vesznek részt a kiállításon *Hudetz József* és *Kovács Géza,* művészi fotóikkal nagymértékben emelve a színvonalat.



KITÜNTETÉSEK A VI. VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

Kiváló vasutasok

Udvarhelyi István főfelügy. Bp. Ferencv. áll.; Fekete Ferenc főszakmester, Pusztaszabolcs fth.; Máté Sándor főtan. 4. Szakoszt.; Papp Zoltán ellenőr, Mezőberény áll.; Soós János m. felügy. Békéscsaba fth.; Schmidtka András intéző Cinkota; Frindt József intéző, Bp. Ferencv.-pu.; Nagy III. Lajos vez. rakt., Bp. Ferencvárosi-pu.; Fazekas Lajos m. főell., Debrecen fth.; Hajdu József főtiszt. Szakszerv. Közp.; Szepesi József munkamester, Rákosrendező áll.; Kurucz József m. tanácsos, Szolnok Jj. ÜV.; Tóth Sándor v. kocsimester, Záhony áll.; Henyei Ferenc intéző, Rákosrendező áll.; Vághegyi Károly m. főtan., 7. Szakoszt.; Budai Ferenc ellenőr, Celldömölk áll.; Tóth Géza főtan. 3. Szakoszt.; Mocsári Kálmán vez. rakt., Rákosrendező áll.; Szakács Sándor főszakmest., Sztálinváros fth.; Szikiai László m. v. főell., Ferencv. fth.; Bázár Elemér m. főtan., szombathelyi ig. II. oszt.; Huszti József tanácsos, Vas. Nemzetközi Oszt.; Hajdu András v. kocsimest., Rákosrendező áll.; Zámbor László mozd. fűtő, Hámán Kató fth.; Dejczó László felügy. KPM XI. Főoszt.; Kozák Tibor vez. szakmest., Szolnok fth.; Flók János főint. Pol. Főoszt.; Tóth József munkafelvigy., Pécs szertár; Máté Mihály előfűtő, Hámán Kató fth.; Csintalan József m. tanácsos, Szeged Ig.; Rétfalvi Tibor intéző, Szakszerv. Közp.; Bácskai János intéző, Celldömölk áll.; Kelemen Béla főpályamester, Szekszárd pft. főn.; Békési II. István vez. kalauz, Szolnok áll.; Bugyi András főtiszt., Kelenföld áll.; Varga László vez. kalauz, Székesfehérvár áll.; Repkó József főintéző, 2. Szakoszt.; Kiss Lajos felügy. Gazd. Vas., Mezőhegyes; Palack József főrakt. GySEV, Sopron; Légrádi János m. főtan., Pécsi Ig. II. Oszt.; Szentgyörgyi Károly főtan. Tud. Kut. Int.; Lengyel Ferenc főint., Székesfehérvár áll.; Jávor Zoltán főint., Miskolc Ig. III. oszt.; Annus István felügy. Szeged Ig. Pol. Oszt.; Rődönyi Károly ig. h. 1. Szakoszt.; Berta Antal m. ellenőr, Szeged TBKE; Bozsóki József csop. vez. előmunkás, Székesfehérvár áll.; Ali Mihály vez. munkás, Miskolc szpu.; dr. Bácskai István főtan. 3. Szakoszt.; Kisbódis János m. főint., Pécs Szaksz. Ter. Biz.; Szedlacsek Irén v. főellenőr, Szeged áll.; Galgóczi Mihály főszakmester, Szeged pft.; Sáros Jenő főfelügy. Vas. Főoszt. Titkárság; Konrád József főfelügy. Vas. Főoszt. FEO.; Fejes Ede intéző, Miskolc fth.; Hajdu Mihály főint., Debrecen áll.; Reich László intéző, Kőbánya-felső; Vass László m. főtan. 1. Szakoszt.; Papp Zoltán főint., Szentes áll.; Jánosi Károly m. főfelügy. 6. Szakoszt.; Nagy János főáll. előlj., Kőbánya-felső; Kecskés Rudolf intéző, Rákos áll.; Pásztor László intéző, Miskolc Ig. VI. oszt.; Varga Endre vez. főell., Északi Jj. ÜV.; Lengyel József vez. főell., Rákosrendező-pu.; Bertók Károly m. tan. 6. Szakoszt.; Fodor Barnabás vez. főell., Miskolci Jj. ÜV.; Sohonyai Gyula főtiszt. szombathelyi pol. oszt.; Köteles Sándor m. felügy. Távközlő Főn.; Molnár János m. főell., Debrecen Ép. Főn.; Szabó István főfelügy. Bp. Ig. szem. oszt.; Tamás Sándor főír. kez., Debrecen Ép. Főn.; Tihanyi Frigyes m. felügy. TBKE Ber. Ép. Főn.; Hrehus István m. főtan., Debrecen Ig. II. oszt.; Antal József főint., Debrecen Pol. Oszt.; Vass Elemér főfelügy. 8. Szakoszt.; Recsán Gábor főmunkamester, Rákos áll.; Szegedi László munkás, Debrecen osztószertár; dr. Mátyássi Zoltán tanácsos, Tud. Kut. Int.; Horváth József ellenőr, Pécs áll.; Pánczél Ferenc főfelügy. 8. Szakoszt.; Mocsári Lajos mv. főell., Miskolc fth.; Bács István főfelügy. 8. Szakoszt., Bokor Henrik v. kal., Kecskemét áll.; Vass Ede Lajos m. főtan., Északi Jj. ÜV.; Rumpler András m. főint. 7. Szakoszt.; Farkas Károly ellenőr, Ép. Géptelep Főn.; Gajári József m. főtan. 6. Szakoszt.; Mikola György intéző, Miskolc Pol. Oszt.; Czövek János főtan. 5. Szakoszt.; Mináry József m. főtan. 7. Szakoszt.; Zsiros János munkamester, Debrecen áll.; Végh Alfonz intéző Vas. Főoszt. PVB; Körmendi József v. főmérn. Vas. Főoszt. Okt. Szak.; Nyitrai Péter főint. Landler Jj. ÜV.; Pintér László m. főtan. 7. Szakoszt.; Kovács József mozd. felv., Nyíregyháza fth.; Sólyom József főfelügy. 8. Szakoszt.; Sólymossy Egon felügy., Pécsi Ig., Anyagoszt.; Lengyel György felügy. Gázd. Vas. I.; Biró Sándor főtiszt., Diósgyőr Vasgyár áll.; dr. Benedek István igh. 5. Szakoszt.; Csehi József vez. főell., Tapolca áll.; dr. Simon László tan. 4. Szakoszt. Hajdu János int. 5. Szakoszt.; Csorba Ferenc felügy. Anyagellátási Ig.; Molnár Károly ellenőr, Bp. Ferencv.-pu.; Dezső Béla intéző, Pécs Pol. Oszt.; Krasznai Emil főfelügy. Vas. Főoszt. Hídoszt.; Török József felügy., Szombathelyi Ig. VI. oszt.; Velényi János főint. Vas. Főoszt. Főkönyv.; Pozsonyi András intéző, Miskolc Gömöri pu.; Medgyes Tibor főfelügy. Landler Jj. ÜV.; Németh Gyula tanácsos, Szombathelyi Ig. III. oszt.; Oláh Sándor ellenőr, Szeged fth.; Jánoshalmi Aladár főfelügy. 8. Szakoszt.; Barcsik József m. főell., Szolnok fth.; Bihari Sándor ellenőr, Miskolc szpu.; Szántó István főintéző, Bp. Pol. Oszt.; Lőrincz Dezső főigazgató, 1. Szakosztály.

Érdemes vasutasok

Sasi István főintéző Eger áll., Szilágyi Sándor v. raktárnok Debrecen áll.; Béres Géza László főtiszt Záhony áll.; Földesi Mihály főszakmester Szentes áll.; Bürösi József v. m. főell. Bp. Keleti fth.; dr. Körmendi Sándor főtanácsos Vas. Főoszt. 4. Szakosztály; Lukács Gyula m. felügyelő Vas. Főoszt. 5. Szakosztály; Hollósi Lajos főművezető Fatelítő ÜV.; Bagi Sándor kezelőmunkás Kitérőgyártó ÜV.; dr. Tóth Lajos tanácsos Bp. Ig. I. oszt.; Takács Zoltán m. ellenőr Hámán Kató fth.; Szabó Miklós intéző Bp. Ig. Pol. Oszt.; Kecskés László mérnök Torbágy áll. vill. vonf.; Meleg Zsigmond m. ellenőr Püspökladány fih., Nyilas Ödön m. főell. Miskolc Ig. IV. oszt.; Újvári Sándor főintéző Szeged Ig. okt. csop.; Kovács Sándor intéző Szakszervezeti Közp.; Baly István m. főintéző Pécsi Ig. IV. oszt.; Csokona Dezső munkás Pécs áll.; Bistei András intéző Miskolc Ig. III. oszt.; Kiss Ernő főintéző Pápa áll.; Orbán László csop. vez. Celldömölk. Ép. Főn.; Dézsi Gyula főfelügy. Vas. Főoszt. 1. szakoszt.; Nagy Ernő m. főtan. Vasúttervező ÜV.; Tóth Ferencné felügy. Pol. Főoszt.; Kisvárdai István m. felügy. Szombathelyi Ig. II. oszt.; Veszlényi Adolf felügy. Bp. Ig. III. oszt.; Szabó János intéző Vas. Főoszt. 2. Szakoszt.; Kántor Pál főgépkocsiv. Ép. Géptelep Főn.; Faludi István főfelügy MÁV Nyugdíj Hiv.; dr. Molnár János főtan. MÁV Kórház; Müller János v. szakmester Hídépítő ÜV.; Horváth Gyula felügy. Vas. Főoszt. 7. Szakoszt.; Matura Ferenc m. vez. főell. Debreceni Jj. ÜV.; Száva Sándor m. ellenőr Keleti fth.; Tőzsér Ernő ig. h. BVKH; Szentirmai János főfelügy. Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Óvári Antal főfelügy. Anyagell. Ig.; Kerekes László főír. kez. Hídépítési Főn.; Hidas Zoltán m. főellenőr Bp. Terézváros pft. főn.; Gécs József segédmunkás Bp. Nyugati pu.; Gazsi II. János mozd. fűtő Bp. Ferenc. fth.; Sári Ferenc intéző pécsi pol. oszt.; Császár Bertalan intéző Vas. Főoszt. Okt. Szakoszt.; Huba István v. főellenőr Bp. Ferencv. áll.; Rab Sándorné főváltókez. Bp. Soroksári út; Erős József főszakmest. Bp. Elemgyártó Főn.; Molnár Jenő int. Debrecen Közp. Kultúrotthon; Zombár Ferenc vez. pályam. Komló áll.; Debreceni József főintéző KPM XI. Főoszt.; Tasnádi Béla m. felügyelő Vas. Főoszt. 1. Szakoszt.; Bánszegi György intéző Szombathelyi Ig. III. oszt.; Ágoston Imre főáll. előljáró Celldömölk áll.; ifj. Fucsik Mihály ellenőr Vill. Felső Ép. vez.; Szabó József ellenőr Vill. Felső Ép. vez.; Sziládi Sándor felügy. Szeged Ig. VI. oszt.; Kecskeméti Pál főellenőr Kecskemét áll.; Lovász István főfelügy. Szeged Ig. Könyvelőség; Matusik István főáll. előlj. Kiskőrös áll.; Juhász József főintéző Politikai Főoszt., Kovacsik Benő főszakmester Bp. Keleti TBKE; Györke Miklós főfelügy. Szabványosító Főn.; Vasecz Antal főfelügy Vasúti Főoszt. Szaksz. Biz.; Németh Lajos főint. Anyagellátási Igazg.; Eperjesi Béla m. vez. főell. Landler Jj. ÜV.; Lelovics József felügy. Felép. Vasanyagiav. ÜV.; Vadász József m. vez. főell. Székesfehérvár fth.; Károlyi Géza ellenőr Bp. Kerepest út áll.; Bujdosó Ferenc m. főellenőr Debrecen pft.; Török Antal főfelügy. Győr áll.; Kiss András intéző Pécs Ter. Biz.; Mészáros Pál m. v. főellenőr Mezőhegyes fth.; Szilágyi András előmunkás Békéscsaba pft.; dr. Páter János főtanácsos Eü. Kut. Lab.; Varga Dezső m. főintéző Házkezelő Főnökség Vas. Főoszt.; Felföldi László m. tanácsos Vas. Főoszt. 5. Szakoszt.; Egervári Magda szerz. havibéres. dolg. BVKH., Kósa Ede m. főtan. Vas. Főoszt. 6. Szakoszt.; Vass Sándor főfelügy. Fatelítő ÜV.; Molnár Ferenc v. főellenőr Landler Jj. ÜV.; Szalontai Lajos főmérnök Vas. Főoszt. 9. Szakoszt.; Fodor Zoltán felügy. Bp. Nyugati pu., Győri Vilmos intéző, Tatabánya-Felső; Fuschberger János v. szakmester Dombóvár fth.;

(Folytatjuk)

A szerkesztőség üzeni

Vigh János (Szeged-Rókus). **Sziládi Sándor** (Szeged Ig), **Várnai László** (Pécs). **Kálmán Ernő** (Dbrecen) **Barczy Lajos** (Gyöngyös), **Mészáros József** (Szeged). **Csomor János** (Szolnoki JJ), **Tóth Júlia** (Csokvaormány), **Szendrei József** (Szegedi Felépítményi), levelelket köszönjük Lapunk anyagához felhasználtuk.

Molnár János váltókezelő (Horvátkimle) kérelmére a budapesti igazgatóságtól ígéretet kaptunk, hogy a hiányzó korlát pótlásáról a győri ptf. főnökség legkésőbb szeptember 30-ig gondoskodik.

Molnár János fékezőnek (Bp-Ferencváros) közbenjárásunkra a vasúti főosztály méltányolta kérelmét és f. év július 31-i hatállyal Baja állomásra helyezte át.

Nagy Gyula (Mátészalka) rendkívüli segélykérelmét a debreceni igazgatóság jóváhagyta és 250 forint kiutalása iránt intézkedtek. **Kricsfalussy György** (Mátészalka) a levelében említett Koncz Elek felvétele alkalmával nem jelentette be azt, hogy traktoros segédlevéllel rendelkezik, ezért pályamunkásként foglalkoztatták. Orosz Sándor szintén traktoros, a tűzkovács szakmához nem értenek. Koncz Eleket a közeljövőben induló motorszerelői tanfolyamra kívánják küldeni, amelynek elvégzése után megfelelő beosztást kap. **Göcze Sándor** (Bp-Vízafogó) a budapesti igazgatóság kivizsgálta lakáspanaszát, de a kérelmében jelzett lakás kiutalása nem volt teljesíthető, mert ezzel a lakással egy hármas pálya-mesteri lakásproblémát oldottak meg. Göcze elvtárs lakásügyi kérelmét az új lakások elosztásánál figyelembe veszik. **Farkas Gergely** (Csénye) a vasúti főosztály 8. szakosztálya felelősségrevonta a sárvári pályamestert a kaszáló odaítélésével kapcsolatos visszásságok miatt és intézkedett, hogy 1957. évben a térkövőrök kaszáló használatában részesüljenek. **Katona Lajos** (Szeged) az Anyagellátási Igazgatóság értesítette szerkesztőségünket, hogy a levélben szereplő Németh József nem szerepel a székesfehérvári szertár létszámában. **Csomor János** (Szolnoki JJ) a járóműjavítók belső művezetői részére havi 12,5 kg színszappan kiutalását engedélyezte a vasúti főosztály és intézkedtek a szappanok augusztus 1-től való biztosítása érdekében. A dolgozók jóminőségű irónnal való ellátása érdekében az Anyagellátási Igazgatóság külföldi anyagot igényelt, de annak leszállítása az idén előreláthatólag nem történik meg. Így az igényeket csak a hazai gyártmányokból lehet kielégíteni. **Bazsó István** (Kisterenye), **Várhelyi István** (Mesztegnyő), id. **Hajdú Jakab** (Bp.-Keleti), **Kovács József** (Bp.-Ferencváros) választ levélben kapnak.

Varga Pál (Békéscsaba), **Nemeskéri József** (Záhony), **Fridrich István** (Gyoma), **Bognár Károly** (Tapolca), **Oszkó István** (Veszprém), **Bakondi Imre** (Törökszentmiklós), **Smalkó Jenő** (Kazincbarcika), **Z. Burján István** (Miskolc), **Németh Ernő** (Ajkacsinger), **Darabos Ferencné** (Kaposvár), **Halmay Ferenc** (Jászberény), **Újvári Ádám, Kormos Kálmán** (Tatabánya-alsó), **Tótka Károly** (Szeged), **Fenyves Antal** (Baja), **Vajda János** (Békéscsaba), **Kovács Sándor** (Hegyeshalom), **Sasfy Lajos** (Miskolc), **Lantos István** (Karakószörcsök). Leveleiket kivizsgálás végett továbbítottuk.

HIREK

KITÜNTETÉSEK

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter a párt javaslatára, régi munkásmozgalmi tevékenységük és jó munkájuk elismeréséül kiváló vasutas kitüntetésben részesítette Varga Endrét (Északi Jj.), Nyitrai Pétert és Medgyes Tibort (Landler Járóműjavító), Németh Gyulát (Szombathelyi Ig.), Zsiri Kálmánt (GySEV).

Érdemes vasutas kitüntetést kapott Györke Miklós (MÁV Szabványfőnökség), Kovacsik Benő (Nyugati TBKE), Vasecz Antal (Vasúti Főosztály), Németh Lajos (Anyagellátási Ig.), Eperjesi Béla (Landler Járóműjavító), Lelovics József (Felépítményi Vasanyagjavító), Kispál József (Szolnoki Járóműjavító), Vadász József (Székesfehérvár fth.), Károlyi Géza (Cinkota), Bujdosó Ferenc (Debrecen Pft. Főn.), Török Antal (GySEV).

Pénzjutalomban részesültek özv. Nagy Illésné és Somogyi Mihály.

KINEVEZÉSEK

Harmati Sándort, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság, Gyócsi Jenőt, a Gazdasági Vasutak vezetőjét igazgatókká, Kovács Józsefet, a Vasúti Főosztály Titkárságának vezetőjét, Csuta Károlyt, a Vasút Politikai Főosztály munkatársát és Gyenge Kálmánt, az Oktatási Szakosztály vezetőjét igazgatóhelyettessé nevezték ki.

— **Tizenegy nappal** a vállalt határidő előtt, a vasutasnapon átadták a forgalomnak a Hajdúszoboszló—Ebes között épült hézagmentes, hegesztett pályarészt. A pályán a vonatok 100 kilométeres sebességgel roboghatnak.

— **Új gyorsvonat indult** Budapest és Prága között a Magyarország és Csehszlovákia között megnövekedett utasforgalom lebonyolítására augusztus 15-től. A gyorsvonat a Nyugati-pályaudvarról 9,00 órakor indul.

— **Pécs állomás 18 tagú kultúrcsoportja,** tanulva az idei színházi fesztivál záróvitájából, elhatározta, hogy megalakítja a „Pécsi ütköző"-t. Céljuk, hogy a humor eszközeit felhasználva harcoljanak a hibák ellen. A dolgozók nagy várakozással tekintenek bemutatkozásuk elé.

— **Az országgyűlés interpellációs** napján Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter bejelentette, hogy Dunapataj, Kalocsa, Baja között a vasút helyett gépkocsijáratok bonyolítják le majd a forgalmat. A Központi Szállítási Tanács a miniszter bejelentése után azonnal megkezdte a vasútvonal hiányát pótló személy- és teherautó járatok szervezését. E héten már elkészül a fuvardíjszabás, a menetrend és a vasútpótló gépkocsijáratok az említett községek között szeptember elején megindulnak.

— **Magyarországon vendégszerepelt** az iglói vasutas labdarúgó csapat. Szegeden két mérkőzést játszottak a szegedi Törekvés ellen. Az első mérkőzés a hazai csapat 4:1-es győzelmével végződött, míg a másodikon 4:3-as veresége szenvedtek.

— **Elkészültek a tervek** Hatvan személypályaudvari részének teljes átalakítására. A biztonságos utazás érdekében tágas perronokat építenek a vágányok között.

— **Új módszerrel kísérletezik** Ragó Bálint légüzemlakatos, a Szombathelyi Járműjavító dolgozója a mozdonyok külső rozsdásodásának és a belső vízkőrétegek letisztításának érdekében. Az eddigi kísérletek sikerrel kecsegtetnek.

— **A SZOT énekkari fesztiválján** jó eredménnyel helyt-álló szakszervezeti központi énekkar tagjainak szombaton ünnepélyesen adták át a SZOT és a szakszervezet elnökségének jutalmát. Az énekkar fejlesztésében kiváló eredményt elérő *Rotek Józsefnek* a *„Szocialista kultúráért"* miniszteri kitüntetést adományozták, ezenkívül számosan kaptak értékes jutalmat.

— **A bolgár vasutas szakszervezet** 30 tagú küldöttsége pénteken Budapestre érkezett a vasutas dolgozók szakszervezete elnökségének vendégeként.

— **Fehér József MÁV főintéző,** budapesti lakos, mint a MÁV Magasépítő Üzemi Vállalat szállítási részlegének a vezetője, az egyes munkahelyek által igényelt építési anyagokból, tüzelőkből, valamint a hozzá tartozó raktárakból különféle anyagokat sikkasztott el. Üzelmeibe másokat is bevont. A fővárosi bíróság Fehér József-et 3 évi és 6 hónapi börtönre ítélte.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném Nagykanizsán,** az állomás közelében lévő 2 szobakonyhás, kertes magánlakásomat 2 szobás, összkomfortos budapesti lakásra, a Keleti Fűtőház közelében, esetleg Sashalmon vagy Mátyásföldön is. Cím: Hargitai Pál, Keleti Fűtőház.

— **MÁV-telepen** lévő 1 szobás lakásomat elcserélném 2 szobás lakásra. Cím: Szabó István, XV., Ozmán utca 5.

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

— II. versenyszakasz 2. feladat —

Számtani sorrendnek megfelelően rendezendő az alábbi kocsisor szabadonválasztott vágánymennyiség felhasználásával:

6 4 10 3 2 11 7 5 1 9 12 8 2 3 1
8 6 9 4 10 5 11 12 7

A vonat menetiránya és a kihúzás iránya: —«

Beküldési határidő: 1956. augusztus 18.

Az alábbiakban közöljük az I. szakasz 4. feladatának megfejtését:

A rendezendő kocsisor:

x x x x x x x
3 2 3 3 3 2 3 1 5 1 6 1 4 3 3
x x x x
4 4 2 4 3 6 7 3

A feltétel értelmében három vágány felhasználásával úgy kell megoldani a feladatot, hogy a rendeletési állomáson egyetlen lökéssel kisorozhatók legyenek az oda szóló kocsik.

Ilyen esetben az összevonási szabályok figyelembevételével azt kell megállapítani, hogy van-e közbezárt alacsonyabb számjelű elegycsoport a rendezendő kocsisorban. Figyelmesen szemlélve a szerelvényt, megállapítható, hogy az 1-jelű elegycsoport kocsijai a 2-jelű kocsik között foglalnak helyet és vannak olyan 3-jelű kocsik is, amelyek a 2-jelűeket is közbezárják; rendezés szempontjából ezek egy csoportot képezhetnek. (fölül x-szel megjelölt kocsik). Ugyancsak közbezártak a 4-jelű elegycsoport kocsijai a 6-jelűek között, sőt mivel a vonatnak «— menetiránya mellett az 5—6 és 7-jelű kocsik összevonhatók: a 4, 5, 6 és 7-jelű kocsik együttesen képeznek egy második rendezendő csoportot. A kocsisorban a felsoroltakon kívül még jelzésnélkül 3-jelű kocsik vannak, amelyek a harmadik rendezendő csoportot képezik.

Az említett csoportokat figyelembevéve a szerelvény három vágányra a rendezés alapesetének felhasználásával az alábbiak szerint sorozható szét:

A RENDEZENDŐ KOCSISOR:
I. 3 2 — 2 — 1 — 1 — 1 — 2 — 3 — 3
II. 3 3 3 — 3 — 3 3
III. 5 — 6 — 4 — 4 4 — 4 — 6 7

A továbbiakban a II. vágányról, majd pedig a III. vágányról az I-re zárva a vonat elkészül a következőképpen:

3 2 2 1 1 1 2 3 3 3 3 3 3 3 5 6 4 4 4 4 6 7

A feladat végrehajtásánál felmerül: 1 kihúzás, 21 kocsi mozgatása (2 kocsi állva maradt) és 16 lökés, valamint 2 zárás 6 és 8 kocsi mozgatása.

Értékelés:	kihúzás, zárás: 3x6 =	18 pont
	lökés	16 „
35 kocsimozgatás		17,5 „
rendeltetési állomáson + 6 kocsi mozgatás		3 „
		54,5 pont

Az értékelés alapján: **Boros Ernő** Bp., Ferencváros 63, **Farkas János** Mezőtúr 63, **Fenyőfalvi Antal** Bp., Kelenföld 60,5, **Kálí Ottó** Kál-Kápolna 56,5, **Kovács László** Bp. Igazgatóság 57, **Lajtai Károly** Bp. Kelenföld 60,5, **Sümeghy Lajos** Várpalota 58, **Valent Miklós** Nyíregyháza 56 és **Vincze János** Bátaszék 64,5 pontot értek el.



Lapunk első oldalán közöljük a a budakeszi tüdőszanatórium távlati képét. Hogy a fotoriporter elkészíthesse az épület és környéke felvételét — más mód nem lévén — kénytelen volt felmászni a közeli energiaépület majdnem tíz emelet magas kéményére. A riportert, Németh Gyulát viszont lentről egy fotoamatőr, Földeáki Jenő fényképezte le, hogy megörökítse az olvasók számára a merész vállalkozást.

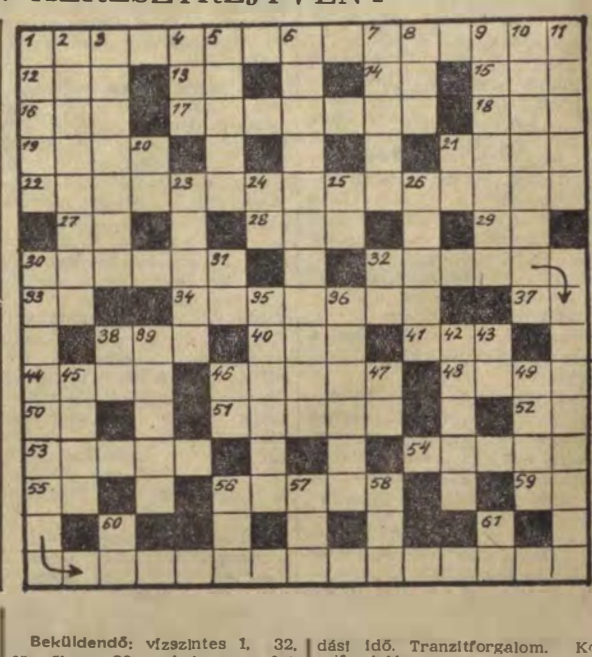
FELHÍVÁS

A szegedi forgalmi és kereskedelmi tiszti tanfolyam 1950—51-ben végzett hallgatói 1956 szeptember 16-án 9 órakor tartják ötéves találkozójukat Szegeden, a MÁV fűtőházi intézetben (Április 4 útja). A részvételt kérik szeptember 8-ig bejelenteni Mészáros Rudolfnál, Rőszke állomás.

XVII. KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. **Augusztus 20.** 12. Román pénzegység. 13. Helyhatározó rag. 14. Ételízesítő. (Ék. fel.) 15. Népfaj. (Ék. fel.) 16. Halfajta. 17. Engedi. 18. Madár, végek nélkül. 19. Becézett női név. 21. Női név, az utolsó betű nélkül. 22. Miskolc—Tiszapalkonya között van. 27. Ellentétes kötőszó. 28. Mutatószó. 29. S. D. 30. Aratómunkás teszi. 32. **Tapasztalatcserére alkalmas.** 33. Kötőszó. 34. Gyorsulása hatalmas erőt jelent. 37. Vissza: izomszalag. 38. Idegközpont. 40. Ital. 41. Menyasszony. 44. Megye. 46. Orosz folyó. 48. Férfinév. 50. Személyes névmás. 51. Fenekén. 52. Azonos mássalhangzók. 53. Női név. 54. Közlekedési eszköz. 55. Ilyen szelvény is van. 56. Csipke... 59. Személyes névmás tárgyesetben.

Függőleges: 1. Dajka teszi. 2. Spártai hős. 3. Kolozsvár jelzője volt. 4. Olasz számnév. 5. Folyó. 6. Utcai figyelmeztetés. 7. A pálinkafőző... 8. Olasz személyesnévmás. 9. A fizetésnél szívesen veszik az ... 10. Itt szerepelnek az artisták. 11. Jó tulajdonság. 20. Lekvár. 21. Igevégződés. 23. Algebrai kifejezés. 24. 20. függ. fordítva. 25. Mint 27. vízszintes. 26. Német folyó. 30. **A vasutasnap előtt nyitották meg.** 31. Igekötő. 32. UO. 35. A sor végén van. 36. Járvány. 38. Rangjelző. 39. Mint 16. vízszintes. 42. Egyik rendezőpályaudvarunk 43. Német rag. 45. Szándékozik. 46. Módhatározó rag. 47. Rag. 49. A 35. függ. ellentéte. 56. Nál-nél németül. 57. Lónak mondják. 58. Vissza: férfinév. 60. Erdei állat. 61. Járunk rajta.



Beküldendő: vízszintes 1. 32, függőleges 30. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. Beküldési határidő: augusztus 30.

A XVI. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Rakodási idő. Tranzitforgalom. Kocsiforduló

Könyvet nyertek: Princz Mária, Albertirsa-Újtelep, Temesvári út 41. Szabó József Szolnok teher pu., Sziládi Irén pmester Dabas XII. pm. szakasz. Szőllősi Ottó, Veszprém Pft. Főnökség.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 16—76. 39—49. — Kiadótulajdonos: a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. Telefon, 428-317 428-332 228-895 Üzemi telefon: 54 — 8.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 35. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. AUGUSZTUS 27.

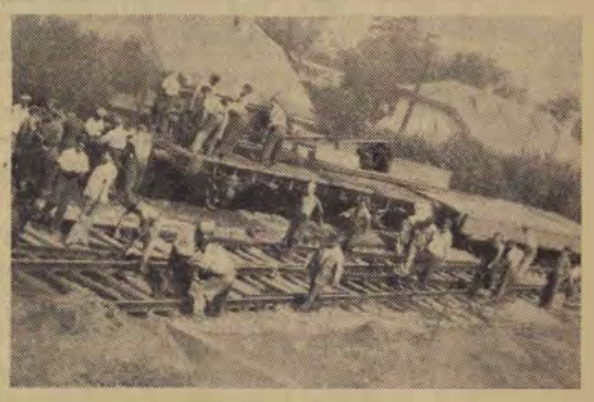
Több mint 16 000 rakott kocsi egy nap alatt

Sokan hitetlenkedve csóválták a fejüket, amikor a XI. vasútüzemi értekezlet kiadta a jelszót a napi 15—16 000 kocsi megrakására. A hitetlenkedőknek nem volt igazuk! A napi 14—15 000 kocsi megrakása nem ment ritkaságszámba a nyár folyamán, most pedig bekövetkezett, amiben biztak azok, akik azt hangoztatták: vasutunk még sokkal többre képes, a vasutas dolgozók szive, lelkesedése még feljebb emeli a teljesítmények határát. Augusztus 22-én, szerdán 16 053 kocsit raktunk meg!

Igaz, ez ma még egyetlen eset és gyakorlati értéke nem sok, hiszen nyomban bekövetkezett rá a visszahatás: a szenzáció számba menő csúcseredmény pénteken, szombaton kocsihiányt idézett elő és ez a hét végén csökkentette a kocsimegrakások számát. Mégis nagyjelentőségű a 16 ezres napi kocsimegrakás túllépése, mert megmutatta, hogy nem tartozik a mesék világába a bűvös szám és megközelítését, sőt elérését állandósítani lehet, ha a kocsikiállítási nehézségek elkerülése érdekében a forgalmi és a vontatási szolgálat közös erőfeszítéssel lényegesen gyorsítja az elegytovábbítást, a kereskedelmi szolgálat pedig fokozza a kocsik kirakásának tempóját.

Kocsiberakási csúcs Miskolcon is!

A miskolci igazgatóság kereskedelmi dolgozói páratlan lelkesedéssel tették magukévá a XI. vasútüzemi értekezletnek a kocsikirakodások és kocsimegrakodások emelésére vonatkozó célkitűzését. Hogy ez nem üres frázis, mutatja az: a vasútüzemi értekezlet óta állandóan fokozódik a kirakások és megrakások száma. Augusztus 16-án 2924 kocsi kirakási tervüket 108,2 százalékra teljesítették. A kereskedelmi szolgálat dolgozói ekkor újólag megfogadták, hogy a beállításra kerülő kocsik gyors kirakását még tovább fokozzák, hogy minél több üres kocsit bocsáthassanak rendelkezésre a megrakáshoz. Fogadalmukat be is váltották, ennek eredményeként megszületett az az eredmény, amely csúcsteljesítménynek számít az igazgatóság területén: *augusztus 14-én 3537 kocsit raktak be.* A rekord elérésében a kereskedelmi szolgálatot hatékonyan segítette a forgalom és a vontatás is. *(Bakó János leveléből.)*



Kiérőcsere Padrag állomáson. Mesterházi Sándor és Horváth István brigádja jó munkájával segíti a forgalom biztonságát, a szénkülemények gyors szállítását.
(Mező László felv.)

Mit tehetünk a rakodások egyenletességéért?

Napnál világosabb, hogy az egyenletesség a legbiztosabb feltétele a tervek teljesítésének. Amikor azonban egyenletes rakodásról beszélünk, többről is szó van. Arról, hogy az őszi forgalom nagy szállításait csak úgy tudjuk lebonyolítani, ha a legkörültekintőbb beosztással gazdálkodunk a kocsikkal, ha — a vasútüzemi értekezlet határozatának megfelelően — a kocsifordulóidőt szeptemberben 3,4, októberben és novemberben pedig 3,2 nap alá csökkentjük. Minderre csak akkor van lehetőségünk, ha a rakodásokat a hét minden napján igyekszünk arányossá, egyenletessé tenni.

A vasárnapi rakodásokat illetően a nyár elején, júniusban, de még júliusban is biztató jelenségekkel találkoztunk. Július folyamán átlag 8500 kocsit raktunk meg vasárnaponként, tavaly ezt az átlagot csak az őszi forgalom kezdetén, a cukorrépaszállítások indulásánál sikerült elérni. 1955 szeptemberében 8077 kocsi volt a vasárnapi átlag.

A biztató kezdet után azonban augusztus folyamán visszaesés következett be. Augusztus 5-én, vasárnap csak 77,3 százalékra teljesítettük kocsiberakási tervünket, a vasutasnapon is csak 79 százalékos volt a teljesítmény. Valamit javult a helyzet az augusztus 19—20-i kettős ünnepen, amikoris 81,8, illetve 79,1 százalék volt a tervteljesítés. De ez a százalék is azt jelenti, hogy az első napon a tervezett 9000 kocsi helyett csak 7363-at, a másodikon a tervezett 4000 helyett pedig 3162 kocsit raktunk meg. A kettős ünnep kihatott még a keddi, augusztus 21-i tervteljesítésre is, amikor még mindig csak 96,2 százalékra teljesítettük a napi berakási tervet.

A felsorolt adatok világosan mutatják, hogy még többet kell tennünk a heti rakodások egyenletesebbé tételéért. De szinte halljuk a kereskedelmi dolgozók tiltakozó szavát: igen, tudjuk, hogy egyenletesebbnek kellene lennie a rakodásoknak, de mit tudunk tenni ezért? Kétségtelen, hogy elsősorban *felsőbb szinten kell intézkedéseket hozni*, mégpedig olyan formán, hogy az egyes minisztériumok biztosítsák a munkaszüneti napokon történő rakodások feltételeit, a szükséges munkabérkeretet. Ezekben a napokban előreláthatólag a Minisztertanács is foglalkozik ezzel a kérdéssel, de a Munka Törvénykönyve is biztosít lehetőséget a munkaszüneti napokon történő rakodásokhoz. Köztudomású azonban a kereskedelmi dolgozók előtt, hogy egyes vállalatok, sőt minisztériumok nem is annyira munkabér okok, mint szervezési és kényelmi okok miatt nem is igen igyekeznek elősegíteni a vasárnapi rakodásokat. Néhány tárca — mint elsősorban az *Építésügyi Minisztérium* — szinte ellenállást tanusít, holott vállalatai, különösen a kavicsbányák részéről jóindulat, segítőkészség mutatkozik.

Miután az egyes tárcáktól inkább kevesebb, mint több támogatást tapasztalunk, hajlandók vagyunk olyan álláspontra helyezkedni, hogy hiába agitáljuk mi vasutasok a vállalatokat a vasárnapi rakodásokat illetően, hiába magyarázzuk a vállalati igazgatóknak, szállítmányozási vezetőknek, hogy a saját érdeküket is szolgálják az egyenletes rakodásokkal, mert csak akkor tud a MÁV kocsit adni a hét végén, ha a hét közepén kiürülnek a szombat, vasárnap, hétfőn megrakott kocsik, hiába minden érv, ha nincs felsőbb segítség. Pedig a helyzet nem egészen így áll. Igenis, *jó komplexbrigád együttműködéssel már igen sok helyen sikerült felemelni a vasárnap megrakott kocsik számát*, sőt a napi — nappali és éjszakai — rakodásokat is megfelelően arányosítani lehetett.

Az első tehát a vállalatokkal, a szállíttató felekkel való jó együttműködés. De vannak más eszközeink is ahhoz, hogy elő tudjuk segíteni a rakodások egyenletesebbé tételét. A hétközben felkínált és gyors továbbítást nem igénylő áruk részére ne adjunk például terven felül kocsit, hanem a feladót igyekezzünk rábeszélni arra, hogy vasárnap, vagy a hét végén rakja be áruját. Ezzel a módszerrel valósággal tervszerűvé tudjuk tenni a terven felüli szállításokat, mert hiszen hétközben már látjuk, milyen hétvégi igényekre számíthatunk.

Ugyanígy sok lehetőség kínálkozik arra, hogy cukorrépával több kocsit rakjunk meg vasárnaponként, hiszen a cukorrépánál a rakodás és a felfuvarozás nem egy időben történik. Annyival is fontosabb ez, mert az idén nagyobb arányú cukorrépa szállítmányokra van kilátás, mint tavaly. A mezőgazdasági szektorokkal fűzzük minél szorosabbra az együttműködést. A mezőgazdasági munkáknál sokkal inkább tudják nélkülözni vasárnap a szállítóeszközöket és munkaerőt, mint hétköznap, tehát nem ütközik akadályokba, hogy nem romló termékeiket vasárnap szállítsák ki az állomásra és rakják be.

Az elmondottak is megmutatják, hogy csaknem minden külszolgálati helyen van lehetőség a rakodások egyenletességének elősegítésére. A helyi adottságok kiaknázása, az ötletesség, a meggyőzés ereje még ezenkívül is sok lehetőséget kínál, amelyeket fel kell kutatni és élni kell velük, ha hiánytalanul eleget akarunk tenni szállítási kötelezettségeinknek. A segítség felsőbb szinten sem fog elmaradni, de nem várhatunk csupán ettől mindent. *A leghatásosabb segítség a jó együttműködés a vállalatokkal, bányákkal, üzemekkel, mezőgazdasági szektorokkal, tehát vegyük elő és erősítsük meg a komplexbrigád-szerződéseket.*

A magyar vasutasok tiltakoznak Németország Kommunista Pártja betiltása ellen

A magyar vasutas dolgozók röpgyűléseken, a levelek és táviratok százaival tiltakoznak Németország Kommunista Pártja betiltása ellen.

Lapunk szerkesztőségéhez is számos tiltakozás érkezett. A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító 534 dolgozója nevében többek között ezeket írja:

Mélységes felháborodással hallottuk a hirt e törvénytelen intézkedésről. Meglátásunk szerint annak az államnak, mely az igazság útján jár, nincs szüksége ilyen aljas eszközök és módszerek gyakorlására. Követeljük a kommunista párt ellen hozott megtorló intézkedések megszüntetését, a párt törvényen kivül helyezésének hatálytalanitását. Mi valamennyien jobb és több munkával harcolunk az igazságért és testvéri szolidaritást vállalunk a német kommunistákkal.

A szegedi igazgatóság dolgozói is hasonlóképpen írnak, majd hozzáfűzik:

— *Még nem felejtettük el, hogy Adenauer példaképe: Hitler és társai, családunkból, testvéreink közül, s nem utolsó sorban kommunista harcosokból, mennyit pusztítottak el, bánatot, fájdalmat és könnyet okozva. Németország Kommunista Pártja igazáért még az eddiginél is jobb munkával akarunk harcolni és valamennyien teljes egységben tömörülünk pártunk köré. Forró testvéri üdvözletünket küldjük az üldözött kommunistáknak!*

A magyar vasutasok egy emberként ítélik el a fasiszta provokációt és szolidaritásukat fejezik ki a jogaiért harcoló testvér kommunista pártnak.

Egy év után ismét sikerült

Egy év óta a ferencvárosi fűtőház dolgozói százelegytonnakilométer tervüket csak 87—90 százalékban tudták teljesíteni. Ennek a tervtényezőnek egy éven át tartó nemteljesítése nem annyira a dolgozók gyenge munkája miatt következett be, mint inkább azért, mert a fűtőházat megfosztották távolsági vonatairól, tervszámait viszont igen magasan szabták meg.

A dolgozók nem csüggedtek el és lelkes harcot indítottak a százelegytonnakilométer terv teljesítéséért. A harcban segítségükre sietett a 7. szakoszály és az igazgatóság IV. osztálya is. Segítségükkel *a fűtőház visszakapta távolsági vonalait és ezzel lehetőség nyílt nagyobb teljesítmények elérésére.* A vasutasnapi és az alkotmányünnepi műszakban a 424-es gépekre elkészített, gondosan szervezett mozdonyfordulóval már egészen kimagasló teljesítmények születtek. Az alkotmánynapi műszakban a fűtőház 117,2 százalékos százelegytonnakilométer teljesítéssel 7,72 kilogrammos fajlagos szénfogyasztással 2092 tonna szenet takarított meg. A napi 4743 tonna túlsúly is bizonyítéka annak, hogy a fűtőházban és a csomóponton szervezett együttműködés alakult ki. Különösen *Harmath Mihály* és *Steer Mihály* mozdonybrigádja ért el jó eredményt azzal, hogy a vállalt 5 százalékos szénmegtakarítást 3 százalékkal túlteljesítette, és a műszak alatt öt túlsúlyos vonatot továbbított.

A kocsijavító és mozdonyjavító fiókműhely 121, illetve 102 százalékos tervteljesítést ért el. *Tihanyi István* brigádja a 377—014 számú mozdony időszakos javítását terven felül végezte el. A kocsijavítók napi tíz kocsi terven felüli elkészítését vállalták és minden nap egy kocsival többet adtak ki. *(Sárvári János leveléből.)*

Napi kétezer tonna szén elszállításával segítik a bányászokat

A *Gazdasági Vasutak* oroszlányi üzemfőnökségének dolgozói a bányászokkal együtt készülnek a bányásznap megünneplésére. A bányászok ünnepnapi vállalásának teljesítését úgy kívánják segíteni, hogy augusztus 21-től szeptember 2-ig napi 2000 tonna szén leszállítását vállalták. Ezzel azt a segítséget is viszonozzák, amelyet a bányászok nyújtottak a GV dolgozóinak a vasutasnapi műszak alatt a termelés fokozásában és hozzásegítették a vasutasokat vállalásaik teljesítéséhez. A főnökség dolgozói augusztus 13-án 24 óra alatt 2826 tonna szenet hoztak le a külszíni fejtésről.

Jó vágányszabályozási eredmények

A dombóvári pályafenntartási főnökség létszámába tartozó *Miszler Mihály, Horváth István* pályamunkások és brigádjaik vágányszabályozásnál 142, illetve 128 százalékos teljesítményt értek el. A *ferencvárosi pályafenntartási főnökség* III. szakaszán még ennél is jobb eredmények születtek, noha a ferencvárosi pályaudvaron, mint az ország egyik legforgalmasabb állomásán lényegesen nehezebb a pályafenntartási munka, mint egyebütt. *Juhász János* és *Bocsi Imre* brigádja legyőzve a nehézségeket 146, illetve 137 százalékot ért el vágányszabályozásnál.

„Az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért"

Az 500 kilométeres és a túlsúlyos mozgalom összeegyeztetéséből keletkezett *„összekapcsolt mozgalom"* eredeti formájában nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, ezért ezt a mozgalmat a XI. vasútüzemi értekezlet irányelveinek megfelelően, mind célkitűzéseit, mind végrehajtását illetően átdolgozták. Az átdolgozásban *„az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért"* elnevezést nyert mozgalom végrehajtási utasítása nemrég jelent meg és *augusztus 1-én lépett életbe.*

A végrehajtó szolgálat legfontosabb mozgalma

A mozgalom alapvető feladata — amint nevéből is kitűnik —, hogy az érdekelt szakszolgálatok együttműködésével a tehervonatok utazási sebességét növelje, a tehervonati mozdonyok tervszerű, gazdaságos felhasználását elősegítse, mindezzel az elegytovábbítást meggyorsítsa. A mozgalom nemcsak a szakszolgálatok együttműködését intézményesíti, hanem elvileg összhangba hozza mindazokat a mozgalmakat, amelyeknek segítségével a mozdonyok napi kilométerteljesítményének emelése és megfelelően terhelt vonatok továbbítása lehetővé válik. *Ezért az új mozgalmat a végrehajtó szolgálat legfontosabb mozgalmának kell tekinteni.*

A mozgalom célkitűzéseit a menetirányítók és a mozdonyirányítók befolyásolják döntő módon. Ezért a végrehajtási utasítás kimondja, hogy a mozdonyok felhasználása és vezénylése s ezzel a menetrendszerinti utazási sebesség műszaki és forgalmi feltételeinek biztosítása a menetirányítók és mozdonyirányítók közös munkája alapján történjen. Az utazási sebességgel kapcsolatos eredményeket a vonali menetirányítóknak tehervonatonként külön-külön kell értékelni. A vonatonként megállapított eredményeket naponként három csoportba össze kell vonni és pedig külön a gyorsteher és C, D, külön a közvetlenés irányvonatok, külön a tolatós- és kezelő tehervonatok eredményeit.

A jutalmazás

A menetirányítók által értékelt egyes napi kiemelkedő eredmények alapján külön *pénzjutalomban kell részesíteni a forgalmi és vontatási utazószemélyzetet, vagyis az utazási sebesség növelése — a menettartam betartása — terén kiváló teljesítményt elért mozdonybrigádokat és vonatkísérő brigádokat.* A végrehajtási utasításnak ez a rendelkezése megoldja azt a régi problémát, amely jutalmazás tekintetében érdekellentétet teremtett a mozdonybrigádok és a vonatkísérő brigádok között.

A forgalmi és vontatási utazószemélyzeten kívül *külön pénzjutalomban kell részesíteni az utazási sebesség növelésében, a menettartam betartásában kiváló munkát végző forgalmi szolgálattevőket, állomási irányítókat, menetirányítókat, mozdonyirányítókat, mozdonyfelvigyázókat és általában a forgalom lebonyolításánál, a vonatok összeállításánál érdekelt valamennyi dolgozót,* a tíznapos göngyölített eredmények alapján. Az érdekelt dolgozók jutalomösszege a napi eredmények alapján — vagyis a forgalmi és vontatási utazószemélyzetnél — személyenként 50,— forintnál, a tíznapos értékelés alapján pedig személyenként 100 forintnál kisebb nem lehet. A mozgalom keretében kimagasló eredményt elért dolgozók részére *havonta 100 ezer forintos jutalomkeretet biztosítottak.* Ez a keret az igazgatóságok között az érdekelt forgalmi és vontatási dolgozók létszámának arányában kerül szétosztásra.

Külön élüzemfeltételek

A mozgalomban élenjáró dolgozókat a végrehajtási utasítás bevonja *„a szakma kiváló dolgozója"* címért folyó versenybe. A mozgalom célkitűzéseinek teljesítése érdekében a menetirányított vonalak csomópontjaira (állomás és fűtőház) a mozgalom keretében *külön élüzemfeltételeket állapítottak* meg. A mozgalom célkitűzését, az utazási sebesség növelését, a 12 órás vonatforgalmi terv menetrendszerűségi tényezőjének minél jobb teljesítését a tehervonatok megfelelő terhelésével a mozdonyok minél gazdaságosabb felhasználása jelenti. Ennek mérését *augusztus 1-től kezdve új mutató alapján kell végezni.* Az új mutató menetirányított vonalanként a tehervonatok átlagos terhelésének és utazási sebességének szorzata.

„Az utazási sebesség növeléséért, a mozdonyok gazdaságos felhasználásáért" mozgalom segítségével el kell érni, hogy a tehervonatok a menetrendszerinti menettartammal közlekedjenek. Ezért a végrehajtási utasítás elrendeli, hogy az utazási sebesség növelése érdekében nemcsak az indokolatlan vonatácsorgásokat kell megszüntetni, nemcsak a különböző kezelési műveletek időtartamát kell csökkenteni, hanem a vonatforgalom helyes tervezésén keresztül törekedni kell megfelelően terhelt vonatok — adott esetben *túlsúlyos* vonatok — továbbítására. Ez a feladata az új mozgalomnak, amely helyesen összekapcsolja az utazási sebesség növelését a gazdaságos mozdonyfelhasználással.



A Szolnoki Járműjavító tanműhelyében a jövő szakmunkásai szorgoskodnak. (Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Egy fontos tanulság a Szolnoki Járóműjavító Vállalatnál

Azt a felszabadult légkört, amelyet a XX. kongresszus határozatai a bírálat és önbírálat terén megnyitottak, még nem tudtuk teljes egészében felmérni. Azonban eredmények máris mutatkoznak abban, hogy a dolgozók a felsőbb vezetők felé mindinkább felvetik a vezetés hiányosságait, bírálják az egyes vezetők munkáját.

Az év elején megtartott pártvezetőségek újjáválasztásánál már jól alkalmazták elvtársaink a bírálatot és önbírálatot. Ez építőleg segítette az alapszervezetek vezetőségeinek munkáját, a végrehajtó bizottság irányító, segítő-ellenőrző tevékenységét. *A XX. kongresszus óta a bírálat alkalmazása terén fejlődés tapasztalható, javult a pártélet, emelkedtek a termelési eredmények.* A bírálattal párhuzamosan nem javult azonban kellő mértékben az önbírálat. A párt-végrehajtóbizottságnak, valamint a pártalapszervezeteknek bőven akad még tennivalójuk.

Mi akadályozza a bírálatot?

Ne gondolja senki, hogy a dolgozók bírálatának kibontakozását nem hátráltatják gátló körülmények. Még mindig él a dolgozókban olyan tudat, hogy nem lesz jó nyilvánosan bírálni a szakvonali vezetőket, mert azok nem szívesen fogadják. Nem egy példa indokolttá teszi ezt. *Előfordul, hogy az értekezleteken elhangzott bírálatokat megpróbálják visszaverni, megtorolni, ha nem is nyíltan, de burkolt formában.* Alacsonyabb bérkategóriába való besorolás, munkakör változás, áthelyezés és még néhány mód van arra, hogy sújtsák a bírálót.

Nem egy dolgozó szájából hangzott már el olyan vélemény, hogy *a járóműjavítóban a XX. kongresszus után sem változott a helyzet, mert még mindig vannak kiskirályok.* Példaként említik *Balázs Jozsefet*, a VII. b. osztály vezetőjét. *Kókai Sándort*, a IX. osztály vezetőjét, akik semmibe sem veszik a pártszervezet javaslatát, a dolgozók véleményét.

Balázs Józsefről úgy beszélnek, hogy minden esetben az ő akaratának kell érvényesülnie és mások véleményét, észrevételeit semmibe sem veszi. Például a nők részére készített fürdővel kapcsolatban kijelentette, hogy *amig ő ott lesz, a nők nem fogják megkapni a nekik készült fürdőt.* Mindezek alátámasztják a június 12-én megtartott békegyűlésen elhangzottakat, amikoris a VI. osztály egyik dolgozója elmondta: *egyes vezetők kiskirályok, nem lehet őket bírálni, nem lehet nekik megmondani az igazat.* Ha pedig ez előfordul, akkor a vezető kizavarja a bírálót az irodából, vagy találkozáskor elfordítja a fejét. *Balázs* elvtárs többszöri figyelmeztetés ellenére sem hajlandó magatartásán változtatni.

Kókai elvtársnál nem ilyen durván mutatkoznak meg a hibák. Mégis szükséges, hogy felvessük a bírálathoz való rossz viszonyát, mert hajlamos arra, hogy a pártszervezet helyes véleményét, javaslatát mellőzze.

Üzemünkben kiskirályként emlegetik a VII. b. osztály dolgozói *Zsemlye József* resszortvezető elvtársat. Durva vezetési módszerével „elérte", hogy körülötte türhetetlen a légkör és a művezetők elkérik magukat munkaterületéről. A bírálatban nem látja a segítő szándékot, a bírálatot megtorolja. *Bozsó* elvtársat —, aki bírálta őt — a kocsik elosztásánál brigádjával együtt háttérbe szorította. A pártalapszervezet vezetőségével rossz az együttműködése és érthető, hogy a futó területén a dolgozók joggal elítélik basáskodását.

Erdősi elvtársnak, a vállalat főnökének sokkal erélyesebben kell az ilyen jelenségekkel foglalkoznia, hogy a műszaki vezetők fentebb említett hibái a bírálat és önbírálat egészséges kibontakozása érdekében mielőbb megszűnjenek.

A pártnak joga a termelés pártellenőrzése!

Helytelen egyes műszaki vezető elvtársaknak olyan irányú álláspontja, magatartása, hogy a pártszervezet fölé akarják emelni személyüket. A hibák felvetésekor visszautasítják a bírálatot. *Ezek a vezetők sokkal többre becsülik az adminisztratív intézkedéseket, mint a politikai nevelőmunkát.* Egyesek közülük úgy vélekednek, — sajnos a XX. kongresszus után is —, hogy a pártszervezet foglalkozzon csak a pártmunkával. A párt-végrehajtóbizottság, a pártalapszervezetek nem fogadhatják el ezt a merőben helytelen álláspontot és *ezeknek a vezetőknek végre meg kell már érteniök, hogy a pártszervezetnek joga és kötelessége a termelés pártellenőrzése.* Tudomásul kell venniök azt, hogy a pártmunka döntő célja az emberek öntudatának növelése, a termelés eredményeinek fokozása a nevelőmunka, a pártellenőrzés segítségével.

Vitathatatlan, hogy *Balázs, Kókai* és *Zsemlye* elvtársak szakvonali munkájukat igyekeznek jól elvégezni. Eredményeik azonban méginkább növekednének, ha fokozottabban támaszkodnának a pártszervezetek, a dolgozók véleményére, javaslatára. Ez is egyik fontos tanulsága a XX. kongresszusnak.

Tassi János
a járóműjavító PVB titkára

PERCENKÉNT 223 BETŰ

A legjobb vasutas távirászok versenye

A vasutasnapi események sorában érdekes új színt jelentett az országos vasutas rádiótávirász és Siemens géptávíróverseny. A vasút legjobb távirászai indultak a versenyen, amelyet az idén rendeztek meg először a vasutasnap tiszteletére.

A versenyek után beszélgettünk *Köves János* elvtárssal, a pécsi igazgatóság V. osztályának távirászával, aki tavaly a leningrádi nemzetközi versenyen is részt vett, s a mostani rádiótávirász versenyen első helyezést ért el.

— A versenynek nagy súlyt adott — mondotta tapasztalatairól —, hogy

az őszi forgalom előtt került lebonyolításra.

Ugyanis az őszi forgalomban sajnos, nem sokat emlegetett, de igen fontos szerepük van a távirászoknak is. A pontos, megbízható táviratok éppen úgy elősegítik az őszi forgalom sikerét, mint bármely más szolgálati ág dolgozóinak jó munkája. És arról sem szabad megfeledkezni, hogy a gyors adás és vétel csökkenti a távközlővonalak túlterheltségét. Nem nehéz kiszámítani, hogy ha egy táviratleadása 10 perc helyett csak 7 percig tart, ez 500 táviratnál már 1500 perccel, vagyis több mint 24 órával mentesíti a vonalakat s a fontos táviratot is előbb célhoz ér.

Az idei verseny a tavalyival összehasonlítva azt mutatja, hogy jelentősen, 18,5 százalékkal

növekedett a versenyzők átlageredménye és csökkent a hibapontok száma.

A géptávíróversenyen például egy versenyző 10 perc alatt tavaly átlag 1606 betűt, az idén 1645 betűt írt le, az egy versenyzőre eső átlag tavaly 105,4, az idén 125,3 százalék volt. Csökkent a hibapontok száma is, tavaly átlag 14,5 százalék, az idén csak 8,6 százalék hibát ejtettek átlagosan. A géptávíróversenyen hiába kerestük a debreceni és a miskolci igazgatóság versenyzőit, és ez a körülmény csökkentette a verseny országos jelentőségét.

A rádiótávirászverseny 47 részvevőjének átlagos eredménye 130—140-es ütemátlagnak felelt meg. Ezt akkor lehet legjobban értékelni, ha tudjuk, hogy a posta nemzetközi mágel *Aranyi Sándorné*, a Távközlő Főnökség távirásza érte el az első helyezést. A második és harmadik helyre szintén a Távközlő Főnökség dolgozói, *Tarjáni Istvánné* és *Győry Ferenc kerültek.* A versenyek első helyezettjei 700—700 forint vezérigazgatói jutalomban részesültek, ezenkívül további 9—9 részvevő kapott pénzjutalmat.



A Siemens-távíróverseny első helyezettje, Aranyi Sándorné munka közben. (Lengyel Károly felv.)

sodosztályú vizsgájának kötelező vétel-adási feltétele percenkint 80 ütem. A versenyen több fiatal távirász is feltűnt, többek között *Hamari László*, Záhony állomás távirásza, aki negyedik helyezést ért el. Hamari elvtárs a verseny után kijelentette, hogy a fiatal távirászok fejlődését, kiképzését igen nagymértékben elősegítené, ha rendszeresen gyakorolhatnának, azonban

a vasutnak nincs gyakorlógépe.

Az országos versenyeken, valamint a nemzetközi versenyeken a vasúti rádiótávírászok így kedvezőtlenebb előfeltételekkel tudnak csak indulni.

A rádiótávirászversenyen első lett *Köves János*, percenkint 220 szám, 195 betűvétellel és 157,5 szám, 143 betűadással, második *Oláh József*, szegedi igazgatóság (200, 165, 150,5, 140,6), harmadik *Nagy Béla*, Dombóvár állomás (205, 170, 134, 127,5). Az országos Siemens távirászversenyben percenkint 223 betűadási sebesség-

Egy fiatal állomás „öreg" kiváló dolgozói

Berente szénpályaudvar mindössze egy éves, a dolgozók eredményei azonban rácáfolnak fiatalságára. Egész sor dolgozó ugyanis csaknem a pályaudvar fennállása óta teljesíti a kiváló dolgozó szinteket. Vannak olyanok is, akik előző szolgálati helyükről „hoztak magukkal" néhány hónapot új szolgálati helyükre. *Lemperger Sándor* egyfolytában 19 hónapja teljesíti a kiváló dolgozó szintet. *Miklós László* térfőnök 9, *Székely Dezső* térfőnök 7, *Novák Miklós* váltóőr, *Farkas József*, *Képes Károly*, *Lászlófalvi Adolf* forgalmi szolgálattevők, *Turai József* gépkísérő, *Fekécsházi Károly* térfelvigyázó, *Mikovszki József* és *Madácsi Béla* térfelvigyázó szintén 7 hónapja teljesítik ezt a fokozatot, míg *Laczai Ferenc tolatásvezető*, *Olajos Mihály*, *Bocsi János* váltóőrök és *Diószegi József* kocsifelíró 6 hónapja dolgoznak kiváló dolgozó szinten. *(Miklós László leveléből.)*

Nemzetközi ÉLET

A szovjet vasutasok életéből

A leningrádi rendezőpályaudvart az utazóközönség „vonatgyár"-nak nevezi. A rendező-vágány hossza meghaladja a 200 kilométert. Legutóbb a gurítódombról az irányvágányokig igénybevett sínpárokat, a biztonság fokozása végett, a városi villamosokéhoz hasonló kerékvezetésű sinekkel cserélték ki. Ezzel a gurítódomb teljesítménye 8—10 szerelvény rendezhetőségével nőtt, ami igen jelentős.

A harkovi mozdonygyár most bocsátotta útjára az első, úgynevezett háromrészes motoros mozdonyát. Dieselmotorjainak teljesítménye eléri a 6000 lóerőt. A gép irányítása egy vezetőhelyről történik. A próbaút során nagyszerű teljesítményt nyújtott: könnyedén vitt 6100 tonna súlyú szerelvényt. A mozdonyvezetők a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak az új motoros mozdonyról.

A moszkvai pályaudvarokon elsőként vezették be azokat a beszélő-automatákat, amelyek a vonat közeledésekor hangos szóval figyelmeztetik a közúton közlekedő dolgozókat és járműveket. Rövidesen megkezdik a készülék sorozatgyártását és széleskörű alkalmazását.

Vasút 2400 méterre a tengerszint felett

A közelmúltban kedves vendég tett látogatást a Német Demokratikus Köztársaságban: *Teng Dai-juan* elvtárs, a Kínai Népköztársaság közlekedésügyi minisztere. A miniszter az újságíróknak adott válaszában több érdekes adatot közölt Kína vasútjáról.

Elmondotta többek között, hogy a Kínai Népköztársaságnak igen sok hegyi pályája van. Ezek fenntartása nagy gondot okoz. Megemlítette például a Peking közelében, a Funktai—Satsen között lévő vonalat, amely nem hosszabb 105 kilométernél, de 65 alagúton vezet keresztül. Közülük a legmagasabb, 2400 méternyire épült a tenger szintje felett.

Teng Dai-juan elvtars büszkén számolt be arról, hogy a kínai tehervonatok 90, a személyszállítóvonatok 96 százaléka menetrend szerint közlekedik. Sík vidékeken 2700 tonnás vonatokat is járatnak. Elmondotta még, hogy a kínai pályaépítés 270 000, a vasúti járműjavítók pedig 50 000 embert foglalkoztatnak, ebben az esztendőben 1900 kilométer új vasútvonalat építenek. A kínai vasutasok 4 százaléka nő.

Hírek a világ minden részéből

Az olasz vasutak igazgatósága emelni szándékozik a személyviteldíjakat. Az első kocsiosztályon 14, a második kocsiosztályon pedig 8 százalékkal emelik a tarifát. Ezenkívül csökkenteni akarják a vasúti kedvezményeket.

★

Az amerikai vasúttársaságok 23 000 vasutast bocsátottak el vagy küldtek „kényszerszabadságra". A társaságok az acélipari munkások sztrájkja következtében beállott forgalomkieséssel indokolják a rendelkezéseket.

★

A bábelbergi Karl Marx Művekben nagytípusú dieselmozdonyok építését tervezik 1957 januárjától. Két mintamozdonyt már ez év októberében átadnak a vasútnak kipróbálásra.

★

A legutóbb megjelent Világstatisztikai Szemle közli, hogy a tényleges és nyugdíjas francia vasutasok száma, családtagjaikkal együtt nem kevesebb, mint 2 millió személy.

★

Az Arlberg-vonal második vágányának megépítésével kapcsolatban Svájcban nagy érdeklődéssel fogadták az osztrák államvasutak vezérigazgatójának nyilatkozatát, mely szerint tárgyalások indulnak az osztrák vasutaknak nyújtandó 200 millió svájci frank kölcsön ügyében.

★

A francia vasutak kísérleteket folytatnak menetközben leakasztható vonatrészekkel. Erre azért van szükségük, hogy az elágazási állomásokon a vonatok a közvetlen vonatrészt a vonat megállása nélkül tudják lehagyni. A megállások kiküszöbölésével is gyorsítani kívánják a közvetlen vonatok közlekedését.

HÁROM ORSZÁGON KERESZTÜL

II.

A tengerrel kora reggel találkoztunk Sztalinban, az egykori Várnában. Már a hajnali órák nagy hőséget ígértek, a nap folyamán azután fel is kúszott a hőmérő árnyékban 39 fokot mutatott. Így talán mondanom sem kell, milyen üdítően kellemes volt ez a találkozás a Fekete-tenger hullámaival, amelyek egy-két méter magasra is felcsaptak. Így aztán, akár akartuk, akár nem, meg kellett győződnünk arról, hogy a tenger vize valóban sós.

Sztalini tartózkodásunk sem volt hosszúra méretezve, de azért összegyűjtöttünk egy tarsolyra való bolgár furcsaságot. Íme, néhány: éles csilingelés az utcán, hátrafordulunk, vajon milyen is a sztalini villamos, hát legnagyobb meglepetésünkre egy autóbusz igyekszik előzni egy konflist. Mert a városban még nagyon divatos ez a közlekedési rekvizitum, a világ minden részéből itt nyaraló külföldiek, kínaiak, angolok, franciák, németek, csehszlovákok és magyarok el nem mulasztanának egy kis esti sétakocsikázást. És a csilingelő autóbusz után már kevésbé lepődtünk meg azon, hogy a konfliskocsik viszont dudálnak, mint az autók.

Meglepetést de a meglepetések sek kevéssé kellemes fajtájából valót keltettek a bolgár ételkülönlegességek. Megkóstoltuk, ámde nemigen szerettük meg a leforrázott és meghámozott olajos zöldpaprikát, az olajjal leöntött nyers uborkát és paradicsomot. Örömmel vásároltunk viszont a sok rétesbolt egyikében egy félkilós rétest — ez is bolgár különlegesség: A rétest nem darabszámra, hanem súlyra mérik — de örömünk hamar lehanyatlott, amikor a gyönyörű, friss-meleg rétesből valóságos kis olajpatakok futottak le a forró aszfaltra. Pedig belátjuk, a bolgároknak igazuk van, hiszen a sokszor trópusi melegben sokkal egészségesebb az olaj, mint a zsír. A nagy meleg miatt a bolgár városokban a déli és koradélutáni órákban nagyon lecsendesedik az élet, az üzletek is reggel 7-től 11-ig és délután 4-től 7 óráig tartanak nyitva. Mindenfelé hűsítő italt árulnak az utcákon, s a kellemesízű gyümölcsitalok sokkal kedveltebbek, mint a bor, vagy a sör. Itt jegyzem meg, hogy egész Bulgáriai utunk alatt csak egyetlen részeg embert láttunk, Burgaszban. Lehet, hogy ez sem bolgár volt, mert matrózruhát viselt.

Első tengeri utazásunkon ismerkedtünk meg a tengeri betegséggel, de hamar rájöttünk az orvosságára is: a jófajta pálinka mértékletes fogyasztása a legjobb ellenszer. 110 kilométeres tengeri út után érkeztünk az egyik legrégebbi bolgár kikötővárosba, Burgaszba. Rekkenő volt a hőség, amikor partra szálltunk, de a kikötőben serényen folyt a munka. Csokoládébarnára lesült rakodómunkások sürögtek a nagy kereskedelmi hajók, uszályok körül, a rakparton felhalmozott árutömegek, ládák, bálák sokféle nyelvű feliratot viseltek. A kikötőben árult sokfajta étel, gyümölcs, frissítő, fagylalt, hal, kagyló között örömmel fedeztük fel a függőt, amelynek kilóját 12 léváért — mintegy 25 50 forintért — vesztegették. A városi kirakatokban főleg a sokféle, finomkidolgozású bőráru nyerte meg a tetszésünket.

Fárasztó, de feledhetetlenül szép utazás következett ezután: Burgaszból Tirnovóba mentünk. Az út azért volt fárasztó, mert a vonatablakokat hol fel, hol le kellett húznunk a 300 kilométeren keresztül. Ugyanis a táj szépségeiből — meredek hegyi pályán, 24—25 százalékos emelkedőkön kapaszkodtunk fel, ereszkedtünk le — semmit sem akartunk elmulasztani, ezért ki-kihajoltunk az ablakon, viszont utunkat 24 alagút tarkította, s ilyenkor mindig fel kellett húznunk az ablakokat. Hatalmas, ötcsatlós mozdonyok továbbítják itt a vonatokat. A mozdonyokat a Német Demokratikus Köztársaság szállítja Bulgáriának.



Tirnovói látkép

Tirnovón. Bulgária egykori fővárosán keresztül utaztunk a mai fővárosba, Szófiába. Tirnovó a hagyományok városa, keskeny, középkori emlékeket őrző utcáival, a hajdani királyi vár romjaival, rómaikori emlékekkel. — Szófia, ez a 600 000 lakósú, egyre épülő, világvárosiasodó metropolisz viszont a jelen és a jövő városa. De jellemző a bolgár nép tiszteletére a múlt emlékei iránt, hogy a nagy építkezéseknél milyen gondos védelemben részesítik a műemlékeket. Az új épületek megkerülik, valósággal féltő gonddal veszik körül a történelmi patinájú épületeket. A világhírű Balkán Hotel mellett számos új, korszerű szálloda épült. Mi a szintén elsőrendű nagyszerűen felszerelt Moszkva Szállóban kaptunk szállást, rengeteg más külföldi vendéggel együtt.

(folytatjuk)

Tóth István

Megsémázzuk a Danit!

Dombóvár állomáson szilárd gyökeret vert a „vasutas-sakk"

Ha idegen téved *Dombóvár állomás* Pécs felőli végére, ahol a síktolatás folyik, ugyancsak hegyezheti ám a fülét, ha meg akarja érteni, miről beszélnek a dolgozók munka közben. Azt mondja például *Magyar József* tolatásvezető:

— *Gyerünk, emberek, megsémázzuk a Danit.*

A „Dani" mégcsak rendben van, hiszen mindenki tudja, aki jártas a vasutas nyelvben, hogy a D-vonatot, vagyis a gyors-tehervonatot becézi ezen a néven a teherpályaudvari nyelvjárás. De a *sémázás*, az valami új.

Mi a sémázás?

Mielőtt elárulnánk az új kifejezés jelentését, hadd szögezzük le ismét a régi igazságot: *egy új munkamódszer életképességét az mutatja legjobban, ha a dolgozók a saját szájukize szerinti nevet adnak neki.* Ez tudniillik azt bizonyítja, hogy magukévá tették, megszerették és most már nem akarnak megválni tőle.

Ez történt Dombóvár állomáson az új síktolatási módszerrel, a *lépcsőzetes elegyrendezéssel*. Mindjárt kezdetben, amikor az oktatásokon megismerték, nagy érdeklődéssel és kedvvel foglalkoztak vele. Majd, amikor a gyakorlatban is alkalmazták és annyira megszerették, hogy teljesen magukénak érezték, a módszer alapját képező elegyrendezési sémáról *„sémázásnak"* nevezték el. És most már mindenki tudja Dombóvár állomáson, hogy *a „sémázás" lépcsőzetes módszer szerinti finomrendezést jelent.*

De nemcsak tudja, hanem *csinálja* is. Mindegyik síktolató brigád sémázik ma már Dombóváron. Rövid idő alatt jutott el idáig az állomás, de korántsem olyan egyszerűen, amint az idő rövidségéből következtetni lehetne.

Akik tanítottak és akik tanultak

Dr. *Bakonyi Antal* elvtárs, a pécsi igazgatóság III. osztálya oktatási csoportjának vezetője, akinek szívügye a lépcsőzetes tolatás s akinek gyakori dombóvári látogatása (jelenleg is itt van), nyilván nagymértékben hozzájárult, hogy ez a módszer az igazgatóság állomásai közül éppen itt, a pécsi terület kulcsállomásán honosodott meg ilyen gyorsan, a két oktatótisztet, *Szücs Gyulát* és *Barczi Ambrust* dícséri:

— Barczi elvtárs érdeme — mondja —, hogy a sok közt megtalálta azt a vonatot, amelyre leginkább alkalmazni lehetett az új módszert. Miután az elméletét Szücs elvtárssal együtt jól megtanították, már májusban sor kerülhetett gyakorlati alkalmazására az erre a célra kiválasztott 1962/D érkező vonatnál. Nehéz vonat ez, mert Budapest—Nyugati legtöbbször olyan zilálton küldi, mintha vasvillával lenne összedobálva. Százhúsz perc kellett hozzá mindig, hogy 20—30 helyi kocsi hozzáadásával megcsinálják belőle az induló 1962/D-t Pécsre és a 4062/D-t Gyékényesre. Az előzetesen elkészített séma alapján első intrádára *felényi idő alatt sikerült a vonat rendezése.* Június elején a Pécs, Bátaszék, Kaposvár, Nagykanizsa állomás oktatótisztjei, tolatásvezetői, kocsimesterei, kocsirendezői előtt megtartott bemutatón pedig mindössze 35 percet vett igénybe.

Szücs és Barczi elvtárs szerényen hallgatja a dícséretet és igyekszik minden érdemet a tolatásvezetőkre hárítani:

— *Koch Henrik* volt az, aki a brigádjában lévő *Polyák Mihállyal* legelőbb felismerte a lépcsőzetes rendezés előnyét — meséli Szücs elvtárs. — A Koch-brigád gyorsan bele is tanult a dologba. Az ő példájukon felbuzdulva *Tóth Vendel* tolatásvezető brigádja is alkalmazni kezdte a módszert, mégpedig szép sikerrel. *Ma már minden brigád sémázik, úgyhogy jelenleg valamennyi tolatós és gyorstehervonat lépcsőzetes módszerrel kerül megrendezésre Dombóváron.*

Jó játék a „vasutas-sakk"

— Érdekes —, veszi át a szót Barczi elvtárs —, hogy *Magyar József eleinte idegenkedett az új útra lépni.* Nyilvános bírálatot is kapott ezért. *A bírálat használt, Magyar elvtárs szintén hozzáfogott a lépcsőzetes tolatáshoz és mindjárt kezdetben olyan jó eredményeket ért el, hogy az első gyakorlati bemutatót már az ő brigádja tartotta.* Azóta is sokat haladtak előre a módszer alkalmazásában, állandóan versenyeznek a Koch-brigáddal. Hol az egyik, hol a másik van az élen.

Magyar elvtársnak annyira szenvedélyévé vált a sémázás, hogy odahaza is ezt *„játssza"* a fiával. Gyufás skatulyák helyettesítik a vonatot. A dobozokat megszámozzák és feladványokat oldanak meg velük. *„Vasutas-sakk"*-nak nevezték el a játékot. A tolatási szünetekben a kocsirendezők is szívesen szórakoznak vele, csak úgy fejben, vagy papíron oldva meg a lépcsőzetes tolatási műveleteket. Ennek köszönhető, hogy Magyarék és Kochék, de a többiek is, már annyira „benne vannak" a dologban, hogy a sémát se nézik, csak megszámozzák a kocsikat és olyan pontosan állítják össze a vonatot, hogy minden középállomási kocsi sorrendben, pontosan egymás mellett van.

Mi hasznot húz mindebből az állomás?

Potyondi József elvtárs, állomásfőnök örömmel újságolja, hogy amióta a tolatós- és gyorstehervonatok rendezése az új módszer segítségével fele időre rövidült, *a fajlagos kocsimozgatási egységidőt sokkal jobban tudják teljesíteni.* Év elején még nagyon rosszul álltak ezzel a tényezővel: februárban 80, márciusban 91, májusban 95 százalékos volt a kocsimozgatási egységidő teljesítése. *Júniusban, amint alkalmazni kezdték a sémázást, egyszeriben felugrott 108 százalékra, júliusban pedig 111-re. A menetrendszerinti vonatinditásban beállott nagy javulást is a lépcsőzetes módszernek tulajdonítják.* Áprilisban még 66 százalék volt a tehervonatok menetrendszerinti indítása, ma pedig 105 százalék körül mozog.

Dombóvár mellett most a pécsi igazgatóság valamennyi arra alkalmas állomásán meg akarják gyökereztetni a lépcsőzetes elegyrendezési módszert. Bakonyi elvtárs ehhez azt kéri, hogy mielőbb kapják meg az oktatás megkönnyítésére a tolatóasztalkákat, amelyeket a vasúti főosztály megígért.

Szász Ferenc

A RÁKOSI GURÍTÓDOMBON

A gurítódomb hosszan nyúlik el a fűtőház oldalán. Szinte megállás nélkül húznak fel a dombra a rendezésre kerülő tehervonatok, vagy engedik lefelé egyesével, csoportosan az irányvágányokra a kocsikat.

A 6964-es 17 perc alatt — kész!

A rákosi gurítódombot Ferencváros „mankójának" nevezik. A Nyugati gurítódomb megépítésével és gépesítésével ez az elnevezés is elhalványodik majd. Ma még azonban vidáman és lendületesen folyik a gurítás. A 6964-est 14.10 órakor húzták fel a gurítóra. 46 kocsiból állt a szerelvény és 17 perc alatt, ahogy *Tomik István*, a gurítótorony kezelője mondja: *„fix und fertig"* voltak. Szép teljesítmény! És mennyi gonddal, figyelemmel teli ez a munka. — *„A 17-re egy üres szalad, utána vigyázzunk, mert sok kocsi jön még a 19-re! Vigyázz! négytengelyes nehéz kocsi gurul."* És mennyi figyelmeztetés száll a megafonon át az irányvágányokon mesterien sarúzó *Gólya Péter* előmunkás és csapata felé.

Deme Ferenc a felhúzóval jár. Bejön, füstös, olajos, izzadságcseppek ereivel tarkált arccal a toronyba. — *Hát ez is megvót!* — mondja és két korty vizet iszik. Olyan huzat van a sütő nap alá fészkelt bódéban, hogy csáléra fordult sapkáját is röpíti. Elkapja időben.

Deme elvtárs nemcsak felkíséri, hanem Toldi vendégoldalára emlékeztető kiakasztó rúdjával kapcsolja szét a kocsikat.

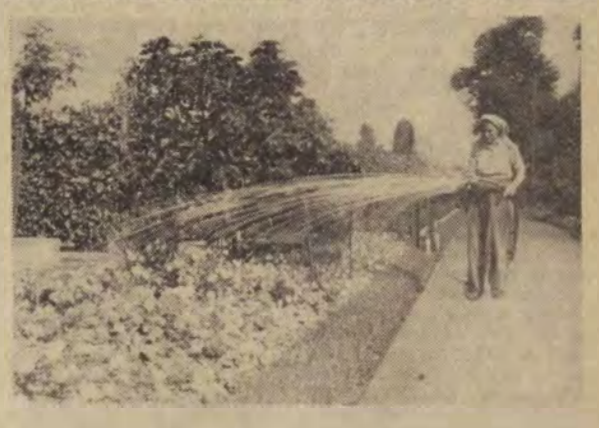
— Ez is kocsirendezői munka — mondja szakmájára büszkén. — Egy elnézett kocsi sok bajt csinál és bizony erő is, testi ügyesség is kell ehhez a munkához. Ott kezdődik a dolgunk, hogy „kilevegőztetem" az érkező vonatot, a tömlőket fölrakom az úrkapcsolatra, lazára engedem a csavarkapcsokat, nehogy baj legyen a kiakasztással. Amikor a *„gurító húzhat"*, felkísérem a szerelvényt. A jelzésekre figyelünk és az engedély után a hátratolás alatt sorba akasztom szét az előre megírt kocsikat. Ha nem törölték le a régi számot — ez is előfordulhat — akkor segít a bárca és a helyismeret. Végsősoron itt van *Tomik* elvtárs és a rendezési jegyzék szerint küldi a gurítóról a kocsikat és csoportokat. A gurítás után a betologatás is a mi munkánk, majd kivisszük a gépet új fogásra és minden kezdődik elölről.

A sarusok rakományt igazítanak

A 6964-es után pár perc szünet következik, de ez nem munkaszünet, nem a pihenés percei. *Gólya Péter* emberei: *Dallos Mihály, Kiss IX. József Hegedűs Ferenc, Seres Sándor, Barna László és Kolesza István* fehérre mázolt sarui pillanatok alatt felkerülnek a sarutartó padkákra és futó lépés: rohannak — önkéntes elhatározásból — egy rakomány csuszamlott kocsit *„helyrepofozni"*, mert tudják, ha nem így fognák fel a dolgot, 48 óráig is elrostokolna rakományigazítás végett a kocsi.

Lovas János intéző ballag kifelé a térre. Az ő lelkén száradna itt minden baj elsősorban, nem rest hát napjában többször is megnézni „fiait". Büszke rájuk, szereti őket, mert nyíltszívűek és oda vannak a vasútért, balesetmentesen dolgoznak. *Gólya Péter* a társai nyelvén szól mikor így beszél: — *Tessék megírni az újságban, hogy mi szeretünk dolgozni, ha értelmét látjuk.* — És örömmel újságolja, hogy várják a legközelebbi bérfizetést, mert mostanában már jobban gondolnak rájuk, mint azelőtt.

A gurítódomb sarusai, irányítói, felhúzói és váltókezelői Rákos állomáson is helytállnak ugyanazzal a lendülettel és áldozatkészséggel, mint azt a többi gurítódombok hősei teszik.



A hatvani kertészet dolgozói 700 kilométeres szakaszt látnak el távol, virággal (Kovács Géza felv.)

AZ ŐSZI FORGALOM ELŐTT A LANDLER KOCSIOSZTÁLYÁN

A Landler Jenő Járóműjavító kocsiosztályán járunk. Néhány nap múlva teljes lendülettel megkezdődnek az őszi szállítások és most itt arra vagyunk kíváncsiak, hogy teljesítette-e az osztály javítási feladatát, elkészültek-e a kocsik. Amíg Papp János osztályvezetőt keressük, szétnézünk a műhelyben is. Van munka bőven, minden vágányon állnak a kocsik, de azért szemmel láthatóan kevesebb kocsi vár javításra, mint néhány hónappal ezelőtt. Ez jó jel, hiszen amikor a vasút megkezdi az őszi szállítást —, akkor már nemigen várhat kocsi javításra.

— *Valóban ez a helyzet* — mondja később *Papp János* osztályvezető. — *A munka dandárján már túl vagyunk. A mi őszi forgalmunk március, április, május, június, július volt. A késői tél miatt elmaradtunk az első negyedévi tervvel, s a lemaradást most nyáron akartuk pótolni. Kiszámítottuk, hogy havonta 30—40 kocsit kell terven felül megjavítani ahhoz, hogy augusztusra teljesítsük teljes tervünket.*

— *És sikerült?*

— *Sajnos nem teljesen. Júliusban például 361 fővizsgát és 264 középjavítást, összesen 625 teherkocsit javítottunk az előírt 610 helyett, vagyis ismét túlteljesítettük a tervet, de az év elejei lemaradást nem sikerült teljesen pótolnunk. 190 kocsi volt az adósságunk, de csak 125 kocsit törlesztettünk belőle.*

Az ETI és a darabszám

A kocsiosztály tehát 65 kocsival adós maradt. Mégsem mondhatjuk rájuk, hogy rosszul dolgoztak. A műhely munkáját a megjavított kocsik számán lehet a legjobban lemérni és itt nagy előrehaladás történt. Azelőtt a darabszám teljesítése helyett főleg az ETI-terv teljesítésével törődtek. Az ETI-t pedig sokféleképpen lehet teljesíteni. Lehet úgyis, hogy például a vasvázas kocsiknál a hűtőátalakítást szorgalmazzák, mert az *„nyomja az ETI-t"*. De emögött nincs darabszám. A vasútnak pedig kocsik kellenek. Éppen ezért a műhely is erre fordította a főslyt, *elsőrendűnek a darabszám megjavítását tekintette* és közben törekedett arra, hogy ETI-tervét is teljesítse. Ez sikerült is. Márciusban például az ETI-teljesítés 118. májusban 113, júniusban pedig 106 százalék volt.

Figyelembe kell venni azt is, hogy bár jelentősen javult az anyagellátás, zökkenők mégis voltak. Júniusban például egyszerre 100 kocsi várt kormányszelepre, de ugyanígy hiány volt a kerékpárokban, rugókban is. Júliusra már javult a helyzet, s ezért dicséret illeti a társszolgálati ágak dolgozóit és vezetőit.

El kell mondanunk még egy jelentős dolgot: *a kocsiosztályon kezdik elfelejteni a hóvégi hajrát.* Az elmúlt félévben *hajrá* mindössze egyszer volt júniusban, akkor is a már említett kormányszelepek késői érkezése miatt. A *hajrát* megszüntették anélkül, hogy különösebb dolgokat cselekedtek volna. Mindössze az történt, hogy *napokra és brigádokra felbontották a tervet és a napi feladatok végrehajtását minden nap számonkérték.*

Lássunk erről egy példát az alváz-brigádoknál. Négy alváz-brigád dolgozik, s naponta 12 kocsit kell elkészíteniük. Reggel a művezetővel megbeszélik a napi munkát, s meghallgatják a szekrénylakatosok, valamint a bognárok kívánságait. Ezt figyelembe véve döntik el, hogy melyik 12 kocsit kezdjék javítani. Így *nincs fennakadás, a munka összehangolt és szép eredmények születnek.* Az osztályvezető pedig az egész osztály munkájáról tart reggelenkint megbeszélést, ha valahol akadály van — intézkedik. Ezzel a napi ellenőrzéssel érték el, hogy a tervnek megfelelően minden nap elkészült az előírt kocsimennyiség, sőt öt hónap alatt még a terven felüli 125 kocsi is az első negyedévi adósság törlesztéséül.

168 százalék szénkirakásnál, 278 százalék árukirakásnál

Papp Imre kiváló dolgozó, Szeged-rendező szertárnál 168 százalékos kirakási eredményt ért el. Papp elvtárs már 14 hónapja tartja a kiváló dolgozó szintet. *Adonyi József*, aki 11 hónapja végzi munkáját kiváló dolgozó szinten, 153 százalékos szénkirakási eredménnyel büszkélkedhet. *(Sziládi Sándor leveléből.)*

A Budapesti Rákodási Főnökség létszámába tartozó *Magda József* és brigádja augusztus 19-én 10 és fél óra alatt 1920 mázsa árut rakott ki, ami 263 százaléknak felel meg. *Rigó István* rakodómunkás ugyanaznap 497 mázsa árut kirakásával 278 százalékos teljesítményt ért el.

Nem ő nyerte a főnyereményt

Ilyen jókedvűnek régen látták munkatársai Osztos Károlyt, az Északi Járóműjavító szállítómunkását. Állandóan mosolyog, vidáman csillognak a szemei, úgy jár-kel a műhelyben, mint, aki megnyerte a főnyereményt. Pedig nem nyert százezer forintot — „csak" 50 000-et.

A minap, ahogy hazaérkezett albertirsai lakására, mindjárt látta, történt valami, mert úgy hancúrozott a négy kisebbik gyerek, hogy majd kirúgta a ház oldalát, az asszony meg diadalmasan várta már a küszöbön, újságot szorongatva a kezében.

— Apus, nézd, kihúzták a kötvényünket . . .

— Ugyan már, ne beszélj — hitetlenkedett a tömzsi ember, de azért már költözködni kezdett belé is az öröm.

— Hát nézd, stimmelnek a számok . . .

— Stimmelnek, stimmelnek, de azért a végén vakmi nem fog stimmelni.

Nyugalmat erőltetett magára, s mintha mi sem történt volna, hozzákezdett a házkörüli munkához. Mert munka az van otthon elég. Tavaly, az asszony váratlanul házat örökölt, de olyat, hogy amikor egy percre beléptek megtekinteni, már is fordultak kifelé, nehogy a fejükre düljön. A szakbizottság is egyperces vizsgálódás után megállapította: lakhatatlan.

Pedig nagyon kellett volna a lakás, mert a nyolctagú család ugyancsak szűkölködött a helyben. Osztos Károly másnap nyakába vette a várost, ment OTP-től OTP-ig, hogy kölcsönt szerezzen házépítésre. Szeptember 1-én megvolt a kölcsön, néhány nap múlva megkezdődött az építkezés és decemberre már be is költöztek az új házba, bár külső vakolására már nem futotta a pénzből. A gondok azonban nem sokkal lettek kisebbek, hiszen a havi 850—900 forintos keresetből minden hónapban 160 forint törlesztést kellett fizetni a kölcsönre, s még így is 15 évig tartott volna a visszatérítés. Szóval jókor jött az Ötödik Békekölcsön harmadik sorsolása.

— Mihez kezd a pénzzel?

— Óh, megvan a helye minden forintnak. Huszonkilencezer forintot mindjárt bent hagytam, visszafizettem a kölcsönt. Sokan mondták, hogy nem jól teszem, a kölcsön rá ér, de én úgy gondoltam: engem szerencse ért, érjen hát mást is, hiszen azt a pénzt megkaphatja valaki házépítésre, akinek épp úgy szüksége van rá, mint nekem volt tavaly. Ötezer forintot bent hagytam betétkönyvre, 6020 forintot pedig felvettem készpénzben. Szóval összesen 40 020 forintot kaptam az 50 000 forintos nyereményből. Most aztán kifizettük a házat, lesz ruha a családnak, egyszóval bevásárolunk . . .

Ezért jókedvű most Osztos Károly, pedig nem is ő nyerte a főnyereményt.

Elrabolt vidámság

Körülbelül 10 hónappal ezelőtt Eger állomás főnökét Debrecenbe helyezték VI. osztály vezetőnek. Ennek következtében a bélapátfalvi állomásfőnököt Egerbe, a vámosgyörkit Bélapátfalvára, a füzesabonyi állomásfőnök helyettest Vámosgyörkre helyezték át. Természetesen egyiknek sincs lakása az állomáson, mert tíz hónapja nem tudnak, vagy inkább nem akarnak lakást biztosítani Debrecenben a volt egri főnöknek.

El lehet gondolni, mennyire megnehezíti az egri és bélapátfalvi állomásfőnök munkáját, hogy folyton utazgatniok kell, csak egy héten egyszer láthatják családjukat, nem is beszélve arról, hogy ez anyagilag annyira érinti őket.

Belőlem a négygyermekes családapa beszél, amikor ezt a problémát feszegetem, mert tudom, hogy ezek az elvtársak is családapák, nekik is jólesne munka után családi körben örülni gyermekeik kacagásának. Ezt a vidámságot nagyon hosszú idő óta elrabolják tőlük.

Bakó János
miskolci igazgatóság



A celldömölki Építési Főnökség 11. számú építésvezetőség dolgozói a közelmúltban elkészítették és átadták rendeltetésének a zalaegerszegi felvételi épület fedett peronját. Nem akarunk ünneprontók lenni, de hiányzik a peronkerítés, a virágtartó oszlopok sora. Reméljük, ezek is hamarosan elkészülnek.
(Mező László felv.)

A szocialista törvényesség betartásáról

tárgyalt a szakszervezet elnöksége

A szakszervezet elnöksége legutóbbi ülésén a szocialista törvényesség betartását vitatta Ferencváros állomás és a Keleti Fűtőház tapasztalatai alapján. Bár a tárgyalás alapjául szolgáló jelentés csak e két szolgálati hely konkrét adatait tartalmazta, a vitában a vasút egészéről szó esett.

A jelentés megállapította, hogy korábban a szocialista törvényesség vizsgálata egyoldalúan a dolgozók kötelezettségeinek elemzését jelentette, s alig esett szó a dolgozók jogainak csorbításáról, a rendeletek, a Munka Törvénykönyve be nem tartásáról. A mostani tárgyalás új módon, a XX. kongresszus szellemében nyúlt a kérdéshez, s elsősorban a dolgozók kezdeményezését gúzsbakötő, sokszor az embertelenség határáig elmenő törvénysértések megszüntetésének útját, módját kereste.

Az elnökségi ülés értékelésénél tekintsünk most el azoktól a helyes intézkedésektől, amelyeket a vizsgálat és a hozzászólások megállapítottak, annál is inkább, mert a törvények betartása vezetőnek és beosztottnak egyaránt kötelessége. Szóljunk inkább azokról a törvénysértésekről, amelyek még ma is felütik a fejüket, s amelyek elkövetői ellen alig foganatosítottunk egyebet, minthogy elítéltük viselkedésüket,

Ismerjük meg a törvényeket

Amilyen hiba, hogy a vezetők nagy része nem ismeri a törvényeket, s főleg intézkedéseik nem tükrözik a törvény szellemét, éppen olyan helytelen, hogy a dolgozók nagy része nem ismeri jogait s így nem is él azzal. Meg kell ismertetni a dolgozókkal jogaikat. S ha valahol van tennivalója a szakszervezetnek, ezen a téren ugyancsak van. Persze túl kell menni a megismertetésen és olyan szellemet kell kialakítani a vasúton is, hogy a dolgozók éljenek jogaikkal és maguk követeljék a törvénysértők felelősségrevonását;

A törvénytelenség újabb törvénytelenséget szül, s végső fokon a vasút jobb munkájának kerékkötője. Általános panasz például az utazószemélyzet időelőtti berendelése, s tudvalevően a készenléti időre bért nem kapnak. És még vannak, akik csodálkoznak, hogy a dolgozó az értesítés után nem szívesen megy szolgálatba, tudva, hogy órák hosszat fog tétlenül várakozni az állomáson, vagy a fűtőházban. S aki szót emel, azt — enyhén szólva — rendbontónak nevezik;

Olyan vezénylés mellett, amikor félnapokig nem kapnak vonatot a szakaszok, nem ritka a havi 350—400 órás szolgálat sem akkor, amikor az ország egyéb üzemeiben már a 48 órás munkahét megrövidítéséről beszélünk.

Ami a pihenőidő nem biztosítása terén a vasúton folyik, az merénylet a vasutas dolgozók egészsége, munkaképessége ellen. Ki meri azt állítani, hogy 40—50 órás szolgálat alatt teljes értékű ember áll a szabályzó mellett, vagy a féken? A családtól haszontalanul távol töltött idő az egyik oka annak, hogy például Ferencvároson az idén felvett 280 dolgozóból mindössze 22 maradt az állomáson. Ha már az újfelvételeseknél tartunk, nem ok nélkül említjük meg, hogy a beígért egyenruha hónapokig tartó késése miatt is sokan távoznak a vasúttól,

A távoltöltött idő

A hosszú szolgálati idő csökkentését a szolgálati vezetők csak a létszámemeléssel tartják megvalósíthatónak. Nem veszik észre, hogy amikor egyik dolgozó 350—400 órát teljesít, a másik munkában töltött óráinak száma alig éri el a 210-et. Egyenlő leterheltséggel, a vezénylés megjavításával a 350—400 órák, ha nem kevesebbre is, de 300-ra lecsökkennének. Eddig azonban a beszéden túl még nem sokat tettünk. Találunk-e vajon olyan esetet a vasúton, hogy valakit felelősségre vontak az emberi erő fentemlített pazarlásáért? Azt hisszük, nem. De ha azt akarjuk, hogy a XX. kongresszus szelleme és pártunk Központi Vezetőségének határozatai a vasúton is törvényerőt kapjanak, akkor mielőbb ehhez az eszközhöz kell nyúlni.

Dolgozóink egy részének még az a véleménye, hogyha többet vagyunk úton, többet keresünk. Ezt a jelszót azzal kell helyettesítenünk, hogyha gyorsabban, jobban és gazdaságosabban dolgozunk, rövidebb idő alatt többet keresünk, mint a haszontalan ácsorgással, vagy készenlétben töltött idővel.

Helyes az, ha a teljesítmények emelése érdekében versenyre kelnek a dolgozók, az azonban, hogy csak a versenyt fújjuk, de nem gondoskodunk a feltételek biztosításáról — merénylet a dolgozók ellen. Sok helyen nincsenek betartva a törvény által előírt szociális normák. A dolgozók egy része nem is ismeri ezeket, s azt gondolja, úgy a jó, ahogyan éppen van. Az üzemi bizottságok ne süllyesszék a fiókba a Munka Törvénykönyvét, hanem magyarázzák meg a dolgozóknak legfontosabb pontjait, s minden erővel harcoljanak a munka-, a szociális és kulturális feltételek biztosításáért,

Gyorsabb ügyintézést

Tény az, hogy a vétkesek elleni fegyelmi ügy lefolytatása a törvényesség betartását jelenti. Az azonban, hogy hogyan és mennyi idő alatt nyer elintézést egy fegyelmi ügy, szintén nem közömbös. A MÁV jogszabályok szerint 28 nap alatt kell lefolytatni a fegyelmit, mégis vannak olyanok, akiknek ügye hónapokig is elhúzódik. Nem lehet egyetérteni minden esetben a fegyelmi határozatokkal sem. Például Ferencváros állomáson Kerész György vonatvezetőt alacsonyabb munkakörbe helyezték át, anélkül, hogy kihallgatták volna. De lehetne sorolni azoknak a nevét, akiknek büntetése nem áll arányban az elkövetett hibákkal.

Mindennapos panasz, hogy a dolgozók egymásnak adnak szabadságot, nem kapják meg az egyenruhát, nem biztosítanak tisztálkodási lehetőségeket stb. Minderről eddig is sokat beszéltünk, de az a baj, hogy csak beszéltünk. A beszédből, az ígérgetésből már elég, éppen itt az ideje, hogy tettekkel válaszoljunk a Központi Vezetőség határozataira, hogy az emberről való törődés élő valósággá váljon.

Kevesebb bürokráciát, több segítséget az üzemi konyhák frontján

Az üzemi étkeztetés az utóbbi években igen népszerű lett a dolgozók körében. Ezért is, de főképp azért, mert így követeli meg a dolgozókról való gondoskodás, így írja elő pártunk Központi Vezetőségének határozata, igen nagy figyelmet kell fordítani az üzemi konyhák működésére.

Mindez vonatkozik a miskolci igazgatóság területén működő üzemi konyhákra is. A konyhahálózat fejlődésére jellemző, hogy 1950-ben még csak egy üzemi konyha működött az igazgatóság területén, jelenleg pedig 11 konyhán étkezhetnek a dolgozók. Az üzemi konyhák többségükben minőségileg és mennyiségileg is kielégítő étkeztetést biztosítanak, a miskolci fűtőház konyhájának kivételével már mindenütt régóta tálból szolgálnak fel.

A konyhák munkájának javulásában jelentős szerep jutott az üzemi bizottságok mellett működő munkásellátási bizottságoknak, amelyeket a területi bizottságon megalakult öttagú munkásellátási bizottság irányít. Az üzemeknél működő étkeztetési albizottságok rendszeres ellenőrzést tartanak az üzemi konyhákon és észrevételeiket közlik az üzemi bizottságokkal. A dolgozók panaszait így hamar orvosolni tudják.

Jelentősen hozzájárult az üzemi konyhák munkájának javulásához a konyhák közötti verseny, amely meglehetősen nehezen indult ugyan, de ma már a személypályaudvar és a járműjavító konyhájának kivételével mindenhol felismerték a verseny kedvező hatását. Ahol nem tudott meghonosodni a verseny, ott főleg a szakvonali vezetés a hibás, mert kevés gondot fordít a verseny értékelésére. *Miskolc személypályaudvaron* az üzemi konyha vezetője, *Kiss* elvtársnő határozottan kijelentette, hogy nem kapcsolódik be a versenybe s ebben az elhatározásában hallgatólagosan támogatja szolgálati főnöke is.

Általában a szolgálati vezetők könnyen elsiklanak az üzemi konyhák problémái felett. Sokszor valósággal úgy kezelik a konyhai ügyeket, mintha kívülállóak lennének, mintha nem az ő dolgozóik ellátásáról lenne szó. Az egri üzemi konyhát például két éve nem meszelték, azért, mert az épület az Ingatlankezelő Vállalat tulajdonában van s így a pályafenntartásnak az a véleménye, hogy a meszelésről is az Ingatlankezelőnek kell gondoskodnia. Arra már nem gondol, hogy saját dolgozói is itt étkeznek.

I., III., vagy anyagosztály?

Az igazgatóság I. osztálya rendszeresen ellenőrzi ugyan a konyhákat, de az igazgatóság egyéb osztályai nehézkesen, bürokratikusan kezelik a panaszokat. A konyhai felszerelések pótlásánál gyakori az olyan eset, hogy az I. osztály a III. osztályra, ez viszont az anyagosztályra hivatkozik. Ilyen huza-vona miatt szolgálják fel a szerencsi konyhán kiürült olajosüvegekben az ivóvizet, ezért főztek hosszú ideig lepattogzott zománcú, rozsdás fazekakban a sárospataki konyhán. Hasonló okok miatt merülnek fel akadályok, késedelmek a konyhaszemélyzet kiválasztásánál, munkábaállításánál, vagy leváltásánál.

A dolgozók, de az üzemi bizottságok nagyrésze is kevésnek találja a 3,80 forintos élelmezési normát. Arra hivatkoznak, hogy a bányászat, a kohászat, az építőipar és egyéb vállalatok magasabb hozzájárulást kapnak, a vasút fontossági sorrendben csak a hatodik helyen áll a vállalatok között. Ezzel szemben a szakszervezet munkásellátási csoportja megállapította, hogy még a 3,80 forintos normát sem biztosították mindenütt. A Miskolci Járműjavítónál például csak 3,50 forintos nyersanyagnormával dolgoznak, úgy hogy ebédenként 30 fillérrel károsítják meg a dolgozókat, ami április elseje óta mintegy 7500 forintot jelent. Ezért a mulasztásért a szakszolgálati vezetőkön kívül felelős a területi bizottság és a járműjavító üzemi bizottsága is, mert nem tettek eleget a *Munka Törvénykönyve* erre vonatkozó előírásainak.

Tovább kell javítani az étkeztetést

A visszaéléseket, a hiányosságokat meg kell és meg is lehet szüntetni, ha a területi bizottság és az üzemi bizottságok szigorúbban veszik az ellenőrzést. Ez azonban csak akkor lehetséges, ha a társadalmi aktívák megismerik az idevonatkozó rendeleteket. Ezért a szakszervezet *összegyűjti és elküldi a konyhákat fenntartó szolgálati helyek üzemi bizottságainak az idevágó rendeleteket*, amelyekből aztán az üzemi bizottságok *rövid tanfolyamot* tarthatnak.

Sok helyen azonban az üzemi bizottságok sem ismerik eléggé a konyhák munkájával kapcsolatos rendeleteket. Ezért felelősség terheli a területi bizottságot, mert nem adott megfelelő segítséget a munkásellátási bizottságoknak, a szakszervezet munkásellátási csoportja viszont abban hibás, hogy nem támogatta eléggé a területi bizottság reszortfelelősét.

Az üzemi étkeztetés megjavításához igen sok helyen hozzájárul az, hogy a konyhán megmaradó hulladékokból disznót hízlalnak. A szegedi, szombathelyi, pécsi, budapesti igazgatóságok területén levő üzemi konyhák nagyrésze hízlal s ezzel lényegesen olcsóbban tudja biztosítani a sertéshúst. A hízlalást a miskolci üzemi konyháknál is szorgalmazni kell.

A konyhák ellátása körüli bürokráciát enyhítené, ha azok szakmai irányítása és ellenőrzése kizárólag az I. osztály hatáskörébe tartozna, az üzemi konyhák hitelkeretét is az igazgatóságok I. osztályai vennék át. természetesen nemcsak Miskolcon, hanem mindenütt.

A kecskeméti „hírös vásár" és a kulturált utazás

Augusztus 19-én és 20-án több városban, így Kecskeméten is ünnepi vásárt rendeztek. A vásárra utazók kényelme kedvéért a szegedi igazgatóság már 18-án elrendelte, hogy az érdekelt telepállomások a helyi személyvonatokból sorozzák ki a fapados kocsikat és helyettük G-kocsikat tegyenek be, hogy a Kecskemétre menő szerelvények fapados erősítést kapjanak.

Így történt ez Kiskunhalason is. A jelzett napon a 940/947-es vonat szerelvénye a következő kocsikból állott: egy kalauzkocsi, egy párnás, két Jdzg, négy bolgár G-kocsi és egy fapados kocsi. Ezzel a szerelvénnyel utazgattunk egész nap Kiskunhalas és Kelebia, va'amint Kiskunhalas és Kiskunfélegyháza között, pedig a kisorozásra 18-án még semmi szükség sem lett volna. Az idő előtt végrehajtott utasítás rengeteg kellemetlen, bár jogos megjegyzést váltott ki az utasokból. Ugyanis az idegen G-kocsikban még ülőhely sem vol , arról nem is beszélve, hogy WC sem. A le- és felszállás va'óságos artistamutatványt követelt az utasoktól.

A legszomorúbb azonban az volt, hogy amikor a 940-es számú vonat Kelebiára érkezett, éppen ott állt a 909-es számú belgrádi gyorsvonat, mintegy 300—400 utassal. A bolgár utasok bizonyára kellemetlen meglepetéssel fogadták saját G-kocsijaikat, magyar személyvonatba sorozva, s bizonyára akkor sem értették volna meg, milyen összefüggés van a kecskeméti „hírös vásár" és a kulturáltnak alig mondható utazás között, ha lett volna időnk megmagyarázni.

Mohos István
jegyvizsgáló

Ketten a IV. szakszervezeti kongresszus küldöttei közül

AMIKOR 1945-BEN bekapcsolódott a szakszervezeti munkába, bizony még nemigen volt tisztában a szakszervezetek feladataival. De valahogy ösztönösen megérezte, hogy a legfontosabb: minél



Hagara Józsefné

jobb munkakörülményeket biztosítani a dolgozóknak. Nagyon, nagyon nehéz volt ez az újjáépítés kemény harcai közepette, az infláció kegyetlen időszakában, a nagykanizsai fűtőház romjai között. De *Hagara Józsefné* még egyet megértett ezekben a nehéz időkben: azt, hogy az asszonykéz sok gondot el tud hessegetni. Az MNDSZ még meg sem alakult, a fűtőházi asszonyok már erős kollektívát alkottak, az üzemi konyha előhírnökeként meleg levessel, főzelékkel várták a messzi útról hazatérő mozdonyszemélyzetet, a fűtőház újjáépítésén dolgozó munkásokat.

Sok minden változott azóta a kanizsai fűtőházban, de Hagara Józsefné elve ugyanaz: minél tökéletesebbé tenni a dolgozók munkakörülményeit. Ha már elég tányér és pohár van az üzemi étkezdében, legyen egy kis virág is, érezzék magukat barátságos környezetben a dolgozók. A kocsitisztítónők, akik éveken keresztül a felmosóvödrökben mosakodtak, fürdőt kaptak — de ha ők kaptak, miért ne kaphatnának a kocsiműhely dolgozói is öltözőt, mosdót. Hagaráné addig üti a vasat, amíg az erre vonatkozó ígéretekből valóság lesz. És még annyi apróságnak tűnő, de a mindennapi életben jelentős cselekedet jelzi Hagaráné elvének érvényesülését: ruhaügyek elintézése, a betegek, a szülő nők meglátogatása, megajándékozása, a nemrégiben megalakult nőbizottság szervezése, a szakszervezeti juttatások, üdülőjegyek, segélyek igazságos odaítélése.

Mindebben örömmel vesz részt Hagara Józsefné s büszke arra, hogy a szakszervezet IV. kongresszusán a nagykanizsai vasutas dolgozók egyik küldöttje lesz. Készséggel támogatja a szakszervezet munkáját, mert látja, hogy annak előterében mindinkább az ő következetesen vallott elve áll: a dolgozókról való gondoskodás. De bíráló szót is ejt majd a kongresszuson azért, mert úgy látja, a szakszervezet még nem eléggé igyekszik bevonni a munkába a nőket. nem foglalkozik még eleget a nőbizottságok munkájával. Pedig — mint búcsúzóul mondja — az asszonyok, az anyák tudják talán legjobban értékelni a szakszervezet sokirányú segítségét és nagyon sokan szeretnének erre cselekedetekkel válaszolni.

*

MI IS ÉRDEKELNE jobban egy kilencvenszeres újítót, akinek 18 újítását már országszerte alkalmazzák, mint az újítások sokat vitatott ügye.

— Emlékszem — mondja *Fonó Mátyás* elvtárs, a nagykanizsai fűtőház mozdonyfelvigyázója — 1923-ban álltam elő először újítási javaslattal. Akkor azt a választ kaptam, hogy *„ez a mérnökök dolga, maga csak vezesse a mozdonyt"*. Megfogadtam a tanácsot, nem is újítottam én egészen 1948-ig. Őszinte akarok lenni: azóta is, ha nem is ilyen durván elutasító válaszok miatt, hanem a sok herce-hurca miatt nemegyszer gondoltam arra, hogy megint pihentetem az újítási kedvemet vagy 25 esztendeig, mint 1923 után. De féltem, hogy nem lesz időm újabb negyedszázados pauzára, elvégre 44 évi szolgálat van a hátam mögött.

— De azt szeretném, ha egyetlen újítónak sem menne el a kedve, ha a bürokrácia senkit sem „tanácsolna el" s ezért azt hiszem, nem lesz fölösleges a szavam, ha a szakszervezet kongresszusán erről is beszélek. A szakszervezet igyekezzen minél jobb gazdája, istápolója lenni az újítómozgalomnak, tekintélyének minden súlyával védje az újítók érdekeit. Biztosra veszem, hogy a IV. kongresszus az újítómozgalomban is igen kedvezően fogja éreztetni hatását, mint ahogyan már az utóbbi hónapokban is erőteljesebben éreztük mi újítók, a SZUÉB tagjai a szakszervezet segítségét, harcosabb állásfoglalását az újítások ügyében.



Fonó Mátyás, a nagykanizsai fűtőház egyik küldöttje.

KÉRDEZZ – FELELÜNK

A CSOPORTVEZETŐI MEGBÍZATÁS

Dolgozóink gyakran fordulnak hozzánk panasszal a csoportvezetői pótlékkal kapcsolatosan, mert nem ismerik a feltételeket a csoportvezető beállítását illetően. Igen gyakran egyes szolgálati helyek brigádvezetői csoportvezetői pótlék iránti igénnyel lépnek fel. Ezért szükségesnek tartjuk ismertetni a csoport irányításához legközvetlenebbül szükséges adminisztráció elvégzéséért járó díjazást, a csoportvezetői pótlék jogosultságát

MIKOR ILLETI MEG A DOLGOZÓT A CSOPORTVEZETŐI PÓTLÉK?

Azt a dolgozót, akit a miniszter által kiadott irányelvek alapján a vállalat igazgatója csoportvezetéssel megbíz, tevékenységéért pótlék illeti meg a beosztás napjától kezdődően. A pótlék legfeljebb az alapkereset 15 százalékáig terjedhet. A csoportvezetői pótlék csak a csoportvezetői megbízatás tartamára illeti meg a dolgozót.

HÁNY FIZIKAI DOLGOZÓBÓL ÁLLÓ CSOPORT IRÁNYÍTÁSÁVAL BÍZHATÓ MEG CSOPORTVEZETŐ?

Csoportvezetéssel csak olyan órabéres dolgozó bízható meg aki legalább négy órabéres dolgozó munkálát ténylegesen irányítja. A csoportvezetői pótlék mértéke 4—10 dolgozó esetén az alapkereset 8 százaléka. 11—20 dolgozó esetén az alapkereset 12 százaléka. 20-nál több dolgozó esetén az alapkereset 15 százaléka. A csoportvezetőt akkor lehet függetleníteni, ha a csoportjába tartozó dolgozók létszáma eléri a 20 főt.

A csoportvezetőt, ha fizikai munkát nem végez, (függetlenített) és a csoport rendszeresen teljesítménybérben dolgozik, a csoport által rendszeresen végzett munkák átlagos kategóriájánál eggyel magasabb kategóriába kell besorolni. A csoportvezető alapbérként az üzemben alkalmazott darabbéres bértarifa megfelelő bértételének 90 százalékát kapja. Ha a hozzá beosztott csoport átlagteljesítményszázaléka a 100 százalékot meghaladja, a 100 százalékon felüli teljesítmény minden 1 százalékos emelkedéséért prémiumként alapbérének másfél százaléka illeti meg. Az Államvasutaknál a függetlenített csoportvezetők prémiumát a havibéres dolgozókéhoz hasonló irányelvek alapján a tervteljesítésre való ösztönzés érdekében állapították meg.

A vállalat igazgatója a csoportvezetőt saját hatáskörében indokolt esetben egy kategóriával alacsonyabban, vagy egy kategóriával magasabban is besorolhatja.

Az érem két oldala

Szerkesztőségünkbe egymás után érkeznek a dolgozók levelei, amelyekben ügyes-bajos dolguk elintézéséért, emberséges bánásmódért fejezik ki köszönetüket. Ezek a levelek nagyszerű bizonyítékai annak, hogy egyre növekszik azoknak a száma, akik lelkiismeretesen, sok körültekintéssel és nem utolsó sorban nagy emberszeretettel foglalkoznak a dolgozók bejelentéseivel, kérelmeik elintézésével.

Szöllősi Piroska például megírta, hogy a vonaton a jegyvizsgáló elvette a jegyét — látszólag jogosan. *Szöllősi* elvtársnő a miskolci igazgatóság VI. osztályához fordult segítségért — s most hadd idézzük a levelét: *„Visszakaptam a jegyemet. Ez igen jólesik, mert látom, hogy a vasútnál dolgozó elvtársak nem csupán a paragrafusok betűit nézik, hanem annak szellemét is. Ezúton mondok köszönetet és kérem, hogy továbbra is ezen az úton — a népért való tenniakarás jegyében — haladjanak."* Mi is köszöntjük a VI. osztály dolgozóit, akik tettekkel bizonyítják: nem igaz, hogy az íróasztalok mellett csak bürokraták ülnek.

Shallendorf Félix mérnök arról számol be, hogy július 14-én az 1114-es számú vonaton felejtette csomagját. Velence-fürdőn a szolgálatot teljesítő *Tongori Györgyhöz* fordult segítségért. A csomagot végülis hiánytalanul megkapta s most levelében elismerését fejezi ki mindazoknak, akik fáradoztak érdekében.

Végh Ferenc segédkezelő, a komáromi fűtőház dolgozója már több, mint egy esztendeje beteg. Ez év áprilisa óta négytagú családja semmiféle ellátásban nem részesült és a dolgozók által gyűjtött pénzből tengődtek. Most *Horváth* elvtárs, a fűtőház üzemi bizottságának elnöke *Végh* elvtárs köszönetét tolmácsolja, mert a szakszervezet közbenjárására visszamenőleg 7200 forint nyugdíjat kapott.

Hálásak dolgozóink népi államunk által nyújtott juttatásokért, lehetőségekért. Az 55 éves *Frecskó István*, Bánréve állomásról a hévizi üdültetést köszöni. *Szegedi Sándor*, a budapesti igazgatóság II. osztálya által indított lakatostanfolyamot végezte el és most meleg szeretettel emlékszik meg a tanfolyam vezetőiről.

Egyszerű hétköznapi tettek ezek. Néha csak egy kis jóakarat kell egy-egy probléma megoldásához és mégis menynyi örömet, megelégedettséget jelent. Hadd írjuk meg, hogy sajnos sokszor ez a kis jóakarat is hiányzik egyik-másik dolgozónál. Még ma is előfordul olyan eset, hogy egyáltalán, vagy csak nagyon későn válaszolnak a dolgozók bejelentéseire, kéréseire.

Ács András elvtárs, a GYSEV igazgatóságán dolgozik. Április 16-án kérelemmel fordult a KEH-hez, hogy tévesen befizetett 60 forintját térítsék vissza. Választ nem kapott: Június 25-én a MÁV Egészségi Gazdasági Hivatalnál ajánlott levélben sürgette ügye elintézését. Választ még mindig nem kapott. Mindössze 60 forintról van szó, de a kárt, amelyet az ilyen lélektelen ügyintézés okoz, nem lehet forintban kifejezni.

Nagy Gyula asztalos, kétszeres szakma kiváló dolgozója 1956. januárjában kérvényt nyújtott be a budapesti igazgatósághoz, melyben szolgálati idejének beszámítását kérte. A mai napig nem történt ügyében semmi. *Fullner József* asztalos hasonló kérelme is közel egy esztendeje bolyong a bürokrácia útvesztőjében.

Jogos a dolgozók kérése, hogy több szeretettel, megértéssel foglalkozzunk ügyes-bajos dolgaikkal, nemcsak azért, mert erre népi demokratikus államunk írott törvénye kötelez, hanem azért is, mert ez embertársi kötelességünk.

Fő a mennyiség?

A BEV gödöllői vonalán, a Hungária út és Kertváros megállóhely között furcsán helyezték el a „lejtésjelzőket". Táblaerdőt lehet itt látni. Például a Mexikói úti kereszteződésnél van egy tábla, mely 40 méteres szakaszra vonatkozik. Húsz lépésre az út másik oldalán egy újabb — más adatot tartalmazó — táblát lehet találni.

Az említett táblák külön érdekessége, hogy a legtöbb három ezreléknél kisebb eltérést jelez. Az f. 1. számú Jelzési Utasítás 342. pontja világosan előírja, hogy a BEV vonalain és a mellékvonalakon a táblákat minden háromezrelékes és ennél nagyobb törésnél kell felállítani.

Mindenképp hasznos lett volna, ha az illetékesek előbb elolvassák az utasítást, akkor rájöttek volna arra is, hogy a táblák mindkét oldalán kell jelzésnek szerepelnie, s hogy a vízszintet mutató táblán a fehér mezőt a tábla felső felére és nem az alsóra kell festeni.

A fentieket a MÁV Építési Főnökség figyelmébe ajánlom.

Keresztúri Sándor

A celldömölki művelődési otthon helyzete

Sokan irígyelnek bennünket tágas művelődési otthonunkért. Pedig ha tudnák, mennyi gondunk van vele!

Először is: tágassága csak látszat. Az otthon nagyon is szűk. Az egykori vendéglőben tudniillik a művelődési otthonon kívül még három vendégszoba és az üzemi konyha kapott helyet, egy szoba pedig a honvédség rendelkezésére áll. A vendégszobák a célnak nem felelnek meg, mert

A pihenni vágyókat gyakran zavarja a nagyteremben próbáló fúvószenekar.

A 300 személyt befogadó terem minden rendezvény alkalmával *szűknek bizonyul*. Szeretnénk 500 személyesre bővíteni. Ehhez, persze, pénz kell, de tekintve, hogy az épületet a szakszervezet és a szakszolgálat közösen használja, a renoválási és átalakítási költségeket egyik a másikra hárítja. Pedig a renoválásra halaszthatatlan szükség lenne, mert a nagyterem teteje beázik. Esős időben szó sem lehet előadás tartásáról.

Én az otthon könyvtárosa vagyok. Van olvasótermünk és könyvtárunk, könyvünk is van elég, különösen a gócpontosítás óta.

A könyvhöz azonban könyvszekrény vagy könyvállvány is kell s ez egyáltalán nincs.

A könyvek nagy része a padlón hever kazlakba rakva. Sajnos, így hiába tudom, hogy a kötet, amit az olvasó kér, bent van, ha nem tudom neki odaadni, mivel lehetetlen előbányászni a kazal aljáról. Két éve hiába kilincselünk egyik asztalos szövetkezettől a másikig. Már maszekkel is tárgyaltunk, de egy sem vállalja a polcok elkészítését.

Kérem a „Szocialista Vasútért" olvasóit, hogy ha valahol eladó könyvespolcot tudnak, értesítsenek bennünket. Megjegyzem, az sem lenne rossz, ha valami úton-módon a szakszervezet juttatna bennünket könyvespolchoz.

Mesterházi Károly
Celldömölk állomás



A szakszervezet meghívására 30 tagú bolgár vasutas küldöttség tartózkodik hazánkban. A küldöttség tagjai a vasút működését, a szakszervezet munkáját tanulmányozzák, meglátogatják szociális, kulturális és sportlétesítményeinket.
(Kovács Géza felv.)

Kitüntetések a VI. vasutasnap alkalmából

ÉRDEMES VASUTASOK: Csaba István főint. Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Tamási Mihály főint. Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Gönczi Gedeon m. tan. T. B. Ép. Főn.; Kovács Imre m. főint. Vas. Főoszt. FEO; Cseh József főint. MÁV Besz. Főn.; Iványi Zoltán főfelügy. Anyagellátási Ig.; Horváth Gyula int. Pécs Pol. Oszt.; Tömöri Lajos előmunkás Debrecen Pft. Főn.; Pálhegyi Árpád főint. Szombathelyi Ig. Szem. oszt.; Cseter Gyula ellenőr Pápa áll.; Milakov Szilárd főfelügy. Létszámhiv.; Mangel János m. tan. Vas. Főoszt. 6. Szakoszt.; Bagi Miklós előmunkás Miskolc Ép. Főn.; Szamosvölgyi Ferenc ellenőr Eger áll.; Budavári Lajos intéző Szekszárd áll.; Horváth József m. felügy. Szombathely Ig. tervoszt.; Dóczi István vez. főellenőr Veszprém áll.; Csapó József főfelügy. Nagykanizsa áll.; Káldosi József ellenőr, Polgárdi áll.; Karanyicz József főtiszt Miskolc Pol. Oszt.; Garamszegi László felügy. Vas. Főoszt. 7. Szakoszt.; Komlósi Jenő m. főellenőr Miskolc Jj. ÜV.; Goda Sándor főellenőr Szolnoki Jj. ÜV; Kovács László v. szakmester Szombathelyi Jj. ÜV.; Nagy Ferencné intéző Távközlő Főn.; Szarka János v. kalauz, Szeged áll.; dr. Bükl Gyula tan. Vas. Főoszt. Vas. Nemz. Oszt.; Koródi István int. Bp. Ig. Szem. Oszt.; Egerszegi László m. tan. Vas. Főoszt. Hídoszt.; Lőrincz Antal főint. Kiskunfélegyháza áll.; Bálint Dezső felügy. Szeged Ig. V. oszt.; Farkas József m. int. Pécs Ig. II. oszt.; Magyari Sándor int. Dombóvári áll.; Szatmári József főint. Bp. Ig. Pol. Oszt.; Szivák György m. felügy. VIII. Felső Ép. Vez.; Sándor József vez. mks. VIII. Felső Ép. Vez.; Deák Sándor m. v. főellenőr VIII. Felső Ép. Vez.; Oláh Béla m. ellenőr VIII. Felső Ép. Vez; Bende Imre csop. vez. előmunkás Bp. Keleti I. pm. szak. dr. Mintál Tibor tan. Pécs Ig. Munkaügyi oszt.; Pécsi Lajos ellenőr Nagykanizsa áll.; Bedőcs Károly m. int. Szombathely Ig. Okt. csop.; Bartos Lajos felügy. Szombathelyi Ig. Anyagoszt.; Erdélyi László intéző, Tapolca áll.; Szűcs Ferenc intéző Vas Főoszt. Főkönyvelőség; Fekete István főint. Vas. Főoszt. Okt. Szakoszt; Bányász Endre főfelügy. Bp. Ig. III. oszt.; Földházi István v. mozd. fűtő Bp. Ferencv. fth.; Hontvári József főáll. előljáró Bp. Sorokosári út áll.; Bálint István főmunkamester Bp. Józsefvárosi pu.; Pál Ernő m. főtiszt. Bp. Ig. II. oszt.; Makkai István Ellenőr Bánréve áll.; Földi György mozd. felvigy. Miskolc fth.; Horváth Ferencné ellenőr Pécsi Ig. Szem. oszt.; Gábor Ilona áll. előljáró Dombóvár-Alsó áll.; Farkas János intéző Szeged Ig. Pol. Oszt.; Németh István főint. Pol. Főoszt.; Horváth Gyula v. főellenőr Komárom fth.; Sipos Gyula munkamester Tiszalök áll.; Incze Nagy Jenő ellenőr Szentgotthárd áll.; Markó Ödön v. főellenőr Sopron-déll áll.; Szöllősi József főellenőr Tapolca áll.; Komlósi Mihály felügy. Szombathely Pol. Oszt.; dr. Korányi Kálmán főtan Szeged Ig. I. oszt.; Pozsonyi Lajosné főír. kez. Pécs Számviteli Főnöke..

(Folytatjuk)

Állítsuk az újítási mozgalmat műszaki fejlesztésünk előterébe

Az utóbbi időben több párt- és kormányhatározat született a technika fejlesztésére, a műszaki színvonal emelésére. A szocializmus építése törvényszerűen megköveteli a termelés állandó emelését, a termelékenység fokozását, az önköltség állandó csökkentését. E három tényezőnek megvalósításában komoly szerepe van az újítási mozgalomnak.

A vasút újítási mozgalma 1947-től 1953-ig szépen ívelt felfelé, azonban 1953-tól napjainkig állandóan hanyatlóban van. Eredményeink mindinkább visszaesnek számszerűleg és minőségileg. Vajon mi ennek az oka? Általában egyes elvtársak azzal kívánják a visszaesés okát magyarázni, hogy elmaradtak az ötletnapok, mások annak tulajdonítják, hogy az új minisztertanácsi rendelet nagyon megszigorította az újítási díjak kifizetését. Mások ugyanakkor abban látják a mozgalom visszaesésének okát, hogy a vasútnál kimerült az újítások lehetősége, nincs már mit újítani.

Nézetem szerint nem ezeknek az okoknak köszönhető az újítási mozgalom ilyen súlyosmérvű, közel 40 százalékos visszaesése. Az egyik súlyos oka az, hogy a szerkezeti módosítással járó újítási javaslatok, amelyek a főosztályra felkerülnek, nagyon hosszú idő múltán nyernek elbírálást. Ez sok esetben elveszi kedvét az újítóknak további javaslatok benyújtásától. Ezen sürgősen kell változtatnunk. Biztosítanunk kell az újítási javaslatok gyors és szabályszerű elbírálását. Itt fontos feladat hárul a szakvonali vezetőkre, újítási előadókra.

De ami ennél még súlyosabb: egyes szervek nem helyesen értelmezik az 53/1955. M. T. számú rendelet néhány paragrafusát és mindenáron munkaköri kötelességnek tekintik ha az irányítószerv szakelőadója, vagy egy kisebb beosztású dolgozója nyújt be újítási javaslatot, holott még a vállalatvezető vagy szakosztályvezető is újíthat, amennyiben műszakilag újat hoz.

Egy példát szeretnék ismertetni. Ebből kitűnik, hogy a vasúti főosztály legfelsőbb újítási szerve sokszor milyen helytelenül értelmezi az 53/1955. M. T. számú rendelet 1. §. 4. és 5. pontját. *Kalló Imre* igazgatóhelyettes, az 1/7. szakosztály helyettes vezetője újítási javaslatot nyújtott be a *„Kéttengelyű személykocsi szekrényvázát acélvázasra való átépítésére."* A szakosztályvezetőhelyettes javaslatának elbírálása a vasúti főosztály újítási döntőbizottságának hatáskörébe tartozott. A bizottság *Kalló* elvtárs javaslatát két ízben is elutasította azzal a határozattal, hogy szakosztályvezetőhelyettesnek munkaköri kötelessége közé tartozik a javaslat megtétele. A javaslattevő a kétszeri döntőbizottsági elutasító határozat ellen felebbezéssel élt az Országos Találmányi Hivatal mellett működő újítási döntőbizottságához. Az Országos Találmányi Hivatal döntőbizottsága, melyen *Perédi Károly* az Országos Találmányi Hivatal elnöke elnökölt, megváltoztatta a MÁV újítási döntőbizotságának elutasító határozatát és elfogadta a javaslatot, műszaki ésszerűsítésként.

A rendelet helytelen értelmezése nagymértékben elkedvetlenítheti az újítókat. Nemegyszer előfordult már, hogy amikor azt hiszi az újító, a szakszolgálat, hogy minden a legnagyobb rendben van, (az újító már előkészítette, megszerkesztette a javaslatot, a szakszolgálat kikísérletezte, el is fogadta bevezetésre, sőt be is vezették az újítást), a jogosan járó újítási díjat mégsem kaphatja meg az újító, mert a főkönyvelőséggel ádáz harcot kell folytatni az újítási díjak kifizetéséért. A pénzügyi szervek mindenkor csak a kifizetendő összeget látják szem előtt, de semmi esetre sem hajlandók meglátni a javaslat révén elérendő népgazdasági eredményt és a lehető legnagyobb nehézségeket gördítik az újítási díjak kifizetése elé.

Meg kell azonban jegyeznem, hogy eddig még minden esetben kifizették a szakosztály által megállapított és jóváhagyott újítási díjösszegeket csak azzal a különbséggel, hogy mindezt huzavonával és 5—6 hónappal később! Ez nem viszi előbbre az újítási mozgalmat, ellenkezőleg, komoly mértékben hátráltatja.

Ilyen esetet sokat lehetne felsorolni: Szeles Pál és társai-féle „Akkumulátor telepkapcsolati" és a Lengyel-féle „kocsitoló szerszám"-javaslat is ezek közül való. A Pató és társai-féle „rinfuzabetétlap" tárgyú javaslat, amely már másfél éve bevezetést nyert, de az újítók ezideig még csak újítási díjelőlegben sem részesültek a főkönyvelőség huzavonája következtében és így sorolhatnám sokáig.

De egy sokkal érdekesebb jelenséggel is találkozhatunk. Részt vettem egy újítási döntőbizottsági tárgyaláson, ahol a főkönyvelőség nem értett egyet a szakosztály álláspontjával. Az öt szakosztály ugyanis értékelte a javaslatot gazdasági számítás alapján. Az újítási díj eszerint 67 forint volt, de mivel a javaslatnak voltak olyan érdemei is, mely forintban nem értékelhető, ezért az 5. szakosztály, az összes körülmények mérlegelésével, felemelte az újítási díjat 100 forintra. Ezzel sem akart egyetérteni a főkönyvelőség, holott az eljárás a rendelet szerint lehetséges.

És ilyen üggyel traktálják a MÁV újítási döntőbizottságát, ahol meg kellett állapítanunk, hogy ki járt el szabályosan? Hol van itt a józan ész, amikor 33 forintról lévén szó. 8—10 tagú bizottságot másfél órán keresztül kell, hogy foglalkoztasson az ügy! A döntőbizottságban részvevő elvtársak munkabére vajon nem haladja-e meg a kérdéses 33 forint tízszeresét? Vajon így értelmezi a főkönyvelőség a takarékosságot, a szabályosságot és nem utolsósorban a népgazdasági eredményt?

Ez csak egy eset a sok közül, ilyen esetet nagyon sokat lehetne felsorolni és nézetem szerint az ilyen ügyek mind hátrányára vannak az újítási mozgalomnak, s mind abból adódnak, hogy nem értelmezik helyesen a miniszterntanácsi rendeletet.

Minden lehetőség megvan arra, hogy a vasút újítási mozgalmát fellendítsük, de ehhez az is szükséges, hogy a szakvonali legfelsőbb vezetés, a pártszervek és a szakszervezet végre tegye vizsgálat tárgyává az újítási vonalon elburjánzó bürokratikus intézkedéseket, határozzák meg a szakvonal és a főkönyvelőség hatáskörét, és főleg adjanak sokkal nagyobb önállóságot a szakvonali vezetőknek. Ha e területen rendet teremtenek, fellendül az újítómozgalom, javul a vasúti termelékenység.

Szűcs Sándor

Megsértette-e a törvényességet a szombathelyi igazgatóság?

Július 2-i számunkban *„Hogyan őrködik a törvényesség felett a szombathelyi igazgatóság"* címmel cikket írtunk, elítélve *Kovács* Jenő pályamester kilakoltatását. Cikkünkre a szombathelyi igazgatóság h. vezetője, *Székely* József műszaki főtanácsos válaszolt és bírálja lapunkat, mert véleménye szerint a cikket ellenőrzés nélkül közöltük. *Székely* elvtárs azt állítja, hogy nem sértették meg a törvényességet és arra kéri szerkesztőségünket, hogy ennek megfelelően helyesbítsük előző cikkünket.

A kérésnek nem tudunk eleget tenni azon oknál fogva, hogy a levél ellenére továbbra is állítjuk: a szombathelyi igazgatóságon megsértették a törvényességet.

„Tisztában vagyunk azzal..." — írja *Székely* elvtárs —, *hogy valakit a lakásából kiköltöztetni csak abban az esetben lehet, ha munkaviszonya fegyelmi elbocsátással szűnik meg"*. A továbbiakban pedig azt írja, hogy *Kovácsék* az egész állománnyal, sőt a környék lakóival is örökösen torzsalkodtak, összeférhetetlenek. Ezek kérésére történt a kilakoltatás.

Előrebocsátjuk, hogy mi előző cikkünkben sem állítottuk azt, hogy *Kovács* elvtárs kifogástalan magatartású és nem szeret torzsalkodni. Ez azonban nem indokolja a kilakoltatást. A fennálló törvények értelmében, tényleges dolgozó szolgálati lakása csak abban az esetben mondható fel, ha megszűnik az a szolgálati érdek, amely az illetőt szolgálati lakásához fűzi. Ilyen eset például az, ha az illetőt más szolgálati helyre helyezik át. *De ebben az esetben is új szolgálati helyén az előzővel azonos lakást kell biztosítani számára.*

Ha a dolgozó összeférhetetlen, vét a szocialista együttélés szabályai ellen és közvetlen lakószomszédai kérik a MÁV-ot arra, hogy mondja fel a lakást —, a MÁV megteheti ezt. De *ha az érdekelt a felmondást nem fogadja el, akkor a MÁV-nak a felmondás érvényesítése miatt a polgári bírósághoz kell fordulnia.* Az, amit a szombathelyi igazgatóság cselekedett, csak ilyen bírósági döntés után történhetett volna meg.

A szombathelyi igazgatóság azonban nem fordult bírósághoz, tehát *a kilakoltatással megsértette a törvényességet.* Sőt, azt sem vette figyelembe, hogy a vasúti főosztály 3 szakosztálya levélben figyelmeztette az illetékeseket (előző cikkünkben idéztük a levelet), hogy csak megfelelő cserelakás biztosításával kerülhet sor az átköltöztetésre.

Éppen ezért nem értünk egyet és nem találjuk kielégítőnek *Székely* elvtárs válaszát. Továbbra is állítjuk, hogy az igazgatóság megsértette a törvényességet és ugyanúgy, mint előző cikkünkben, továbbra is várjuk feltett kérdéseinkre a választ: kit vonnak felelősségre az elkövetett törvénysértésért? És hol adnak tisztességes lakást *Kovács* Jenőnek?

Kérdezzük ezt annál is inkább, mert az említett cikkre olvasóinktól leveleket kaptunk és ezek a levelek helyeslik állásfoglalásunkat. *Klein* Jenő sztálinvárosi ÜB-elnök például így ír: *„Mi, sztálinvárosi pályafenntartási dolgozók a legnagyobb felháborodással olvastuk Kovács Jenő elvtárs kilakoltatását... A kárt fizesse meg, aki ilyen intézkedést hozott és fegyelmileg is követeljük felelősségrevonását".*

Radnai Ferenc, MÁV műszaki ellenőr Érdligetről azt írja, hogy nem Kovács Jenő volt az első, akivel törvénysértést követtek el a szombathelyi igazgatóság. Őt 1952. március 6-án, amikor távol volt családjától szintén a szombathelyi igazgatóság kilakoltatta hajmáskéri lakásából. *„A pályamesteri szakasz embereivel szóratták ki lakásomból holmijaimat és terhemre kocsit fogadva kihurcolták családomat és ingóságom a községtől mintegy 5 kilométerre lévő barakktáborba".*

Levelét azzal fejezi be, hogy ő már azóta kapott lakást és történetét csak azért írja meg, hogy lássák az illetékesek, mik történnek és vessenek végre véget a törvényesség ilyesfajta megsértéseinek.

A pécsi TBKE a sikeres őszi forgalomért

A pécsi TBKE több jólvégzett munkával járult hozzá máris az őszi forgalom előkészítéséhez. A pécs—nagykanizsai összeköttetések számát három új beszédcsatorna építésével növelte. Nagykanizsán új százas automata központot helyezett forgalomba. Bátaszék—Sárbogárd állomás között új áramkört épített, ez még az árvízvédelmi szállítások irányítását segíti elő.

A biztosítóberendezési szolgálatban ebben az évben már öt állomáson cserélték ki a villamos védőjelzőket karos védőjelzőre. Nagyszabású munkálatokat folytatnak Siófokon, Nagykanizsán, Szentlőrincen, Dombó áron és Kurd-Csikrák állomáson a kitérőcserékkel kapcsolatban. A munka olyan ütemben halad, hogy a feladatokat nemcsak határidőre, de egyes munkákat már határidő előtt befejeznek, amint azt vasutasnapi vállalásukban felajánlották. *(Várnai László leveléből.)*

Ifjúsági élet

Szól a zene, pezseg az élet az Északi JJ DISZ-klubjában

IGAZÁN FIATALOKHOZ ILLŐ ez a klubszoba! Világos, derűs, tiszta és majd szétveti a jókedv. A vadonatúj Rex-asztalnál izgalmas csata folyik a csontgolyókkal. A pingpong-asztalnál heves küzdelmet vív egy vegyespáros. A zenegép meg fáradhatatlanul harsogja az új táncdalt, hogy *„ezt nem a csillagokban írták..,"*

Hogy hol írták, azt nem tudjuk, de tény az, hogy mi itt vagyunk a földön, mégpedig az Északi Járóműjavító új DISZ-otthonában, a *„Pierre Semard"* művelődési otthonban. A klubszobát a vasutasnapon nyitották meg és azóta egyre több a látogatója. Nem csoda, mert a DISZ-klub párját ritkítja, nincs ilyen több sem a kerületben, de még a budapesti igazgatóság területén sem.

Most is vagy 25—30 fiatal szórakozik a teremben, de állandóan nyílik az ajtó, jönnek az újabb látogatók. A díszesen kovácsolt csillár és a hasonló falilámpa egy-két óra múlva majd kigyullad — mert *késő estig lehet itt táncolni, sakkozni, játszani vidám társasjátékokat.* Aki elfárad, lepihenhet, hiszen a modern csőbútorok kényelmes helyet nyújtanak, a szomszéd könyvtárból lehet áthozni olvasnivalót, úgyhogy mindenki megtalálja a neki kedves munka utáni szórakozását.

NÉHÁNY FIATALT MEGSZÓLÍTUNK. A vélemény egybehangzó: minden igényt kielégít a DISZ klubszobája, érdemes eljönni. Van, aki ezt a néhány szót is pirulva mondja — lány az illető — s titokban az ajtót figyeli — úgy látszik, vár valakit. Néhány perc múlva látjuk, hogy nem hiába leste az ajtót, megjött a nagy Ő, egy karcsú, magas fiú... Természetesen ő is az üzemben dolgozik, mert a klub az üzemi diszeseké. De azért a vőlegények elhozhatják menyasszonyukat s miután egyenjogúság van, a menyasszonyok is vőlegényüket, a feleségek férjüket, egyszóval jöhetnek a közeli, vagy a „nemsokára közeli" hozzátartozók is.

A klubszoba ügyeletese vigyáz a rendre, ügyel, hogy a szórakozás méltó legyen a fiatalokhoz és gondoskodik társasjátékokról is. A DISZ-titkár is itt van jóformán minden éste. Most éppen társasjátékot szervez.

Természetesen a DISZ-klub nemcsak a spontán szórakozásnak lesz otthona, rövidesen elkészül munkaterve is. *Berényi Miklós* DISZ-titkár erről azt mondja:

— ITT FOGJÁK RENDEZNI *az alapszervek klubestjeiket, teadélutánjaikat. A IX. osztály diszesei már tervezik is az első klubestet... Rendezünk ismerkedési esteket más üzemek diszeseivel, szervezünk beszélgetéseket volt illegális elvtársakkal, egykori kimszesekkel, lesznek természettudományi előadások, irodalmi estek, könyv, film és színházi viták és még sok más. Emellett minden este tánc, asztalitenisz, biliárd, sakk és más egyéb szórakozást nyújtunk a fiataloknak.*

A program tehát — még így vázlatosan is — sokat ígérő és sikerességében sem kételkedhetünk, mert máris számos fiatal második otthona a klub, s nem egy olyan van, aki a megnyitás óta mindennapos vendége.

A szerkesztőség üzeni

Várnai László (Pécs), Pécsi Lajos (Nagykanizsa), Török József (Szeged), Klein Jenő (Sztálinváros), Radnai Ferenc (Érdliget), Goreczki András (Veszprém), Sziládi Sándor (Szeged), Papp Tivadar (Miskolc szpu), Márvány János (Tapolca), Mihalovits Ervin (Miskolc Ter. Biz.), Izsák József (Nagykanizsa), Nyirfa József (Szajol), Billisich Antal (Budapest), Leiti Ferenc (Pécs), Cserháti József (Szeged), dr. Horváth Károly (G. V.), MÁV Felépítményi Vasanyagjavító pártszervezete: leveliket köszönjük, lapunk anyagához felhasználtuk.

Marjai József (Nyíregyháza), Bognár Károly (Tapolca), Szabó László (Herend), Sábell János (Ép. Géptelep), Tótka Károly (Szeged), Gere László (Pécs), Fándli János (Dombóvár), Szilágyi Sándor (Budapest), Szelényi István (Budapest), Bakó János (Miskolc), Krlcsfalussy György (Mátészalka), Czuczai Ferenc (Veszprém), Vassné Földesi Zsuzsanna (Győr), Molnár Károly (Vác), Taksony Mihály (Épületfennt. Fön.), leveliket kivizsgálás végett továbbítjuk.

Babács Imre (Bp. Építési Fön.) ruhapanaszára a következő választ kaptuk: az 1956. január 1-ig esedékes ruhát előreláthatólag augusztus hóban kézhezkapja. Molnár Miklós (Pécs), Kálmán János és Lóczi János (Bp.-Ig.): A jelenleg fennálló szabályok szerint védőruha, mely a dolgozót az időjárás viszontagságai ellen védi meg, csak azokban a munkakörökben biztosítható, ahol a dolgozó munkaidejének több, mint 50 százalékát folyamatosan szabadban, illetőleg +5 foknál alacsonyabb hőfokú helyiségben kénytelen eltölteni. A vezérigazgató elvtárs rendelkezése értelmében azonban alkalomszerű használatra az igazgatóság kiadhat esőköpenyt, vagy bb. kabátot azoknak a dolgozóknak, akik hosszabb időt kénytelenek rossz időjárási viszonyok között a szabadban tölteni. A védőruhára való igényjogosultságot végső fokon nem az oktatótiszti végrehajtási utasítás, hanem az érvényes miniszteri tanácsi rendelet szabja meg. Magyar Elek (Kecskemét): Az egyenruhák beszállítása nem folyik a tervben megszabott mértékben, és ezért valóban először az utazóközönséggel közvetlenül érintkező forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatot kell egyenruhával ellátni. A vállalok gyártása folyamatban van. Szegedi István (Debrecen): A 7830. B. 19/1950. I/4. B. sz. rendelet szerint az úgynevezett külön szerződéses dolgozókat egyenruhával el kellett látni, de az V., illetőleg IV. szakcsoportban kinevezett dolgozók részére nem kamgarn, hanem posztó egyenruhát kell biztosítani. Hajdú Jakab (Bp.-Keleti): A szolgálatvezető váltóőrök munkaköre nem azonos a váltóőrök munkaörével. Így részükre csizma juttatása nem biztosítható. Miklós László (Berente): A minisztertanács rendeletében szabályozta, hogy a „Kazincbarcika Építéséért" emlékérem I. és II. fokozatát csak azok a dolgozók kaphatják meg, akik egy, illetőleg két éven át példás munkájukkal Kazincbarcika építését folyamatosan segítették. Rimóczi László (Sajószentpéter): A miskolci igazgatóság a sérelmezett kutat kicserélte, az aknát kijavították. Az állomás végleges vízellátására 10 ezer forint hitelt biztosítottak, mely összegből az állomást a borsodsziráki vízvezeték bekötésével fogják ellátni ivóvízzel még ez évben. Boskó Jenő: „A kocsiért — kocsit" elszámolási rendszer nagyüzemeinkben megvalósult még 1954-ben. Halmágyi, dr. Ráth, Lenkei, Molnár, Nagy elvtársak újítási javaslata nyomán. Az újítók díjazása folyamatban van.

Nagy 2 Imre (Cinkota), Kovács Ferenc (Zalaszentiván) Mészáros Lenke (Számviteli Fön.), Ekker László (Rakamaz), Mező László (Celldömölk), Páifalvy György (Sztálinváros), Kovács Jenő (Bp.-Nyugati). Levelüket köszönjük, általános tájékoztatásul felhasználtuk, helyszűke miatt sajnos nem közölhetjük.

HIREK

Irány a mezőgazdasági kiállítás

A fővárosban a mezőgazdasági kiállítás területén lázasan folyik a készülődés. De serényen készülődik a vidék is. A kettőt összeköti érhálózatával, egységes egésszé forrasztja a vasút, vagy mondjuk így, mert jólesik így mondani: mi vasutasok. Az Országos Mezőgazdasági Kiállítás „anyagát" nagyrészt nekünk kell Budapestre szállítani az ország minden részéből.

Augusztus 23-án Zalabér állomáson rakodott a pakodi Állattenyésztő Állami Gazdaság. Reggel 8 órakor érkeztek az állomásra az első tenyészállatok. A raktári vágányon tisztára mosottan várt már az öt fedett kocsi. Rakodás közben megeredt az eső, ömlött, mintha dézsából öntötték volna. A vagonokban a szó szoros értelemben menedéket kaptak az állatok. Lord és Sanyi, fiatal 18—20 hónapos tenyészbikák elégedetten tekintgettek ki az ablakon. Kényelmes helyet kapott a hét borjú, „külön" kocsiban utazik a hat törzstenyésztésű ló.

Vontató hozta az állomásra a sertéseket: Lujzát 12 malacával, a négy és félmázsás Cseszreg II-őt, vagy ismertebb nevén Rúzsit, valamint az ötmázsán felüli Káplárt. Mikorra a rakodással végeztek, már a fuvarlevelek is rendben voltak. A forgalmi irodában csengett a telefon, jelezték, hogy a 7452. sz. gyorstehervonat, mely az állatokat továbbítja közeledik.

Az eső elállt, kiderült az ég. A rakodómunkások a jó vásárra előlegezett áldomásként egy pohár sörre akartak betérni a közeli vendéglőbe, de sör nem volt. Sebaj — hangzott a jókedvű válasz — márcsak azért is felmegyünk a kiállításra, hogy egy jó korsó sört megigyunk. Nem mondhattunk mást, minthogy váljék egészségükre. Mi is ott leszünk, s majd találkozunk. Egyben üzenjük ezúton, hogy jöjjenek minél többen a kiállításra, annál is inkább, mert visszútban minden látogatót „ingyen" szállítunk.

Kovács József

— A vasutas szakszervezet központi zeneiskolájában megkezdődnek a beiratások az 1956—57-es tanévre. Az iskola régi növendékei augusztus 28-tól 31-ig 10—12 és 16—18 óra között jelentkezhetnek. Az iskola új tanulóinak felvételi vizsgái szeptember 3-án és 4-én lesznek, a beiratásokat szeptember 6—7-én tartják 10—12, valamint 16—18 óra között a Rózsa Ferenc u. 22 szám alatt. Jelentkezhetnek azok a vasutas dolgozók és gyermekeik, akik a zene- és énekművészet valamely ágában tehetséget éreznek. A beiratás díjtalan. Tandíj vasutas szakszervezeti tagok és hozzátartozóik részére havonta 20 forint.

— Nagysikerű jubileumi hangversenyt adott fennállásának 60. évfordulója alkalmából a szombathelyi járóműjavító énekkara Endrődy Alfréd vezényletével. Az igényes műsor keretében felléptek Szecsődi Irén és Járay József, az Állami Operaház tagjai, valamint a debreceni MÁV Szimfónikusok Pécsi István vezényletével.

— Rézsük gyepesítésére a földi mandula elnevezésű növény felhasználását javasolta a budapesti igazgatóság pályafenntartási osztályának Antal Lajos mélyépítő — amint lapunkban jelentettük. A pályafenntartási osztály a javaslatot mint újítást elfogadta és elrendelte a növénynek kísérletképpeni termesztését.

— Országos lövészverseny zajlott le a MÁV csapatok között augusztus 25-én és 26-án Szegeden a Törekvés sportpályán. Az eredmények közlésére visszatérünk.

— A MÁV napköziotthonok és bölcsődék között folyó „tegyük szebbé, otthonosabbá gyermekintézményeinket" mozgalom első szakaszát a vasutasnapon értékelték. Első lett a Benczur utcai napköziotthon-bölcsőde, második a miskolci bölcsőde, harmadik a cinkotai napköziotthon-bölcsőde.

— A Román Népköztársaságba rendez kirándulást az Északi Járóműjavító DISZ-bizottsága. A részvevő fiatalok megismerkednek Kolozsvárral, Bukaresttel és meglátogatják Konstanzát, a híres feketetengeri fürdőhelyet.

— Huszonkét vasutas indult Szombathelyről Csehszlovákiába 10 napos nyaralásra. A Vas megyei vasutasokat a prágai vasútigazgatóság pályafenntartási dolgozói hívták meg.

— Izgalmas, mindvégig sportszerű keretes közötti labdarúgó mérkőzésen a lelkesen játszó MÁV szállítmányozás Nyugati pályaudvar I. számú irodájának csapata 5:3-as győzelmet aratott az ügető csapata felett.

— „Több elegycsoportú (többcsoportos) vonatok rendezési tervei" címmel érdekes tanulmányt közölt az „Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem tudományos közleményei"-nek II. kötet első száma dr. Mészáros Pál tollából.

Lakáscsere

Elcserélném Sztálinvárosban, Sztálin út 33., II. 1. szám alatt levő kettőszoba komfortos, központi fűtéses lakásomat budapesti egy vagy két szobás komfortos szolgálati, vagy magánlakásra. Azonnali költözési lehetőség. Parragh Tibor menetirányító, budapesti igazgatóság.

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

II. versenyszakasz, 3. feladat

Szabadon választott vágánymennyiség felhasználása mellett sorrendbe rendezendő az alábbi összetételű kocsisor:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

Minden szám két kocsit jelent. A tolatómozdony a szerelvényt két részben tudja kihúzni. A vonat menetiránya és a kihúzás iránya megegyezik.

Beküldési határidő: 1956. szeptember 3.

Az I. versenyszakasz 5. feladatának megoldása: a rendezendő kocsisor (az alsó számsor az összevonás utáni számokat tartalmazza):

f z
8 9 7 4 5 10 1 3 6 10 5 6 4 — 1 9 10 10 10 3 7 10 2
7 8 7 4 5 1 2 4 6 9 3 6 5 — 3 8 9 9 9 4 7 9 4

A vonat menetiránya és kihúzási iránya: —»

A megoldás az arányos kisorozási ellárással történik.

Az előzőekben már ismertetett megállapítási eljárás szerint egy-egy vágányra három elegycsoport kerül. Mivel a vonat menetiránya és a kihúzás iránya fordított sémát alkalmazunk. Az egyes sorok kezdőtagjai tehát:

3
6
9

A kocsisor fekete számmal jelölt részében először kisorozandó kocsi nincs, tehát az állva marad.

Az első kihúzás és szétrendezés után kialakuló helyzetkép:

f
8 9 7 4 5 10 1 3 — 4 — 9 — 3 7 — 2
2 — 1
6 — 6
z
10 — 10 — 10 10 — 10

Felmerül 1 kihúzás, 10 lökés és 14 kocsi mozgatása (a mozdonyon levő 2. jelű kocsit nem lökjük el, azzal a kocsisorra járunk).

A második kihúzásnál az I. vágányon egy kocsi állva marad; a szétrendezés után kialakuló helyzetkép (az összevonás utáni 8, 5 és 2. jelű csoportok kerülnek kirendezésre):

f
8 — 7 4 — 10 — 3 — 3 7 2
2 1 — 1
6 6 — 5 — 4
z
10 10 10 10 10 — 9 — 9

Felmerül 1 kihúzás, 8 lökés (a mozdonyon levő 3. 7. 2 jelű kocsikat nem lökjük el, azokkal a kocsisorra visszajárunk) és 12 kocsi mozgatása.

A harmadik kihúzás és szétrendezés utáni helyzet:

f
2 1 1 — 10
6 6 5 4 — 4 — 3 3 — 2
z
10 10 10 10 10 9 9 — 8 7 — 7

Felmerül egy kihúzás, 5 lökés (a mozdonyon levő 2. jelű kocsit nem lökjük el, azzal zárás céljából a II. vágányra járunk) és 8 kocsi mozgatása.

A feladat két zárással és 12 kocsi mozgatásával elkészült.

Értékelés:

(3 kihúzás, 2 zárás):	30 pont
23 lökés	23 „
46 kocsimozgatás	23 „
Összesen:	76 pont

A beérkezett megfejtés alapján: Boros Ernő, Bp. Ferencváros 96,5. Farkas János Mezőtúr 93,5. Káli Ottó Kál-Kápolna 85, Kovács László Bp. Ig. 97,5. Balaskó János Dombóvár 85, Vincze János Bátaszék 78,5. Kormány Mihály Szentes 80, Sümegi Lajos Várpalota 83,5, Szenes Ottó Szolnok 92 pontot ért el.

Az 1—5. feladat alapján jutalomban részesültek:

Káli Ottó Kál-Kápolna 356 pont, Vincze János Bátaszék 373,5 pont, Farkas János Mezőtúr 381 pont és Boros Ernő Bp. Ferencváros 388 pont.

A jutalmakat a nyerteseknek postán küldjük.

Ütközik

Meddig jó a kémény?

Vértesacsa felvételi épületén négy kémény díszeleg. Az egyik ferde, a másikat S alakúra csavarta az idő, a harmadik leomlással fenyeget, a negyedik meghajlik. A főnök szóban és írásban könyörög a pályafenntartási főnökségnek, hogy javítsák meg. — Az a kérdés, meddig jó a kémény, amíg le nem omlik, vagy tüzet nem okoz?



Kettős gépmenet

A Landler felkérte Szolnokról a 424—132-est fékezőcsap-cserére. A mozdony meg is érkezett gépmenetben. Aztán gépmenetben vissza is tért Szolnokra. Mégpedig fékezőcsap nélkül, mert azt nem tudtak rá tenni a Landlerban. Két gépmenet haszontalanul! Kár volt a gőzért.



Szemed a pályán

Jászberény állomáson a II. átmenő fővágány bal sínszálán a heveder mindkét oldala át van törve. Ez feltűnő hiba, de a pályamester mégsem vette észre, pedig irodálának ablakából éppen oda látni a törésre. A pályamester dicséretére szolgál, hogy munkálába temetkezik és nem bámészkodik ki az ablakon.



A Törekvés SE szakszervezeti sportünnepélyének eredményei

A Törekvés SE augusztus 12-én a VI. Vasutasnap keretében rendezte meg a Sport utcai pályán hagyományos szakszervezeti sportünnepségeit. Egyesületünk sportolói atlétikai számokban, tornában, röplabdában, valamint kerékpárversenyen mérték össze tudásukat. Az alábbiakban közöljük a versenyek részletes eredményeit.

ATLÉTIKA

Férfiak. 100 méteres síkfutás: 1. Lendvai Miklós (Pécs) 11,4. 2. Révész (Pécs) 11,5. 3. K. Szabó (Debrecen) 11,8. 400 méteres síkfutás: 1. Kalamény Ferenc (Pécs) 53,5. 2. Salgó (Budapest) 55,4. 3. Völgyi (Debrecen) 56,4. 800 méteres síkfutás: 1. Nagy Lajos (Budapest) 2:01,7. 2. Lőrinci (Pécs) 2:03, 3. Eperjesi (Bp. Vidék) 2:03,1. 4 × 100 méteres váltófutás: 1. Pécs terület (Szőke, Lendvai, Révész, Kalamány) 46,3. 2. Budapest terület 47,1. 3. Miskolc terület 49,1. Magasugrás: 1. Bogdán György (Miskolc) 165. 2. Tóth (Budapest) 165, 3. Olasz (Szeged) 160. Távolugrás: 1. Kalamány Ferenc (Pécs) 619. 2. Lendvai (Pécs) 607, 3. Csapó (Szombathely) 585. Súlylökés: 1 Gereben Károly (Budapest) 13. 2 Lőcsei (Budapest) 11,98. 3. Csillag (Budapest Vidék) 11,35. Gránátvetés: 1. Bakondi Emil (Budapest) 69, 2. Rónai (Pécs) 65, 3. Szigetvári (Miskolc) 62.

Nők. 100 méteres síkfutás: 1. Veszely Piroska (Szombathely) 13,6, 2. Kelemen (Budapest) 13,7, 3. Dénes (Szombathely) 13,7. 400 méteres síkfutás: 1. Temes Edit (Pécs) 67,3, 2. Gaszper (Budapest) 67,5, 3. Killer (Szombathely) 68,4. 4 × 100 méteres síkfutás: 1. Szombathely terület (Dénes, Veszely, Hiller I., Hiller N.) 56,6, 2. Pécs terület 58,6, 2. Debrecen terület 62. Magasugrás: 1. Móricz Anna (Szombathely) 125, 2. Sámuel (Budapest) 125, 3. Petrovics (Pécs) 120. Távolugrás: 1. Timár Rozália (Budapest Vidék) 4,66, 2. Körmöczi (Szeged) 4,60, 3. Dénes (Szombathely) 4,55. Súlylökés. 1. Timár (Budapest-Vidék) 955, 2. Endrei (Budapest) 941, 3. Baran 912. Gránátvetés: 1. Endrei Rozália (Budapest) 45, 2. Bujdosó (Budapest) 44, 3. Zsiros (Debrecen) 43.

KERÉKPÁR

Férfiak. (20 kilométer) 1. Pelle Lajos (Bp Törekvés) 35.02, 2. László (Debrecen) 36.03, 3. Rab (Szolnok) 36,03, 4. Polgár (Debrecen) 36,03 5. Sárközi (Kecskemét) 37.10. 6 Henczi (Zalaegerszeg) 37,50. Pontversenyben: 1. Debreceni JJ. 22 pont, 2. Bp. Törekvés 7 pont, 3. Szolnoki Vasutas 4 pont, 4. Kecskeméti Posta 2 pont. 5. Zalaegerszegi Vasutas 1 pont.

Nők. (15 kilométer) 1. Konyicskó Ilona (Debrecen) 31,00, 2. Kovács (Szombathely) 31,03, 3. Bezzegh (Gyöngyös) 32,04, 4. Ungvári (Debrecen) 35,01. 5. Hajdúné (Sopron) 35.02. 6. Horváth (Szombathely) 39,31. Pontversenyben: 1. Debreceni JJ. 7 pont, 2 Szombathelyi Posta 6 pont, 3. Gyöngyösi Posta 4 pont. 4. Debreceni Posta 3 pont. 5. Soproni Posta 2 pont.

TORNA

Férfi csapat. 1. Debreceni JJ. A-csapata (Krizsai, Horváth, Németi, Gáspár Hirlaki, Váradi, Kiss Tóth, Szabó, Fehér) 9.7 pont. 2. Debreceni JJ. B-csapata 8,9 pont.

Női csapat 1 Debreceni JJ. A-csapata (Horváth, Szabó, Tulipán, Kónya, Szabó Anna, Kovács, Husi, Géle) 9.1 pont 2. Posta távíró 9,0 pont.

RÖPLABDA

Férfi. 1. Dombovár 6 pont, 2. Nyíregyháza 4 pont, 3. Zalaegerszegi közlekedés 2 pont.

Nők. 1 Szőreg 6 pont. 2. Szombathely 4 pont. 3 FVV 2 pont.



A hatvani úl napköziotthonnak fürdőmedencéje is van. Amint képünkön látható, az apróságok lói érzik benne magukat

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83. Telefon: 428-317 428-332 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 8. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 36. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. SZEPTEMBER 3.

Hatalmas forgalommal, jó előjelek között indult az őszi forgalom

Elkezdődött! Nem jött észrevétlenül és váratlanul. Végig egész augusztusban fokozatosan emelkedett a forgalom, a hónap végén pedig hirtelen sohasem látott méretűre nőtt. S most, szeptember első napjaiban a helyzetet röviden így lehet jellemezni: a forgalom óriási! Ilyen tartós nagy kocsiigénylés még nem volt a magyar vasút történetében. Augusztus harmadik hetének öt munkanapján például naponta átlagosan 15 440 kocsit igényeltek a fuvaroztatók.

Amilyen örvendetes termelésünknek, gazdasági életünknek ez a hatalmas fellendülése, éppen olyan örvendetes, hogy a vasutas dolgozók, kisebb hiányoktól eltekintve, ki is állították, meg is rakták, eltovábbították ezt a kocsimennyiséget, s ezzel jó rajtot vettek minden idők legnagyobbnak ígérkező őszi forgalmában. S most nyugodt lelkiismerettel elmondhatjuk: jól megy a vasút, az őszi forgalom biztatóan indul. Dolgozóink ismét megmutatták, hogy bizton lehet rájuk számítani, a magyar vasutasszív, erő és akarat kimeríthetetlen tartalékokkal rendelkezik.

Nem szabad azonban elfelejteni, hogy ez még csak a kezdet! A kocsiigénylés állandóan növekvő tendenciát mutat, még nagyobb erőkifejtésre lesz szükség. Tudjuk azonban azt is, hogy abból a lendületből, amellyel dolgozóink elkezdték az őszi forgalmat, futja még több, még nehezebb munka elvégzésére is.

Két dekádban 233 középjavításos kocsi

A vasút csak úgy tudja kielégíteni az őszi fogalomban jelentkező rendkívüli arányú kocsiigényléseket, ha *a járóműjavítók is rendkívüli módon növelik a javítások darabszámát.* Az őszi forgalom idején a fővizsgára esedékes kocsikat, ha azok jó állapotban vannak., nem utalják műhelybe, csak az erősen sérülteket és a középjavításosokat. Így most csupa nagyobb munkát igénylő kocsit kapunk javításra, ami darabszám-tervünket erősen akadályozza. Nálunk, a Szolnoki Járóműjavítóban a különböző anyaghiányok is késleltetik a munkát, *futórészlegünk augusztus első és második dekádjában mégis 233 darab középjavításos kocsit adott át a forgalomnak.* A középjavításos kocsik mellett nagyobb mennyiségű tartánykocsi javítása is gyors ütemben folyik, hogy biztosítsuk a szolnoki cukorgyár őszi kampányát. Különösen jó munkát végez a futórészlegen *Bozsó László* alvázlakatos ifibrigádja, amely kifogástalan, jó minőségű munkát ad.

Dícséretet érdemel a westing-lakatos részleg is *Lévai András* művezető irányításával. A munkamódszerátadásban és a fiatalok nevelésében *Keszthelyi Antal* és *Pálmai Dezső* régi szakmunkások tűnnek ki. A fiatalok megbecsülik őket és mindig bizalommal fordulnak az ő Tóni és Dezső bácsijukhoz. *(Cseh Zoltán leveléből.)*

A nagykanizsai üzemi bizottság az őszi forgalomért

Még folyik Nagykanizsa állomás átépítése, de nem szabad, hogy ez akadályozza az őszi forgalmi feladatok sikeres megoldását. Üzemi bizottságunk minden intézkedést megtett, hogy *a maga részéről a legteljesebb mértékben hozzájáruljon ezeknek a feladatoknak elvégzéséhez.* Meghatároztuk, milyen feladatokkal kell elsősorban foglalkoznunk. *„Az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért"* elnevezésű mozgalom támogatását tartjuk első feladatunknak. El akarjuk érni, hogy az ifi brigádok valóban a termelés motorjaivá váljanak. A magunk eszközeivel mindent elkövetünk az ipartelepek grafikus kiszolgálásáért, a versenyszervezés fokozásával gyorsítjuk a kocsik ki- és berakását, igyekszünk rövidíteni a vonatrendezési időket, a kocsik állomási tartózkodását, amely a kocsifordulóidő jelentős hányadát teszi ki. Minden lehető eszközzel elősegítjük a lépcsőzetes és hatványos tolatási módszer általánossá tételét.

Ennek megfelelően *az üzemi bizottság minden egyes aktiváját konkrét feladattal biztuk meg.* Így például a kereskedelmi szolgálatnál *Galetics Marian*, a termelési tömegmunka bizottság tagja állandóan figyelemmel kíséri a szállítási tervek teljesítését, a kocsikihasználás alakulását és a rakodási idők csökkentését. A forgalmi szolgálatnál *Kertész Géza* a vonatok menetrendszerűségének biztosítását, az üres kocsik intézését, a kocsik beállítását, megjavítását és fertőtlenítését segíti. A vonatkíséretnél *Herczeg József* műhelybizottsági elnök a menettartam norma alakulását, a vonatok közlekedését és az árutovábbítást kíséri figyelemmel, hogy adott esetben segíthessen. A rakodási főnökségen *Dara Györgyné* bizalmi mozgósítja a dolgozókat a kocsik gyors kirakására, a szervezetség megjavítására. A többi aktíva is hasonló módon dolgozik az őszi forgalom érdekében. *(Szentpáli János ÜB-elnök leveléből.)*

Ami ismeretlen volt Balatonfüred történetében

A balatonfüredi vasutasok alkotmánynapi munkája olyan teljesítmény, amit a *„Szocialista Vasútért"* nyilvánossága elé kell tárnom. Augusztus 18—20-án kétnapos különvonatok érkeztek Füredre. Az ünnepi vásár, *Berki Zoltán* elvtárs képviselői beszámolója a környék lakóit is ide vonzotta. *Balatonfüred állomás történetében soha nem látott csúcsforgalmat okozott ez a népvándorlás. Vasutasaink nem jöttek zavarba a váratlanul jelentkező nagy forgalomtól.* A helyzetnek megfelelően gyors intézkedéssel több mentesítő vonatot szerveztek Veszprémbe. A Csopakon visszamaradt utasokat ingajárattal szállították. A jó együttműködéssel végzett munkából ki kell emelni *Érchegyi Sándor* forgalmi szolgálattevőt, aki 12 órai forgalmi szolgálat után, mint „beugró" vonatvezető a Zs-jelzésű különvonatot pontosan vitte Budapestre. *Székesfehérvár ugyanis elfelejtett személyzetet küldeni a vonathoz és a füredieik önként jelentkeztek a vonat kíséretére. (Honti Józsefné leveléből.)*

A szegedi igazgatóság az első

Az igazgatósági verseny júliusi eredménye alapján a helyezési sorrend a következő:

1. Szeged 71,5 pont, 2. Pécs 63,5 pont, 3. Budapest 61 pont, 4. Szombathely 57 pont, 5. Miskolc 46 pont, 6. Debrecen 37,5 pont.

A szegedi igazgatóság munkájának fokozatos megjavításával *ebben az évben először érte el az első helyet.* Örvendetes, hogy első helyezése éppen júliusban, a nagy mezőgazdasági szállítások idején következett be. Mint mezőgazdasági jellegű igazgatóság tehát jól látta el feladatát. Különösen a kocsifordulóidőnél ért el jó eredményt, amelynél az előző havi utolsó helyről az elsőre került.

A csomóponti verseny

A csomóponti verseny júliusi sorrendje:

I. csoport

1. Budapest-Ferencváros 99 pont, 2. Debrecen 92 pont, 3. Komárom 90 pont, 4. Rákos 90 pont, 5. Rákosrendező 89 pont, 6. Dombóvár 88 pont, 7. Szolnok 74 pont, 8. Miskolc 70 pont, 9. Hatvan 62 pont.

II. csoport

1. Szeged 101 pont, 2. Pécs 96 pont, 3. Győr 87 pont, 4. Nyíregyháza 87 pont. 5. Székesfehérvár 83 pont. 6. Békéscsaba 83 pont, 7. Celldömölk 81 pont, 8. Szombathely 74 pont, 9. Pusztaszabolcs 73 pont.



Feder József és Réti Ödön mozdonylakatosok a pécsi fűtőház élenjáró dolgozói. Képünkön nem éppen kényelmes testtartásban túlnevitő szerelés közben látjuk őket.

(Kovács Géza felv.)

Megkezdte folyamatos munkáját a ferencvárosi új, gépesített nyugati rendező

Augusztus 30-án délután *Bebrits Lajos* közlekedési és postaügyi miniszter ünnepélyesen átadta rendeltetésének a Ferencvárosi-pályaudvar második — nyugati — gépesített gurítódombját.

Ferencváros ünnepi díszbe öltözött ezen a napon. Nem csoda, hiszen az ünnepélyes átadás egy hosszú és nehéz munkaszakaszra tette fel a koronát. Az új nyugati gurító átadásával ugyanis — bár még hátra vannak a kisebb kiegészítő jellegű munkák — lényegében befejeződött a ferencvárosi rendezőpályaudvar modernizálása, átalakítása a legújabb technika felhasználásával, a nagy vasútforgalom követelményeinek megfelelően.

Ez a hatalmas méretű átalakítás tulajdonképpen 1951-ben kezdődött, amikor hozzáláttak a keleti rendező átépítéséhez. Nehéz lenne felsorolni az építés több éves küzdelmes hétköznapjait, az ezernyi nehézséget, amelyet a tervezők és az építők legyőztek. De talán mindennél többet mond az építkezés méreteiről néhány adat: A rendezőhöz szükséges terület elnyeréséhez kilenc darab 80—100 méter hosszú lakóházat kellett több száz méterrel odébb tolni. De ez csak a kezdet volt. Pusztán a töltések építéséhez 600 000 köbméter földet mozgattak meg építőmunkásaink, majd megvalósult a Közép-Európában egyedülálló háromszintű műtárgy a Gubacsi út felett. Csak a keleti rendezőnél 30 kilométer vágányt, 80 csoportkitérőt, több épületet, hidraulikus vágányfékeket, teljesen automatizált gurítódombot építettünk.

Mindezeket ismerve mégis azt kell mondani, hogy a munka neheze a nyugati irányrendező építésével kezdődött. A rendezőt, a fogadó és indító csoportokat olyan területen kellett építeni, ahol — kisebb megszakításokkal — egész idő alatt lüktetett, dolgozott a vasút. Pusztán ez a körülmény is számos bonyolult megoldást követelt s a győzelem annak köszönhető, hogy szorosan együttműködtek a szolgálati ágak, a tervezők és az építőmunkások.



Az átadási ünnepség közönsége, háttérben a vágány-féktorony.
(Németh Gyula felvétele.)

700 000 köbméter föld, 60 kilométer vágány

A munka különös gondosságot igénylő szakasza a rendező legérzékenyebb csomópontjának, a fogadó és indító csoportokhoz kapcsolódó „A" és „B" vágányok átépítése volt. Ezen a szakaszon fokozta a nehézségeket, hogy ide kellett bekötni a fűtőházi és mosóvágányi csoportokat is. Csupán ez a munka több, mint 100 vágányzárt igényelt. A fogadó, indító és irányrendező csoportokban összesen 250 csoportkitérőt, 30 kilométer vágányt, hidraulikus vágányfékeket, és modern automatikát építettünk, nem beszélve a vágányfék-számlálótoronyról, a kocsijavító-műhelyről, a mosóponkokról és a többi kisebb-nagyobb üzemi épületről.

Az 1951-ben megkezdett és most lényegében befejezett ferencvárosi átépítés tehát összesen 700 ezer köbméter földmunkát, 60 kilométer vágányépítést, 330 csoportkitérő beépítését, két gurítódomb gépesítését és egy sor üzemi létesítmény építését követelte. Amikor csak így egyszerűen leírjuk, hogy „egy sor üzemi létesítmény", akkor többek között olyan jelentős alkotásokra is gondolunk, mint a szénter teljes átépítése, a rendezővágány hálózatának korszerű fényszórós törmegvilágítása, a villamosfelsővezetékek átépítése és a teljesen átalakított távközlő hálózat.

És most több évi munka után elérkezett az átadás ünnepélyes pillanata. A büszkén ágaskodó hatalmas térvilágítást tartó acéloszlopok tövében a szinte beláthatatlan vágányhálózat közötti kis szigeten épített emelvényen, és körülötte gyülekeznek az ünneplők, *Bebrits Lajos* miniszter elvtárs, *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója és a vasút többi vezetői — meg az ünnepeltek, az alkotók: a rendezőpályaudvar tervezői, építői. A zenekar a Himnuszt játssza, majd *Papp Károly* elvtárs, a 6. szakosztály vezetője nyitja meg az átadási ünnepséget. Méltatja az építők derék munkáját, amely csak ebben az évben 130 csoportkitérőt, 15 kilométer vágányt, a vágányfék- és a számlálótornyot, valamint több más üzemi épületet eredményezett.

Érdemes vasutasnak lenni

A megnyitó után Bebrits Lajos elvtárs mondta el ünnepi beszédét.

— *Kedves elvtársak, nagy a jelentősége a mai ünnepségnek — az új rendező felavatásának. Hazánkban a felszabadulás után tömérdek újat alkottunk és számos uj létesítménnyel gazdagodott a vasút is. Ha ma egy vasutas — aki 1945 óta nem járt hazánkban — végignézné vasútunkat, nem ismerne rá pályaudvarainkra, vonalszakaszainkra. De a párt és a kormány éppen most kifejezett kívánsága, hogy a vasút további nagyarányú műszaki fejlődésen menjen át, hogy mielőbb megszűnjön a gerincet hajlító nehéz fizikai munka, hogy vasutasaink jobban és könnyebben éljenek.*

A miniszter elvtárs a továbbiakban emlékeztetett arra, hogy 11 éve ezen a helyen még bombatölcsérek ásítoztak, felszaggatott sínek. szétroncsolt kocsik feküdtek szanaszét. A párt szavára azonban a vasutasok újjáépítették a vasútat, sőt új, modernebb vasútat építettek. Ez teszi lehetővé olyan hatalmas feladatok végrehajtását, mint a napi 16 ezer kocsi megrakása az őszi forgalom alatt. Ebből a munkából jelentősen vették ki részüket a ferencvárosi dolgozók is, akiknek munkájáért elismerés és köszönet jár. Ezt az elismerést fejezik ki a bérrendezések, és azok a szociális juttatások, amelyeket a vasutasok kapnak, és amelyek a jövőben csak fokozódnak. — *Érdemes vasutasnak lenni* — mondotta a miniszter elvtárs —. *mert mind több anyagi és erkölcsi elismerés jár a vasúti munkáért.*

A további építkezésekről szólva elmondta, hogy még ebben az ötéves tervben tovább kell automatizálni gurítódombjainkat, mégpedig sorrendben meg kell kezdeni a szolnoki és a rákosrendezői gurítódomb gépesítését.

Bebrits elvtárs beszéde végeztével a kiosztásra kerülő 90 ezer forint jutalom egy részét átadta a legkiválóbb dolgozóknak. A jutalom átadását számos kedves jelenet kísérte. Volt aki feleségével, gyermekével együtt ment a jutalomért. Szabó Géza kőműves, amikor átvette a pénzt, nevetve mondta:

— *Isten tartsa meg a miniszter elvtárs jó szokását . . .*

— *A saját munkájának köszönheti . . .*

— *Tudom én azt, miniszter elvtárs, de hát így tartja a szólásmondás* — válaszolt talpraesetten. nagy derültség közepette a derék kőműves.

A jutalmak kiosztása után *Udvarhelyi István* állomásfőnök átvette az új létesítményt. Még be sem fejezte beszédét, már megkezdődött az új gurítódombon a munka, szaladni kezdtek a kocsik, nyöszörögtek a kerekek a hidraulikus vágányfék kemény szorításától.

S a vágányfék mellett egy ottfelejtett padkán. mint valami szimbólum feküdt az itt már idejétmúlta. kopott féksaru . . .

B. G.

Az újítókiállítás vendégkönyvéből

Beszédes dokumentum a VI. vasutas újítókiállítás vendégkönyve. Megannyi tanulnivágyás, érdeklődés, elismerés áramlik a bejegyzett sorokból. Vasutas újítók! Ha végiglapoznátok ezt a könyvet, meglátnátok és éreznétek azt a határtalan szeretetet, mellyel ismeretlen dolgozótársaitok, külföldi barátaink, iskolás gyermekek, háziasszonyok és más szakmák dolgozói körülvesznek benneteket. *„A kiállítás a vasutas dolgozók remeke. Minden darab magán viseli a haladni akarást"* — olvassuk a könyvben.

A látogatók nagy szeretettel szemlélték a kiállított anyagot. Az MTH 24. intézetének mestere jegyezte fel: *„A kiállítás igen érdekes és tanulságos. Nagyon sokat nyújtott ipari tanulóinknak, akik meglepő figyelemmel nézték végig.* Különösen sok dícséret száll az Északi és Landler Jenő Járóműjavító újítói felé.

Nemcsak egyszerű munkásoknak, hanem tekintélyes szakembereknek is sokat nyújtott a bemutatott anyag. Erről tanúskodik *Ertl* Róbert Kossuth-díjas mérnök bejegyzése.

Különösen hálás az ifjúság. Egy tatabányai kislány, *Turai* Borbála a többek között így ír: *„A kis gépek működése nagyon tetszett nekem. Rengeteg munka van a kis modellekben és rengeteg szaktudás, lelkesedés van vasutasainkban, hogy elgondolásaikat meg tudták valósítani."* *Asztalos* Zsuzsa úttörő őszinte sorokat jegyzett be: *„Apu végre egy rendes kiállításra vitt".* *Kiss* Attila és sok más gyermek véleménye: *„Sok szép vonatot láttam, szívesen hazavittem volna egyet játszani".*

Megállapíthatjuk, hogy igényes közönség nézte végig újítóink munkáját és a gazdag anyag mellett jogosan kifogásolják, hogy kevés az újítás a pályafenntartás, vontatás köréből.

A könyvből az is kiderül, hogy még sokaknak kedvét szegi egyik-másik újítás elfogadásának vagy bevezetésének bürokratikus intézése. Egy bejegyzés a sok közül: *„A kiállítás bizonyítja, hogy az újítómozgalom egyre nagyobb támogatásra talál, de még mindig nagyon sokszor kemény csatát kell vívni a vaskalaposság, a bürokratizmus ellen."*

Köszönjük újítóink fáradságot nem ismerő munkáját és köszönjük a kiállítás közönségének megértését. Az országos útjára elindult kiállításnak további sikereket kívánunk.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Megváltozott a helyzet az Építési Géptelepen

Sokan vannak, akik az *Építési Géptelep Főnökség* munkáját, helyzetét csak a *„Szabad Nép”* és a *„Szocialista vasútért”* hasábjain néhány hónapja megjelent bírálatokból ismerik. Akkor valóban sajnálatos állapot uralkodott üzemünkben. S mi a helyzet ma?

Nehéz lenne szavakban kifejezni a néhány hónap alatti változást. A dolgozók annakidején úgy vélekedtek, hogy üzemüket az *egyéni összeköttetések és elszigetelt csoportok önző szempontjai irányítják, ahol jobb, ha néma marad az ember.*

Érthető tehát, hogy elégedetlenség és nyugtalanság uralkodott a dolgozók között. De az igazság kedvéért azt is meg kell mondani, hogy ebben az időben akadtak olyanok, akiknek éppen ez az állapot tetszett, s akiknek ilyen *„remek, jó hely”* talán sehol sem akadt volna. A helyzetet legjobban néhány adat jellemzi: az elmúlt évben 47 dolgozó ellen (az összdolgozók több mint 10 százaléka) indult fegyelmi eljárás, mintegy 270 új dolgozó lépett be az üzembe és 234-en léptek ki. A kilépők közül 135-öt az akkori főnökség helyeztetett át más szolgálati helyre. Természetes, hogy ez a helyzet kedvezőtlenül hatott a termelésre és a dolgozók hangulatára.

Személyeskedések, néptelen rendezvények

Milyen lehetett ilyen körülmények között a párt és a szakszervezet munkája? A géptelep pártvezetősége hosszú időn keresztül nem volt egységes, bizalmatlanság és belső ellentétek akadályozták tevékenységét. *A párt és szakszervezet rendezvényei lassan elnéptelenedtek, személyeskedő viták színhelyévé váltak.* Nem kell különösebben vázolnunk, hogy milyen romboló hatással volt ez a dolgozók többségére, milyen alapos, kitartó munkára van most szükség a normálisnak mondható viszonyok helyreállításához.

Az áldatlan állapotokról tudomása volt a vasút politikai főosztályának, a budapesti politikai osztálynak és a vasúti főosztály számos dolgozójának is. *Vizsgálatok folytak, de eredményüket nem közölték,* s így a dolgozók rossz hangulata tovább fokozódott.

A géptelep életében az első fordulatot a februári pártvezetőség-választás jelentette. A vezetőségválasztó taggyűlés nem a legjobban sikerült. Kevés segítséget és útmutatást adott az új vezetőségnek. Ez is nehezítette a munkát. Mindenekelőtt *helyre kellett állítani a pártszervezet tekintélyét, elő kellett segíteni a tervek teljesítését.* Az elhatározás megvalósítása kezdetben számos nehézségbe, sőt tudatos ellenállásba is ütközött. Kedvező fordulat csak májusban történt, amikoris jelentős személyi változások következtek be a szakvonali vezetésben.

Az intézkedésekre jó munka volt a felelet

A dolgozók túlnyomó többsége reménységgel tekintett az új vezetőség munkája elé és a *felsőbbség helyesen végrehajtott intézkedéseire lelkes, eredményes munkával válaszolt.* Sok olyan feladat megoldása került ekkor gyors egymásutánban napirendre, amelyek korábban egészen háttérbe szorultak. Ugyanakkor a szakvonali vezetés is fokozott bizalommal és megbecsüléssel fordult a dolgozókhoz, számítva szaktudásukra, munkakészségükre. A feladatok kölcsönös megtárgyalása a párt, a szakszervezet, a szakvonal vezetői között, valamint a dolgozók helyes meglátásainak gondos figyelembevétele, mind-mind jelentős segítséget nyújtottak a tervek teljesítéséhez. Különösen jótékony hatással volt a változásra a Központi Vezetőség júliusi határozata és az azt követő intézkedések.

A párt és a szakszervezet rendezvényei ettől kezdve egyre népesebbé váltak, megélénkültek, népszerűbbek lettek. *A dolgozók észrevették, hogy az ő problémáikat tárgyalják, figyelembeveszik véleményüket, s a kérdésekre, panaszaikra megnyugtató válaszokat kapnak.* A főnökség munkájához a politikai osztály és a vasúti főosztály 6. szakosztálya is fokozottabb segítséget nyújtott. Az üzemi pártvezetőség a felettes szakosztály pártszervezetének vezetőivel sok olyan kérdést megvitatott, amely korábban megoldhatatlannak látszott. *A megbeszéléseken sikerült számos olyan körülményt is tisztázni, amely hosszú időn keresztül akadályozta a fejlődést.* Az időközben elért eredmények is igazolják, hogy az ilyen eszmecserék igen hasznosak voltak és a jövőben is szükségesek.

A szívós munka eredményeképpen jelentősen megerősödött a géptelep pártszervezete. Elég ha rámutatunk arra, hogy *az elmúlt hónapokban a taggyűlés 12 tagjelölt felvételi kérelmét fogadta el,* ezenkívül hat elvtárs felvételi kérelmével foglalkozik a pártszervezet. (Az elmúlt évben mindössze három tagjelölt felvétel volt.)

Az üzem új vezetősége *több dolgozó sérelmes ügyét orvosolta.* A pártszervezet és az üzem vezetősége most már bátran és határozottan nyúl minden olyan kérdéshez, melyre korábban „fátyolt borítottak”. Az értelmiségi dolgozók is ma már bizalommal keresik fel a pártot és a szakszervezetet a korábban ért sérelmek orvoslása végett.

A géptelep — élüzem

Az elért politikai eredmények hatását legjobban a gazdasági eredmények mutatják: *a főnökség dolgozói jelentősen túlteljesítették a tervet, s az üzem elnyerte a megtisztelő élüzem címet.* A díszoklevelet a vasutasnap tiszteletére rendezett ünnepségen adta át *Papp Károly* elvtárs, a 6. szakosztály vezetője az üzem dolgozóinak.

Az elért eredmények azt bizonyítják, hogy a *géptelep dolgozóira lehet számítani, van bennük akarat, kellő munkalendület,* magukénak érzik a szocialista építés nagy ügyét.

Tőzsér Antal
a MÁV Építési Géptelep Főnökség üzemi pártszervezetének titkára.

A magyar vasutasok tiltakozása tovább tart az NKP betiltása miatt

A Németország Kommunista Pártja törvényellenes betiltása — amint már előző számunkban is közöltük — érthető felháborodást keltett a magyar vasutas dolgozók körében. Az elmúlt héten is számos tiltakozó levél érkezett szerkesztőségünkbe.

A budapesti vasútigazgatóság titkári értekezletének részvevői megütközéssel tárgyalták a nyugatnémet kormány cselekedetét, mélyen elítélve az akciót, amelyben a német militaristák és szekértolóik erőszakkal gátolják Nyugat-Németországban a demokrácia és szabadság érvényesülését.

A magyar vasutasok az NKP betiltását a békeszerető népek elleni merényletnek minősítik és hangoztatják, hogy a kommunista pártot ért gyalázatos sérelem a magyar vasutasokat még inkább a Magyar Dolgozók Pártja köré tömöríti.

Budapest-Déli-pályaudvar dolgozói is írásban tiltakoztak a karlsruhei alkotmányjogi bíróság alkotmányellenes ténykedése miatt. Tiltakozásukat eljuttatták többek között a szakszervezet elnökségének is, kérve, hogy a többi szervezett magyar dolgozóval együtt ismételten emelje fel szavát e gaztett ellen.

A MÁV Celldömölki Építési Főnökség 4. számú mozgó építésvezetőségének dolgozói tiltakozásukban arra emlékeztetnek, hogy még az Egyesült Államokban sem kobozták el a kommunista párt vagyonát, de ezt megtették Nyugat-Németországban, ami megmutatja Adenauerék igazi arculatát.

Hozzászólás:

„Fiatal vonatkísérők néhány problémája”

A *„Szocialista vasútért”* augusztus 6-i számában Boros Ernő elvtárs érdekes jelenségre mutatott rá: a fiatal vonatkísérők közül kevesen szerzik meg a vonatvezetői vizsgát. Ennek oka, írja a cikk, hogy *„a dolgozók nem látják célját a tanulásnak, hiszen ha le is teszik az igen magas szaktudást igénylő vonatvezetői vizsgát, ez nem lesz kihatással sem beosztásukra, sem fizetésükre”.* Én nem értek egyet Boros elvtárssal.

Ijesztő megállapítás, hogy a vonatvezetői szakvizsga igen magas szaktudást igényel, ugyanis a vizsga anyagát az F 2-s utasításnak csak a kivonata képezi. Megállapításom szerint a vonatvezetői szakvizsgát sikeresen letevő dolgozók utazhatnak vonatvezetői beosztásban, ezenkívül (természetesen, ha megvan a vonatvezetői vizsga) a III. szakcsoportba kerülnek.

Ma igazán nem mondhatjuk, hogy a tanulás „kilátástalansághoz” vezet, ellenben kilátástalan azoknak lehet a sorsa, akik nem tanulnak.

Kovács József
Bp. Ferencváros állomás

— **„Tanulmányok Budapest múltjából”** című könyvben — amely a Budapest Fővárosi Tanács végrehajtó bizottságának kiadványa — tanulmány jelent meg *„Az 1904-es országos vasutas sztrájk Budapesten”* címmel. A nagy gonddal megírt anyag *Gadanecz Béla,* a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársának alkotása.

Nemzetközi ÉLET

Magyar viszonyok egy osztrák vasutas szemével

Az elmúlt napokban hazánkban járt *Viktor Masilka* elvtárs, osztrák vasutas, aki lapunk szerkesztőjéhez írt levelében röviden elmondja budapesti benyomásait. Az alábbiakban — fő vonásaiban — közöljük Masilka elvtárs észrevételeit.

— Megígértem Önnek, hogy tapasztalataimat a szakszervezeti újság olvasói részére megírom — kezdődik a levél. Összbenyomáson Budapestről igen jó. Az építkezésekről megállapítható, — tekintetbe véve a rettenetes háborús károkat —, hogy a párt és a szakszervezet segítségével a kárt semlegesítették, ugyannyira, hogy Budapest minden összehasonlítást elbír Bécs városával.

Megállapítottam, hogy a bérek általánosságban — a bútor, textil és bőráruk kivételével — megfelelnek az árviszonyoknak. A lakáskérdés azonban még nagyon sok kívánnivalót hagy hátra. Mint a szervezett osztrák vasutasok funkcionáriusának, éppen a lakáskérdés a speciális területem. Szabad legyen megmondanom, hogy a dolgozó ember csak akkor érezheti jól magát, ha egészséges és világos lakásban élheti családi életét. Munkakedve és munkateljesítménye is így válik magasabbá. Az a véleményem, hogy a szakszervezetnek mindent el kell követnie, hogy jobb és szebb, s főként több lakás épüljön.

Én, a szakszervezeti munka alatt a dolgozók következetes érdekképviseletét értem. Ez semmi esetre sem lehet alárendelve valamely hatóságnak, hiszen a széles tömegek életszínvonalának emeléséért harcolunk. Ezt a megállapítást azért hangsúlyozom, mert a nálunk. Ausztriában és Magyarországon nyert tapasztalatom alapján megállapítom, hogy a hatóságoknál, a végrehajtó bizottságoknál részben olyan emberek ülnek, akik nem rendelkeznek megfelelő érintkezési modorral azokkal szemben, akik tanácsért, vagy segítségért fordulnak hozzájuk. Sokszor tehát nem megfelelő emberek ülnek a megfelelő helyen. Azért van a párt és a szakszervezet, hogy ezeket az ellentéteket kiküszöbölje. Ezt Önöknél, ahol a munkásosztály a dolgozó parasztokkal szövetségben van hatalmon, jobban feltételezzük, mint a kapitalista államokban.

Mi, az utolsó öt esztendőben, a szakszervezet segítségével az eddiginél magasabb életszínvonalat harcoltunk ki és továbbra is harcban állunk a kormánnyal a 100 százalékos fizetésemelésért, a magasabb besorolásért, a nyugdíj korhatárnak a férfiaknál 65 évről 60-ra, a nőknél pedig 60-ról 55 évre való leszállításáért.

A mi fizetési kategóriánk a magyar vasutas kollegák részére is felhasználható lenne *a besorolást illetően.* Önöknél Sztálinvárosban beszélgettem egy mozdonyvezetővel, aki totalószolgálatot látott el. Ez a dolgozó 15 év után havi 1500 forintot kap, míg nálunk 2000 schillinget. Nálunk éppencsak hogy kijön a fizetéséből a mozdonyvezető, ezzel szemben Önöknél még nehezebb a megélhetés, bár a feleség munkalehetőséghez juthat. Ez nálunk nem megy könnyen. A magyar vasutasok fizetése az árakhoz viszonyítva elég alacsony.

A Corvin áruházban tett látogatásomra is szeretnék utalni. A bútorok háromszor-négyszer drágábbak, mint nálunk. A minősége kétségtelenül jó, de a vasosztályon olyan állapotok vannak, amelyek nálunk nincsenek. A tűzhely teteje rozsdás, a fogórudak el vannak görbülve, a fürdőkádak zománcait leverték, piszkosak. Ilyen áru nem talál nálunk vevőre és árt a népi demokratikus állam hírnevének.

Kritikai nézetemet közöltem és talán jóindulatú bírálatom kissé kemény és tapintatlan, de szükséges, mert ezzel is segíteni szeretnék, hogyha más külföldiek látogatnak Önökhöz, ne mondjanak hazájukról elítélő kritikát.

Hírek a világ minden részéből

A Szovjetunióban átadták rendeltetésének az első telefonvezeték nélküli relé vonalat. A rádió-relén 24 telefonbeszélgetést lehet egyszerre folytatni és a vezetékek bármelyikét az ismert rendszerű valamennyi távíró alkalmazására fel lehet használni. A hatodik ötéves tervben 10 000 kilométer hosszban ilyen rádiórelé vonalakat építenek.

✸

Az amerikai *„Hudson és Manhattan Railroad”* vasúttársaság azért, hogy a nőket távoltartsa a csúcsforgalmú időben a vasutak használatától, külön a nők számára rendszeresített féláru menetjegyeket szolgáltat ki, amelyek délelőtt fél 11 és délután fél 4 között vehetők igénybe.

✸

A svájci vasutak két újfajta teherkocsi építését kezdték meg. Az egyik eltolható fedelű, a másik gépkocsik szállítására szolgáló vagon, mégpedig a Szent Gotthárd alagút űrszelvényének megfelelően építve.

✸

A csehszlovák vasutakon újfajta lapátoló készüléket terveztek. Ezek segítségével vasúti kocsikat 25 perc alatt meg lehet rakni ömlesztett áruval. Ezzel a kézi lapátolást teljesen mellőzni tudják. A készülék motormeghajtással lapátolja az anyagot és rövid futószalagon továbbítja a vagonba.

✸

A Szovjetunióban megkezdték olyan vasúti teherkocsik építését, amelyek 140—160 kilométeres óránkénti sebességgel futhatnak. A szovjet vasútépítő mérnökök jelenleg olyan teherkocsi szerkesztésén dolgoznak, amelyek 90—100 tonna terhelés mellett is lehetővé teszi a tehervonatoknál a 120 kilométeres sebességet.

✸

A Német Demokratikus Köztársaság vasutainál a közlekedés hathatós megjavítására, az elmúlt napokban díjszabási és közlekedésügyi bizottságot állítottak fel a személy-, csomag- és expresszáru szállítás kérdéseinek tanulmányozására.

✸

A schöneweidei kocsijavító üzem újfajta *„fémmosó gépet”* szerkesztett, amelynek segítségével a vasúti kocsik alvázát kézi erő kiküszöbölésével rozsdátlanítják két és félszeres teljesítménnyel.

✸

Peking állomás dolgozói nevében a szakszervezet elnöke meleghangú levélben válaszolt Debrecen állomás dolgozóinak és Peking vasutasainak forró testvéri üdvözletét tolmácsolta.

✸

A Drezda melletti hainsbergi állomáson 240 méter hosszú alagútat építenek az állomás 22 sínpárja alatt a gyalogosok számára. Érdekessége, hogy előregyártott elemekből épül. Az építkezés több mint három hónappal meggyorsul, mert az új építési módszernél feleslegesek az eddigi betonozási munkálatok.

A bolgár vasutasnap

ünnepségein alkalmunk volt részt venni, augusztus 5-én. A vasutasnap előestjén a szófiai központi vasutas kultúrházban rendeztek ünnepséget. Külön kell mondani néhány szót a kultúrházról, mely egyike a legkorszerűbb, legkényelmesebb kultúrházaknak. A termekben neonvilágítás, nagy könyvtár, olvasószobák, sakkszobák várják a vasutas dolgozókat, nagy befogadóképességű színházterme, szabadtéri színpada minden nagyobb arányú ünnepi esemény színhelyéül alkalmas. A vasutasnap előestjén a vasútügyi miniszterhelyettes mondott beszédet, utána pedig látványos műsor volt, majd az 50 tagú vasutas fúvószenekar kíséretével táncra perdült a jelenlevő többezer vasutas és hozzátartozó. A nagyon közkedvelt népi társastáncból persze mi sem maradhattunk ki, s — úgy éreztük, elég hamar meg is tanultuk a mi csárdásunkra emlékeztető, pattogó ütemű táncot.

A bolgár népi tánc megtanulásának különösen nagy hasznát vettem, mert másnap a bolgár vasutaslap, a *„Transzporten Glasz”* egyik munkatársnőjének az esküvőjére hívtak meg, s itt egyenesen sértés lett volna, ha a násznéppel — gyermekekkel és nagymamákkal — együtt nem veszek részt az általános örömet kifejező táncban. Egyébként jellemző arra, milyen igazi ünnepnek tartják a bolgár vasutasok a vasutasnapot, hogy a mi fiatal vasutaspárunk is világért sem tartotta volna más napon az eskövőt. Hiszen — mondották — így kettős családi ünnepet ülhettek.

A vasutasnapi ünnepségeken véletlenül találkoztunk és sokáig elbeszélgettünk azzal a mozdonyvezetővel, aki vonatunkat a bolgár határtól Sztalinig vitte. Ez az útszakasz már csak azért is emlékezetes maradt, mert a vonat végéhez kapcsolt külön kocsink majd kirepült a kanyarokban, olyan gyorsan rohant a vonat. Nevetve mondtuk el ezt fiatal mozdonyvezetőnknek, akinek mellén az előzőleg kapott kitüntetések mellett ott fénylett a legújabb, vasutasnapi kitüntetés is, mire ő szintén mosolyogva felelte:

— Késve vettem át a szerelvényt a határállomáson, hát sietnem kellett... Évek óta nem volt késésem...

Élmény volt a vasutasnapi ünnepségek során a vasárnap esti díszhangverseny, amelyet több ezer főnyi közönség jelenlétében tartottak meg a szófiai szabadtéri nagyszínpadon. Mindenekelőtt a konferanszié nyerte meg tetszésünket. Vasutas dolgozó volt, nem hivatásos művész, mégis magával tudta ragadni a „civil” közönséget is, sőt minket is, akik egy szót sem értettünk a mondókájából. A hangversenyen a vasutas zenekar több magyar zeneszámot is játszott, amelyek igen nagy sikert arattak a szófiai közönség előtt.

Még egy felejthetetlen szófiai élményről kell beszámolnom: meglátogattuk Dimitrov elvtárs mauzóleumát. Meghatódottan álltunk a bolgár nép nagy fiának üvegkoporsója előtt, előttünk és mögöttünk kegyeletüket lerovó bolgár dolgozók, munkások és parasztok sora kígyózott, s nem egy szempárban láttuk csillogni az emlékezés, a meghatottság könnyét.

A bolgár fővárosban időztünk utazásunk során a legtöbb ideig mégis nehéz volt a búcsú a bolgár vasutas elvtársaktól. A határ felé utaztunkban elgyönyörködtünk a bolgár állomásokban, amelyeknek csinosságával kevés más ország állomásai versenyezhetnek. A kaviccsal gyazat széle mindenütt fehér kővel van kirakva, a vágányok mellett ápolt virágoskertek nyújtanak üdítő látványt. De ilyen virágoskerteket, a Bolgár Népköztársaság virágokból, vagy színes kövekből kirakott címerét, vasutasemblémákat láttunk a nyílt vonalon levő őrhelyek mellett is. Feltűnt még, hogy Bulgáriában kocsivizsgálók, féklakatosok, a vonattal együtt utaznak, nem az állomásokon várják a vonatokat.

HÁROM ORSZÁGON KERESZTÜL

III.



Tengerparti részlet Sztalinnál.

A neonfényes belgrádi pályaudvaron

érkeztünk utunk utolsó olyan külföldi állomására, ahol hosszabb időt töltöttünk. A pályaudvaron rendkívül nagy a nemzetközi forgalom, mégsem láttunk semmi kapkodást, semmi rendszavarást. Nemcsak a vasutasok, az utazóközönség is fegyelmezett. Természetesen megnéztük a várost is, az egykori Nándorfehérvárt, ahol Hunyadi János aratta világtörténelmi győzelmét a török felett. A Duna és Száva torkolatától nézve nyúlik a legszebb látványt a város. Rendezett, tiszta utcáit 12—14 emeletes épületek, valóságos felhőkarcolók szegélyezik, áruházaiban óriási a forgalom. Hunyadi agyúl mellett ott láttuk a jugoszláv nép hősi partizánharcainak emlékeit.

3764 kilométeres

utunk utolsó nagy élményét az jelentette, hogy ismét átléptük a magyar határt. Mindenütt őszinte szeretettel vettek körül. Élményeink gazdag gyűjteménye egész életünkön elkísér, az idegen tájak és emberek varázsa bennünk él, mégis valljuk be: az otthon, a haza, a legnagyobb ajándék mindenki számára, aki akárcsak néhány napra is távol van tőle.

Tóth István

Leleményesen, egymást segítve

— Kecskeméti látogatás —

Augusztus utolsó napjai peregnek. Az oszi forgalom lázas, izgalmas kezdeti napjai. Szó sem esik erről, de benne van a tolatótartalékok sustorgó, gyors járás-kelésében, a folytonosan ürülő-telő kocsik képében, amint váltják egymást a rakodóvágányon. Szikrázó déli napfényben villog *Kecskemét állomás* rakodója. A vagonok százszámra nyelik a kicsattanó kövér paradicsomokkal és a húsos szilvákkal teli Terimpex-ládákat.

Rögtönzött tanácskozás

A dolgozók idegeiben is ott vibrál a „nagy ütközet" közvetlen kezdete előtti izgalom. A főnöki iroda ugyan egyelőre üres. *Lőrincz* elvtárs állomásfőnök elsején vonul be nyári szabadságáról, hogy pihenten, újult erővel álljon az állomás élére. Az állomás természetesen mégsem gazdátlan. *Erdei János* elvtárs, a lelkes, energikus helyettes főnök pillanatnyilag kint van a téren kocsirendezői és váltóőrei között — mint mindig, ha szerét ejtheti —, de a következő percben már irodájában tárgyal *Szerencsi* elvtárssal, a jelenleg szintén szabadságon levő kereskedelmi főnök helyettesével, egyszemélyben szervezőtitkárral, aki ezúttal az ugyancsak távollevő párttitkárt is helyettesíti. A *kocsitartózkodások csökkentéséről* folyik a rögtönzött tanácskozás.

Egész nyáron nem volt ugyan vele baj, az őszi méretűnek beillő júliusi forgalomban is sikerült százszázalékra teljesíteni a kocsitartózkodási egységidő tervét, igaz, hogy a vállalt 103 százalékos élüzemszinttől elmaradtak. De jól tudják a kecskemétiek, hogy szeptemberben még lejjebb kell nyomni a kocsik állomási veszteglési idejét, mert csak így tudják megvívni a nagy őszi csatát és így tudják elérni az élüzemszintet.

A vasútüzemi értekezlet *az állomási tartózkodás 20 százalékos csökkentését* tűzte ki célul. A „hírös város" vasutasainak akkor is ez a cél lebegne a szeme előtt, ha nem kellene kötelességszerűen követniök, mert állandóan szorítja őket a sok kocsi, márpedig minél előbb szabadulni akarnak tőle, hogy lélegezhetsz jussanak.

Csakhogy nem egyszerű a dolog. Szűk az állomás, kevés a vágány. A rakodóvágányok a kihúzóvágányokkal ellentétes oldalon vannak, emiatt a tartaléknak állandóan körül kell járni. Igen ám, de a fővonali forgalom olyan nagy, hogy a tartalék mindúntalan beszorul *és naponta legalább 120—150 percet vár forgalomra.* Ilyenkor aztán a kocsirendezők váltig szentségelnek és igazuk is van, mert ez az idő éppen két vonat megrendezésére lenne nekik elegendő. Segítene a helyzeten *egy új kihúzó vágány* az állomás Szeged felöli végén. Régen kérték már, egy minisztériumi bizottság kint is volt szemlét tartani és elismerte a kérés jogosságát, de intézkedés nem történt. A kihúzások és beállítások pedig tovább késnek.

Ésszel és erővel

Hogy még sincs számottevő baj, az annak tulajdonítható, hogy a dolgozók ésszel, fizikai erővel, állandó lelkes segíteniakarással pótolják az állomás adottságaiból eredő hiányokat. *Kiss Ferenc* tolatásvezető például egyik éjszakai szolgálatában, amikor véletlenül éppen kevesebb volt a munka, a szokástól eltéröleg kivette a 7161-es és a 3794-es számú vonat gyűjtőjét a raktártól, hogy *segítsen a reggel szolgálatba lépő turnak*, amelynek ez feladata lett volna. A helyettes főnök felfigyelt a kitűnő kezdeményezésre és elismerő szavak kíséretében ismertette a többi brigáddal. Azóta aztán minden brigád ezt csinálja éjszakai szolgálatban, s ezzel *50—60 perces erőnyt biztosít a reggelos turnak.* Amíg a múltban csodaszámba ment ha ez a két vonat rendes volt, most az a csoda, ha véletlenül megkésik. Így a menetrendszerinti vonatindítás is javult.

Ugyancsak Kiss elvtárs kezdeményezte, hogy az I-es tartalékot éjszaka kiszereltette és ezzel *újabb 60—90 perc előnyhöz juttatta a nappaliakat.* Ebből is törvényt csináltak és elérték vele, hogy széthúzták a szerelési időt: az egyik tartalék reggel szerel, a másik délután, így aztán nem fordulhat elő, ami a múltban sűrűn megtörtént, hogy mind a két tartalék délután állt le szerelésre, aminek a tolatás látta kárát.

De nemcsak Kiss Ferenc, hanem *Kecskeméti István* kocsimester, *Sziládi István* kocsirendező, *Kállai Mihály, Botos József* tolatásvezetők is állandóan azon törik a fejüket, miféle új meg új szakmai fogással, ésszerűsítéssel rövidíthetnék meg a kocsik tartózkodását, csökkenthetnék a kocsifordulót. Kecskeméti, mint a legjobb kocsimester végigjárta az összes brigádokat és átadta nekik munkamódszerét. A forgalmi szolgálatevők közül *Herpai László, Balogh Ferenc* és *Tóth Sándor* tesznek meg mindent a kocsitartózkodási egységidő csökkentéséért. *Gebei* elvtárs is jó vasutas, ismeri az utasítást, de inkább csak a forgalommal törődik, a kocsibeállításokkal kevésbé, és ha bírálják emiatt, *visszautasítja a kritikát, méghozzá sokszor olyan hangon, ami nem illő szolgálatban.*

Így dolgoznak a kecskeméti vasutasok az őszi forgalom sikere egyik legdöntőbb feltételének megvalósításán, az állomási tartózkodás megrövidítésén. Főleg a kocsirendezők, váltóőrök ennek a munkának a részesei, mégis ők azok, akik közül legkevesebbett érintett a legutóbbi fizetésrendezés. A 24 kocsirendezőből például csak hatot. Helyesebbnek tartanák, ha a kiemelést az állomásokra biznák, helyileg döntenék el, ki szolgált rá a nagyobb bérre, s akkor valószínűleg nem fordulna elő az, ami legutóbb, hogy egy hónap alatt öt kocsirendező lépett ki szolgálatból.

KIFESTETTÉK MÁR? KIUTALTÁK MÁR?

Tudomásom szerint a szegedi igazgatóságnál számomra kiutaltak egy lakást. Az előadó elvtárs többször azzal küldött el, hogy legyek nyugodt, holnapra megkapom az értesítést. Én három hónapig nyugodtan vártam, de az üres lakás mellett még ma is kerékpárral kell járnom szolgálati helyemre. A kérdéses lakás négy hónapja üresen áll. Az igazgatóság III. osztályának személyügyese azt kérdezi, hogy ki van-e már festve? A gyomai III-as pályamesteri szakasz pályamestere kérdéssel felel: ki van-e már utalva? Ha ez így megy, akkor én ebben az évben sem kapom meg a lakást. Ugy látszik, csak beszéljünk a lakásproblémákról, de a meglevőt sem tudjuk hasznosítani.

Kovács Mihály
Nagylahos



Erdög Ferenc kalauz több mint húsz éve teljesít szolgálatot Szegeden. A kiváló szakember egyike a pályaudvar legjobb jegyvizsgálóinak.

(Kovács Géza felv.)

Murakeresztúr csakugyan nincs a világ végén

Nem is kell a határállomásig, *Murakeresztúrig* menni. *Nagykanizsán* a megduzzadt tranzitforgalom legszemmelláthatóbb jeleivel találkozunk. De a nagyobb, többvágányú nagykanizsai állomáson jobban szétoszlik a forgalom, Murakeresztúr „tölcsérében" viszont már feltűnően összeszűkül.

— Murakeresztúron megy át a lengyel, cseh, román, szovjet, bolgár, magyar árucserеforgalom — mondja *Váradi Károly* állomásfőnök — és természetesen a Jugoszláviából érkező árukat is mi küldjük tovább. A tranzitforgalom főleg a rijekai (fiumei) kikötőbe irányul, s közeli növekedésére lehet számítani, mert a kikötőt bővítik. Murakeresztúr állomásnak összesen nyolc vágánya van, az A-csoporton öt, a B-csoporton három, ezenkívül egy delta. A megduzzadt forgalom szükségessé teszi az állomás bővítését, előreláthatólag még az idén megkezdik az A-csoport új vágányainak építését. Addig is — de persze ez minden időre vonatkozik — legjobb segítőtársunk a nehézségek leküzdésében a jó együttműködés.

Amit pótolni kell

Jó együttműködés — jelentősebb csengése van ennek a mondatnak itt, ahol nemrégiben még szinte hermetikusan el voltak zárva a dolgozók nemcsak a szomszéd államtól, hanem az ország belseje felé irányuló forgalomtól is. Itt nem fokozatosan, az évek során nőtt meg a forgalom, hanem szinte egyik napról a másikra szakadt az állomásra. S bizony az állomás dolgozóit nem érte elég felkészülten. Nem ismerkedtek még meg az elegyrendezés új módszereivel, a munkaverseny szinte ismeretlen fogalom volt, a termelés pártirányításával csak az utóbbi hetekben kezdenek tisztába jönni. Főként a dolgozók odaadó munkájának és — a legutóbbi időkben — az új állomásfőnöknek köszönhető, hogy jelenleg csak két tényezővel állnak gyengébben: a fajlagos kocsimozgatással és a feladási rakodási idővel.

Mi a helyzet az irányvonatokkal

A Szófiában megtartott közlekedési miniszterhelyettesi konferencia, majd a konferencia határozatának kidolgozására létrejött budapesti nemzetközi vasútügyi értekezet már a gyakorlatban is kedvezően érezteti hatását, főként, ami a két állam vám- és egyéb hatóságainak együttműködését illeti. A vizsgálatok lerövidítésével a legtöbb esetben sikerült csökkenteni a vonatok átadásának és átvételének idejét. Ugyancsak szoros együttműködés jött létre a jugoszláv vasutasokkal, elsősorban a jugoszláv vasutak murakeresztúri képviseletének vezetőjével, *Szobol Milán* elvtárssal. Gyakori a közös termelési megbeszélés, a ezeknek eredményeképpen sikerült javítani az előjelentő szolgálat munkáját, mindkét részről pontosabbá vált a tájékoztatás a ki- és belépő elegymennyiségről.

Az állomásra nagy feladatot ró az átmenő, valamint a ki- és belépő vonatok rendezése. A nemzetközi konferencia határozata szerint nagy súlyt kell helyezni az irányvonatok képzésére. A vonatok rendezése azonban, miután az új elegyrendezési módszereket még kevéssé alkalmazzák, hosszadalmas, esetenkint 50—60 percet is igénybevesz. Megnehezíti a munkát és igen sok időveszteséget okoz az a körülmény, hogy egyes határállomások, főként *Szob* és *Rajka* nem fordítanak elég figyelmet a belépő kocsik átvételére. Sok a számadáselválasztás, a helytelen bárcázás, a nemzetközi rakmintán túl rakott kocsi. A jugoszláv vasutasok a nemzetközi forgalomnak meg nem felelő kocsikat nem veszik át, ezeket sokszor már a kész vonatból kell kisorozni, rakományukat megigazítani, vagy a kocsit átrakni.

A murakeresztúri vasutasok igen helyesen felismerték, hogy a társadalmi, a mozgalmi és a kultúrélet fellendítése a hosszú elszigeteltség után a munkát, a kollektív szellem kialakulását segíti. A kezdeményező erő, az akarat meg is van, de hiányoljuk a politikai osztály és a szakszervezet hathatósabb támogatását. „Murakeresztúr ma már nincs a világ végén" — mondják, s ezzel azt is kifejezésre akarják juttatni, hogy olyan helyet szeretnének elfoglalni a vasutas dolgozók közösségében, kulturális és társadalmi életében is, amely fontos szerepük alapján méltán megilleti őket.

AZ EMLÉKEZÉS ZÁSZLAJA

— Hámán Kató halálának 20. évfordulójára —

„Hajtsátok meg a Vörös Zászlót,
A szeretet zászlaját,
Az emlékezés zászlaját,
A szabadság zászlaját,
A forradalom zászlaját
Mártirjaink és elvtársaink
Emléke előtt!"

Húsz esztendővel ezelőtt, 1936. szeptember 3-án kísérték utolsó útjára Hámán Katót, a forradalmi harcost, a nagyszerű munkásasszonyt, a kommunista párt mártirját.

A fasiszta rendszer nemcsak kivégzéssel és agyonveréssel írtotta elvtársainkat. Kinzásokkal, börtöneivel szándékosan tette tönkre egészségüket és idézte elő pusztulásukat. Ennek a módszernek esett áldozatául Hámán Kató is 52 éves korában.

Élete, harcai, a Tanácsköztársaság idején és utána viselt küzdelmei minden vasutas dolgozó szívében mély visszhangra találtak.

Húsz évvel ezelőtt ment el tőlünk Hámán Kató, aki példaképe marad minden vasutasnak, minden dolgozónak. Amikor róla emlékezünk, szinte filmszerűen újból lepereg előttünk életútja. A kompolti kis családi ház, a falusi cipész édesapa, akiből később vasúti munkás lett. Ekkor leánya, a kis Katinka is otthagyta báró Hatvani répaföldjait és a hatvani állomás pénztárába ment dolgozni. 1918-ban helyezték a Nyugati-pályaudvarra, akkor kapcsolódott be a munkásmozgalomba. Tagja lett a vasutasszakszervezetnek és nem sokkal később a kommunista pártnak.



Landler Jenővel együtt harcolt a vasutasokért. Önfeláldozó munkája elismeréseként rövidesen tagja lett a Munkás és Katona Tanácsnak. A Tanácsköztársaság bukása után letartóztatták, elbocsátották állásából. Rövidesen egy gyertyaüzembe ment dolgozni, majd a Vegyészeti Munkások Szakszervezetében kapott állást. Egy munkástemetésen azonban búcsúztatója miatt lefogták. Résztvett a kommunista párt illegális munkájában, majd 1925. szeptemberében Rákosi elvtárssal együtt került letartóztatásba. A tárgyaláson kétévi börtönre ítélték.

Hámán Kató sötétszőke, kerekarcú, középmagas asszony volt. 12 évi házasságának több mint felét börtönben töltötte. Hangja halk, nyugodt volt, mintha mindig meg akarná győzni hallgatóját valamiről. Lényege: egyszerű, megvéti a polgári külsőségeket. Jelleme: végtelenül önzetlen, önfeláldozó, fáradhatatlan, becsületes és szerény. Meggyőződése: megingathatatlan. Embereket és eseményeket dialektikusan értékel: „A párt és a munkásosztály győzelmét csak késleltetni lehet, de megakadályozni nem" — szokta volt mondani, ha bárki el akarta téríteni az illegális munkában való részvételtől.

A mozgalomtól nem kapni akart, hanem adni a mozgalomnak. Nem kereste az egyéni érvényesülést, mindig a legnehezebb munkát vállalta.

Utoljára 1934. június 4-én tartóztatták le. A rákoscsabai csendőrségre vitték, ahol borzalmasan megkínozták. Egész testét beborították a kék-fekete véraláfutások. A börtönben és utána is a súlyos kinzás következtében állandóan betegeskedett. 1936 augusztusában, az Újszentjános kórházba került. Minden érdeklődése itt is a spanyol forradalomé. Halálos ágyán is tele volt a nagy ügy iránti mérhetetlen érdeklődéssel.

1936. augusztus 31-én a Magyar Kommunista Párt mártirjainak száma eggyel ismét növekedett. Hámán Kató mérhetetlen szenvedések után elhunyt. A nagyszerű harcos végső búcsúztatása dalárdák, vörös zászlók nélkül, az államrendőrség politikai osztályának besúgói jelenlétében, demonstratív csendben történ.

Az évfordulón a magyar vasutasok meghajtják a szeretet, az emlékezés, a forradalom zászlaját Hámán Kató emléke előtt.

EGYETLEN GOMBNYOMÁSRA...

A budapest—hatvani vonalon már villamosmozdonyok száguldanak. Az átalakítással párhuzamosan, sokmilliós forintos költséggel nyomógombos, egyközpontos elektrodinamikus biztosítóberendezéssel látják el a vonal állomásait.

A MÁV Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség I. számú szerelésvezetőségének kocsijai már jó ideje Turán tartózkodnak, az irányító-, a műszerész- és lakatos csoportokkal. A műszerészek áramkörözésen, kábelfejbekötésen, a lakatoscsoportok pedig a váltók felszerelésén dolgoznak. A forgalmi irodában már áll a munkaasztal, a szerelés elkészült, folynak az áramköri próbák.

Az egyközpontos elektrodinamikus biztosítóberendezés lehetővé teszi, hogy a két váltótorony munkája egyetlen kézbe, a forgalmi szolgálattevő kezébe összpontosuljon. A váltók egyetlen gombnyomásra automatikusan átállnak a bejárat adásánál, a menetnek megfelelő állásba. A berendezés rendkívüli érzékeny, azonnal reagál minden foglaltságra. Az asztal fölött az állomás színes tükörképe, a szerelvények és a mozgó járművek szinte tapintható vetületével.

A szerelésvezetőség sok kiváló szakembert nevel. *Nagy Imre* műszerész ifit már önállóan ki lehet küldeni egy-egy munka elvégzésére. Szeretettel beszélnek *Horvai János* ifjú lakatosról és különösen *Kulich Zsuzsáról*, erről a lelkes és tehetséges fiatal műszerészről, aki a szerelésvezetőség legjobb nődolgozója.

A felvételi épület mellett épített kapcsolóteremben sorra köti be a rajznak megfelelően a huzalok ezreit. Micsoda nagyszerű látvány figyelni a mágneskapcsolók százainak pontos munkáját, a kapcsolások helyességét ellenőrző dolgozók boszorkányos ügyességét. *Kulich Zsuzsa* éppen most visz oda *Nagy János* építésvezetőhöz egy rajzot: a mágnesjelölés nem egyezik a számmal. Rövidesen megállapítják, hogy a számot elírták. A próbánál, a feszültségmérésnél *„egyből kijött a hiba"*. Az áramkör végigkísérése egy ponton tehát elakadt, de *Kulich* elvtársnő pillanatok alatt felderítette, s máris átteszi egy üres érintkezőre.

Biztosítóberendezéseink fejlődése

Nagy utat tettünk meg a MÁV integra rendszerű biztosítóberendezései prototípusának kialakításáig. A felszabadulás utáni első időszak a roncsolt berendezések helyreállításával telt el. Hol vagyunk már attól az időtől, amikor a pusztulástól megmentett alkatrészekkel, vagy a felrobbantott készülékből még használható szerkezettel toldoztuk, foldoztuk a romos berendezéseket. A figyelmet azonban már kezdetben is a régieknél nagyobb teljesítőképességű berendezések tervezésére és építésére fordítottuk.

1949 hozta meg az első változtatást: *Ferencváros* és *Kelenföld* között önműködő térköz-, biztosítóberendezést helyeztünk üzembe. Az utána következő években eljutottunk *Tatabánya-felsőig*. Azáltal hogy a kétvágányú pálya bármelyik vágányán lehetővé válik a vonatok mindkét irányú, térközökben való közlekedése, mintegy 30 százalékkal növekszik a vonal átbocsátóképessége.

Megépült *Siófok* és *Balatonboglár* között a félautomatikus térközbiztosítóberendezés. Rövidesen üzembe helyezzük a *Budapest-Nyugati—Szolnok* közötti vonal utolsó, legnehezebben megépíthető szakaszán is az önműködő térközbiztosítóberendezést. Megkezdődött a *Kelenföld—Szabadbattyán* közötti szakasz felszerelése is. *Tatabánya-felsőtől Komáromig* is megépítjük a hasonló berendezést.

Az utóbbi időben nagy lendületet vett az állomási biztosítóberendezés fejlődése. *Zamárdi, Szántód—Köröshegy, Balatonboglár, Torbágy, Herceghalom, Szár* egyközpontos elektrodinamikus biztosítóberendezést kapott. *Székesfehérváron* épült először nyomógombos elektrodinamikus berendezés. Az építés azonban folyik tovább. *Aszód, Tura, Pécel, Isaszeg* és *Gödöllő* egyközpontos biztosítóberendezései rövid időn belül elkészülnek.

A biztosítóberendezési szolgálat jelentős bővítéseket is végzett. Ferencváros állomáson például ötszörösére emelték a biztosított menetlehetőségek számát. A kisebb jelentőségű fővonalakon vonóvezetékes biztosítóberendezéseket, az áthaladó vonalak akadálytalan futása érdekében 60 állomáson kijárati előjelzőket építünk. A mellékvonalak gazdasági jelentőségének növelésével egyidejűen a *„V"-betűs* kerek tárcsajelzőket több mint száz helyen karos védőjelzővel cseréltük fel.

A nagyarányú fejlődés szükségessé teszi, hogy a biztosítóberendezéseket tervező építő és fenntartó szerveink a korszerű technika követelményeivel lépést tartsanak. Megelégedéssel mondhatjuk el, hogy a szakszolgálat dolgozói szakmai képzettségük emelésével, körültekintő és lelkiismeretes munkájukkal dicséretesen és derekasan állnak helyt nehéz, de szép feladatuk végrehajtásában.



Augusztus 28-án az 1802-s indulása előtt a megafon a szokásnak megfelelően a következőt mondotta: A vonat Székesfehérvárig menetrend szerint csak Budapest—Kelenföld és Székesfehérvár állomásokon áll meg... Valóban, a menetrend ezt írja elő. De a gyakorlat? Szóval ez a bizonyos 1802-s gyorsvonat ezen a napon megállt Ferencvárosban, Hároson, Nagytétényben, Dinnyés előtt, Dinnyés után — egyszóval döcögött, mint egy rossz tehervonat. S az egészben a legszembetűnőbb az volt, hogy legtöbbször abban a pillanatban húztak jelzőt, amikor a vonat megállt.

*

Veszprém-külsőn, ha az utas szomjasan befordul az Utasellátóba és kér egy korsó sört, azt válaszolják, hogy csak pohárral van. Hogy miért? Mert a korsók kifogytak. Kifogytak, mégpedig több héttel ezelőtt. Az Utasellátó figyelmébe ajánljuk, hogy van, aki a sört korsóban szereti, s üveggyáraink korsót is gyártanak.

*

Székesfehérvárott az aluljáróban tocsog a víz. Az ok mindössze annyi, hogy eldugult a kanális. Ezen igazán könnyen lehetne segíteni.

Az egyösszegű utalványozási rendszer a szakszervezet elnökségi ülésének napirendjén

Pártunk Központi Vezetőségének határozatai nyomán országszerte folynak a megbeszélések, kísérletek az ügyvitel egyszerűsítésére, a műszaki dolgozók adminsztrációs munkájának csökkentésére.

Az adminisztráció csökkentése vezette a szakszervezet elnökségét is, amikor napirendre tűzte a járóműjavítók utalványozási rendszerének összevonását, egyszerűsítését. A műhelyek művezetői tudvalevőleg a rengeteg utalvány elkészítése miatt munkaidejük jórészét a termelés helyszíni irányítása és ellenőrzése helyett az íróasztal mellett töltik. Nem ritkán odahaza is folytatják az utalványok kiállítását. S még ilyen körülmények között is előfordul, hogy már el is készült a munka, de az utalványt a dolgozó még nem kapta kézhez.

Gyorsan és eredményesen

Az elnökségi tárgyalásnak elsősorban az volt a célja, hogy az utalványozás összevonására még 1955-ben indult törekvést kimozdítsa a holtpontról, hogy az intézkedéseknek minél előbb kézzelfogható eredményét láthassák a dolgozók.

A javaslat szerint — melyet a Landler Jenő Járóműjavító szakvonali és szakszervezeti vezetői terjesztettek elő — a járóműjavításnál a darabbérrendszer fenntartása mellett a kocsikon és mozdonyokon elvégzendő állandó munkák időben és értékben való összevonásával látszik a legnagyobb lehetőség az egyszerűsítésre.

Az állandó munkáknál tételes utalványozás helyett egy utalványra, egy tétel alatt történő utalványozással az időszakos vizsgálatoknál sorozatonkint és szakmánkint 5—100 tétel helyett csak egyetlen tételt kellene utalványozni és árazni. Hasonlóan össze lehetne vonni járműfajtánként, javítási nemenkint és szakmánkint az állandóan vételezendő anyagot is. Ez a módszer papírban és munkaidőben 1/5—1/100 csökkenést jelentene.

Természetesen az utalványozási rendszer ilyenformájú megváltoztatása nem megy az egyik napról a másikra. Az 1955 novembere óta folyó kísérletezés azonban már sokkal jobb eredményt kellene, hogy mutasson, különösen ha figyelembe vesszük, hogy az egyösszegű utalványozásért már a célprémiumot is kifizették.

A siker kulcsa az együttműködés

Persze vannak olyan problémák, amelyek nehezítik a módszer bevezetését. Legfontosabbként az egyéni verseny felváltását brigádversennyel, no meg a régihez való ragaszkodást említsük itt csupán, de ezek ellenére, ahol csak lehetséges, az összevonást alkalmazni kell, inkább ma, mint holnap. Eredmény csak úgy érhető el, ha folyamatosan és minden erővel törekszünk a minél kevesebb utalvány kiadására. Nem várhatjuk meg, míg valamennyi munkanemet felmérnek: az összevonásnak állandóan folyni kell. Az elnökségi ülés jelentse kezdetét a minél gyorsabb és minél gazdaságosabb utalványozási és anyagvételezési rendszer bevezetésének. Az eredményt örömmel fogják üdvözölni művezetők és fizikai dolgozók egyaránt.

E hosszú és nem könnyű feladat megoldása csak akkor lehetséges, ha a mozgalmi szervek a legmesszebbmenő támogatást nyújtják a szakmai vezetőknek, akiknek viszont a minél eredményesebb végrehajtás kell, hogy legyen a teendőjük. A szakszervezet elnöksége bizton számít a dolgozók, elsősorban a művezetők támogatására. Annak érdekében, hogy a Landler Jenő Járóműjavítóban — ahol már eddig is tapasztalható előrehaladás — mielőbb még nagyobb eredményt érhessenek el, az elnökség a helyi üzemi bizottság elnökét tette felelőssé a bürokráciát, az adminisztrációt csökkentő kezdeményezés mielőbbi megvalósításáért.

A Szombathelyi Járóműjavító énekkarának jubileumi hangversenye

1896—1956. Ez a két évszám hírdette a *Szombathelyi Járóműjavító* művelődési otthonának színpadán, hogy hatvan éve dalol az üzem énekkara. Az ünnepi közgyűlésen a jubiláló dalosokat *Kovács Lajos*, a vállalat üzemi bizottságának elnöke, *Kaszás István*, a szakszervezet kulturális osztályának vezetője, *Szabadfi József*, a területi bizottság elnöke köszöntötte. Kaszás elvtárs emlékérmeket osztott ki a kórus régi tagjainak. *Szabó György* 50 éves, *Pulai László*, *Nagy István*, *Pogányvári Sándor* 40 éves, *Suhaj Rezső* és *Rajnai József* 30 éves énekkari tagságért, 34-en pedig 30, 20, 10 és 5 éves tagságért kaptak érmet.

Jubileumi hangverseny következett ezután, amelyen az ünnepelt énekkaron kívül fellépett a debreceni MÁV szimfonikus zenekar, közreműködtek *Szecsődi Irén* és *Járai József*, a Magyar Operaház tagjai. Járai József mint Vas megye szülötte annak idején a járműjavító énekkarában kezdte énekesi pályáját.



Egyre többen vannak Hatvanban, akik a vasúti pályát választják élethivatásuknak. Mielőtt azonban a fékre szállnának, egyaránt betekintést kell nyerniök az elméleti és a gyakorlati munkába. Tellér Sándor oktatótiszt lelkiismeretesen oktatja a jövő vasutasait.

(Kovács Géza felv.)

Nekem egy kulcs is elegendő

1955-ben szolgálat közben a kalauzkulcsom kiesett kezemből és elveszett. Leltárilag kértem másikat, amelyet természetesen terhemre írtak. 1956 tavaszán kaptam egy felszólítást, hogy a kulcsért 120 forintot levonnak. Tekintettel arra, hogy a kulcs közben megkerült, az egyiket az igazgatóságnál átvételi elismervény ellenében leadtam. Az elismervény beküldésével egyidőben mintegy négy hónapja — kértem, hogy a terhelést töröljék, de az még a mai napig sem történt meg.

Több figyelmet kérünk a dolgozók jogos kérelmének intézésénél.

Bánfalvi Imre
vezetőkalauz
Budapest—Nyugati-pu.

Mi lesz a bölcsődével?

Közel másfél éve, a 60 férőhelyes napközi helyett 120 személyeset építettek Debrecenben a vasutasszülők nem kis örömére. Nem volt kisebb a megelégedés annak a hírnek hallatára sem, hogy a volt napközi otthont bölcsődévé alakítják át. Sajnos, nem így történt. A szülők türelmüket vesztik, várják, hogy mikor lesz már bölcsőde, vagy egyáltalán mi történik az üresen álló épülettel, amely két család részére kényelmes otthont biztosítana.

Mégis mi történt másfél év alatt?

Az átalakítási tervet és a költségvetést a debreceni igazgatóság 1955 decemberében felterjesztette a 3. szakosztályhoz, ahonnan módosítás végett 1956 márciusában visszaküldték. A módosítás elkészült, de nyomaveszett. Júniusban kezdődött minden elölről. Az új tervezetre a főosztálytól olyan ígéret jött, hogy hamarosan intézkednek. Júliusban a területi bizottság és az I. osztály sürgetésére kétnapos határidőt szabtak a leküldésre. Azóta is küldik.

A vasutas anyák szeretnék tudni, hogy kik és miért gátolják a bölcsőde felállítását. Reméljük, hamarosan akadnak olyanok, akik megértik az anya- és gyermekvédelemről szóló törvény jelentőségét és a debreceni vasutasok csemetéi első lépésüket hamarosan megtehetik a bölcsőde felé.

Kádár János,
a területi bizottság munkatársa

Mit várok a szakszervezet IV. kongresszusától

A csepeli gyorsvasút motorszinjében beszélgetünk *Gombai József* ÜB-elnökkel, a szakszervezet IV. kongresszusának küldöttével arról, hogyan készül, mit vár a szakszervezeti élet nagy eseményétől.

Gombai elvtárs 13 éve szolgálja a vasutat és több mint egy évtizede szakszervezeti funkcionárius. Volt szakszervezeti bizalmi, műhelybizottsági elnök és több mint négy éve vezeti az üzemi bizottságot. Azok közé tartozik, akik társadalmi munkájuk mellett szorgalmasan végzik szakmai feladatukat is. Mozdonyfelvigyázó, a szakma kiváló dolgozója. Munkásságáért becsülik munkatársai és becsülik feletteseti. A megbecsülés egyik jele, hogy Gombai elvtárs tanácstag, a másik kifejezője pedig, hogy 1952-ben tagja volt a Német Demokratikus Köztársaságban járt vasutas szakszervezeti küldöttségnek.

A kongresszustól sokat vár, de főleg a szakszervezeti demokrácia erősödését, a dolgozók fokozottabb érdekvédelmét, a dolgozók jogainak szélesedését.

— Szükség van erre — mondja —, hogy tovább nőjön a dolgozók bizalma a szakszervezet iránt. Meg kell mondanom, hogy jelenleg még számos olyan körülmény van, ami nehezíti az üzemi bizottság eredményes munkáját. Szóváteszem majd a kongresszuson például a szakmunkások bérezését. Az elmúlt időben kétszer is emelték a motorvezetők bérét, de a motorszerelők fizetése nem változott. Pedig a motorvezetők betanított, a szerelők pedig szakmunkások. Így az a helyzet következett be, hogy a betanított munkások lényegesen többet keresnek, mint a szakmunkások és ez természetszerűleg elégedetlenséget, bérfeszültséget okoz.

— A védőruha ellátására is vannak jogos panaszok. Nyáron bevonják a védőbakancsokat, pedig ugyancsak szükségük lenne rá azoknak, akik a motorok alatt, a sokszor vizes szerelőaknában dolgoznak.

— A mi életünkben jelentős problémák ezek, de talán még sokkal fontosabb bírálni az ügyek lélektelen intézését. Az ilyesmi fáj legjobban szakszervezetünk tagjainak. A szakszervezeti napokon szinte valamennyi dolgozó résztvesz és számos jogos kívánság, panasz hangzik el. Mi ezeket továbbítjuk az illetékesekhez, de választ nemigen kapunk arra, miért nincs időben elegendő anyag, szerszám, miért késik a védőruhák kiadása, s egyik-másik elvtárs jogos panaszának elintézése. Mondok az utóbbira egy példát: Berkeczi Ferenc elvtárs 1918 óta dolgozik a vasúton, a Tanácsköztársaság leverése után kommunista magatartásáért elbocsátották és csak 1942-ben vették vissza. Kérte, hogy ismerjék el folyamatosnak 1918-tól munkaviszonyát. A területi bizottság egyik munkatársa több mint egy hónapja megígérte az elintézését — de azóta semmi értesítést sem kapott az idős munkás. Kis dolog ez, de éppen az ilyen „kis ügyeknek" nagy a kihatása a dolgozók hangulatára.

— Jó lenne, ha a kongresszus jelentős teret szentelne a szakszervezeti bizalmiak helyzetének megvitatására. Véleményem szerint az ő munkájukon áll vagy bukik a szakszervezeti élet és éppen az ő munkájukkal van a legtöbb hiba. Növelni kellene tekintélyüket, el kellene érni, hogy kötelező legyen meghallgatásuk mielőtt egy-egy olyan dolgozó ügyében döntenek, aki csoportjuk tagja. Be kellene vezetni a jól dolgozó bizalmiak jutalmazását is. Mi például a legjobb bizalmiakat nemrég töltőtollal ajándékoztuk meg és mondhatom, hogy munkájukat azóta sokkal több szívvel, nagyobb igyekezettel végzik.

— Az elmúlt évek során sok jó kezdeményezés valósult meg nálunk. Indítottunk például egy tanfolyamot a betanított motorvezetők számára, ahol elsajátíthatják a lakatos szakmát. Jelenleg 37-en tanulnak ezen a tanfolyamon, melynek létrehozásához nagy segítséget kaptunk a szakvezetéstől és a pártszervezettől. Ezt a példát főleg azért mondom el, mert a jó szakszervezeti munka elképzelhetetlen a pártszervezet segítése nélkül. Én mindent megbeszélek Anda Tibor elvtárssal, a pártszervezet titkárával és bátran mondhatom, hogy ez az együttműködés az egész műhely számára gyümölcsöző.

Búcsúzunk *Gombai* elvtárstól annak reményében, hogy a szakszervezet IV. kongresszusán újból találkozunk s meghalljuk felszólalását, amely reméljük, elősegíti majd a tanácskozás eredményességét.



Balogh Lajos vágánygondozó Hódmezővásárhely állomás dolgozója, lelkiismeretes munkáján igen sok múlik. Tisztában van ezzel ő is, azért gondozza szeretettel a felügyeletére bízott vágányokat.

(Kovács Géza felv.)

ZÁHONYI BIZALMIAK

Béres István már hét esztendeje dolgozik a záhonyi kokszcsúszdán és három éve látja el a szakszervezeti bizalmi feladatát. Csoportjához 16-an tartoznak. Nagyszerűen dolgoznak, nem egy okleveles és jelvényes kiváló dolgozójuk van. Maga *Béres István* is az elsők között lett azzá.

— A termeléssel nincs nálunk baj — mondja *Béres* elvtárs, mint a legtermészetesebb dolgot. — Figyelemmel kísérem versenytársainkat, értékelődök az értékelést végző *Kallós Gyulánál* és aszerint visszük a munkát. Brigádvezetőnk, *Petrov János* elvtárs mindig megbeszéli velem a tennivalókat, s ha valami nehézség adódna, következik a bizalmi nevelőmunkája. Ma már úgy összeszoktunk, hogy ritkán kerül sor különösebb magyarázkodásra. Ha problémánk van, nem kerüljük el az üzemi bizottságot. *Varga* és *Görény* elvtársak mindig készségesen segítenek. De ugyanezt elmondhatjuk a pártbizottságra és a szakvezetésre is. Legutóbb például sérelmeztük, hogy a kocsik nem rendezetten jönnek. Az üzemi bizottság intézkedett és mi megnyugodtunk.

„A munkavédelem az én védelmem is"

— Persze nemcsak a termeléssel kell törődnünk — mondja kis szünet után —, hanem a munkások védelmével, a társaim jólétével is. Magamat is védem vele, ha becsületesen igyekszem megvédeni őket. A munkavédelem az én védelmem is. Sikeresen oldották meg javaslatunkra a vontató-lakat és a lapát, valamint a térvilágítás problémáját. Segítettem az elvtársaimnak a helytelen bérelszámolás megszüntetésében. Majd minden bérfizetésnél eltérés van. Most is 63 forintot „kerestem" dolgozótársaimnak. Remélem, hamarosan megkapják.

Béres elvtárs még hozzátészi: — Ma már ruhapanaszunk sincs. A brigád valamennyi tagja szakszervezeti tag és pontosan fizeti a tagdíjat. Persze az ember ujja sem egyforma. *Muhik Jóska* bácsi például nem „dicsérte" a szakszervezetet, de nem is szólt ellene soha, csak fizetéskor dünnyögött egy kicsit. Miért fizettem, mi hasznom belőle? És mit hoz a holnap? Megbetegedett a felesége, szegénynek fürdő kellett, el is ment annak módja és rendje szerint, segítette a szakszervezet. Azóta sem mond semmit *Muhik* bácsi, egyszerűbe megértette, hogy mi miért van!

Megváltozott a vélemény a szakszervezetről

Berecz Péternek is 16 embere van a csoportban, a darusbrigád bizalmából intézi a dolgozók ügyeit. A brigád 135 százalékra teljesíti tervét. Nyolc kiváló dolgozó van a keze alatt és maga is jelvényes kiváló dolgozó. Neki is az a célja, hogy csoportjának minden tagja a lehető legjobb munkát végezze és hogy rendszeresen növelje keresetét. Az elmúlt napokban intézkedett, hogy a darukosárban szüntessék meg az áramütést. Megszüntették. *Klupta Jánost* jó munkájáért üdülésre javasolta. Már valamennyien várakozással és nagyobb megbecsüléssel tekintenek a szakszervezet felé, mert úgy látják, hogy a szakszervezet törődik velük.

A záhonyi rakodómunkások választott képviselői méltók a bizalomra.

Kitüntetések a VI. vasutasnap alkalmából

ÉRDEMES VASUTASOK:

Földvári Sarolta főtiszt Vas. Főoszt. 2. Szakoszt.; Lapis Péter m. tan. Kltérőgyártó ÜV.; Nagy Sándor vez. főellenőr, Komárom Törekvés SK; Hagara Józsefné ir. vez. Nagykanizsa fth.; Balla László m. főtan, Ép. Géptelep. Főn.; Bóbis Gyula főfelügy. Anyagellátási Ig.; Szilárdi Ferenc felügy. Vas. Főoszt. Főkönyv.; Láng Gábor felügy KPM XI. Főoszt.; Perel József s. titkár Gazd. Vas. Ig. Terv. oszt.; Szuchovszky Ernő főint. Gazd. Vas. Ig. Forg. oszt.; Balogh Zoltán főtiszt Miskolc Pol. Oszt.; Lőkös István intéző Fertőszentmiklós áll.; Tar Károly főir. kez. Vas. Főoszt., G. H., dr. Bunda János főtan. Miskolc Ig. Könyvelőség; Ferenczi Lajos m. tan. Nyíregyháza pft.; Kovács Ferenc főellenőr Debrecen áll.; Fekete Irén vez. pénztáros Püspökladány áll.; dr. Lajos Zsigmond tanácsos Debrecen Ig. I. oszt.; Lendvai György intéző Szeged Pol. Oszt.; Rakita István m. ellenőr Szeged Ig. Telefonközpont, Bugyi Sándor intéző Szeged Ig. FEO; dr. Verebes Jenő főtan. Gazd Vas.; Simó Andrásné tiszt Távközlő Főn.; Bónai József m. int. Gazd. Vas Békéscsaba; von. főn.; Nyakas Antal m főint. KPM XI. Főoszt. Mészáros Miklós tan. Szeged. Ig. VI. oszt.; Tóth József felügy. Miskolci Ig. VI oszt.; Lengyel Gyula m. felügy. Miskolc Ig. IV. oszt.; Hangos Pál v. blokkmester Miskolci Ig. TBKÉ; Daróczi Sándor felügy. Debrecen Ig. VI. oszt.; B. Tóth Antal m. főint Bp. Ig. Pol. Oszt.; Várnai Károly m. felügy. Gép. Adatfeldolg. Főn.; Szokoli József főfelügy. Bp. Ig. Könyvelőség; Lugosi József ellenőr Kazincbarcika áll.; Szalóki László ellenőr Celldömölk áll.; Havasi István főint. Pécs Ig. I. oszt.; Kigyós László főint. Debrecen Ig. III. oszt.; Tölgyesi Zoltán áll. előll. Mátészalka áll.; Gordán József munkás Miskolc fth. szert. főn.; Szepesi András v. főmunkamester Hidasnémeti áll.; dr. Óo Gyula főtan. Bp. Ig. I. oszt.; Nagy Sarolta főpénztáros Eger áll.; Balatoni András főint. Miskolc Ig. Szem. oszt.; Németh Sándor főint. Szombathely. Pol. Oszt.; Papp Lajos m. intéző Mátészalka fth.; Révész István főint Záhony áll.; Kiss László intéző Debrecen Pol. Oszt.; Boros Jenő v. váltókez.; Gazd. Vas. Ig Kaposvár áll.; Németh Gyula főint. Vas. Főoszt. Sajtóhiv.; Nagy Sándor főint. Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Palotai Károly főint. Somogyszob áll.; Balogh Márton v.m. főell. Kaposvár pft.

Ifjúsági élet

HATVAN ÉVES A SZEGEDI NEVELŐINTÉZET

1896. szeptember 7-re a szegedi Boldogasszony sugárúton (ma Április 4 út) egy méreteiben és külsejében egyaránt impozáns épület készült el: *az államvasútak nevelő—tápintézete.* Az intézetben elsősorban a városoktól távoleső szolgálati helyeken dolgozó vasutasok 200 gyermeke lelt otthonra.

A megnyitás jelentős esemény volt a város életében. A *Szegedi Híradó* terjedelmes cikkben számolt be a nem mindennapos eseményről. A város közvéleménye ettől az időtől figyelemmel kísérte az intézet fejlődését, melynek belső élete hasonló volt a kor többi nevelőintézményéhez. Az igazgató mellett nagyobb diákok, úgynevezett nevelőifjak működtek, s mint egyéb iskoláknál, itt is nádpálcafegyelem uralkodott.

★

A felszabadulást követően az intézet életében az ellátást és a nevelést illetően sokkal nagyobb fejlődés látható, mint korábban csaknem öt évtized alatt. Az intézet falai között elemi (általános) iskola, s egy időben iparos tanonciskola működött. Jelenlegi lakói középiskolás tanulók. Ma 300 vasutas ifjú számára biztosít tanulási lehetőséget a 60 éves intézet.

A zavartalan tanuláson túl a legkülönbözőbb szakköri foglalkozásokon kapnak az ifjak sokoldalú kiképzést. A kulturális és a sportlehetőségek szinte minden igényt kielégítenek. Az intézet nevelési eszményképe a sokoldalúan képzett, művelt ifjú. A foglalkozásokat szakképzett nevelőtanárok irányítják.



A nevelőintézet látkepe.

Növendékeink nagy része a középiskolai tanulmányok után a vasút különböző ágainál helyezkedik el, tekintettel, hogy a létszám csaknem háromnegyed részét a Vasútforgalmi Technikum tanulói teszik ki, akiket 14 éves koruktól kezdve nevelnek a vasút szeretetére.

Az árva növendékeinkről a jó szülő bőkezűségével gondoskodik a vasút. Iskolai tanulmányuk befejezésekor teljes alsó és felső ruházattal látják el őket, s biztosítják számukra az elhelyezkedést.

Az elmúlt hatvan év alatt sok kiváló ember került ki a szegedi nevelőintézet falai közül: orvosok, mérnökök, egyetemi tanárok, vasutas szakemberek, egyszerű fizikai dolgozók népünk névtelen hősei egyaránt. Ezeket ma is példaképül állítjuk diákjaink elé. A hatvan éves évfordulón különös szeretettel és büszkeséggel gondolunk rájuk.

Kiss Lajos
nevelőtanár

Szombathelyi labdarúgók vigyázat!

Az NB I-es labdarúgó-csapatok intézői minden hétfőn az OTSB Labdarúgó Osztályán értekezletre gyülnek össze. Ilyenkor vitatják meg az elmúlt forduló tanulságait és beszélik meg a bajnokság soronkövetkező pontos műsorát.

A legutóbbi értekezleten Honti György, az OTSB Labdarúgó Osztályának vezetője érdekes, és minden csapat számára megszívlelendő megállapitást tett.

Elmondta, hogy a beérkezett jelentések és a személyes tapasztalatok alapján arra a következtetésre jutott, hogy NB I-es csapataink az őszi idényre nem készültek fel megfelelően. Ennek a hiányosságnak szinte törvényes következménye **a mostani bajnoki mérkőzéseken tapasztalható alacsony játékszinvonal.**

Miben állt ez a hiányos felkészülés? — Erre a kérdésre Honti György így válaszolt: „NB I-es csapataink legtöbbje kétes értékü külföldi portyákon vett részt, s ezek a sűrűn egymást követő túramérkőzések gátolták a tervszerű felkészülést."

Több sportköri vezető osztotta Honti György véleményét, s elismerte, hogy legtöbbjük csapata valóban rövid időn belül túl sok ilyen találkozót bonyolított le és ezért fáradtak játékosaik.

Megállapították azt is, hogy amelyik csapat jól felkészült az idényre, annak játékán az meg is látszik. Például a Bp. Dózsa az utóbbi időben jól látszik, bár a csapat részt vett egy csehszlovákiai portyán, de ez nem volt megerőltető és így a túra szerves részévé válhatott a tulajdonképpeni felkészülésnek. **Mint jól előkészített együttesről beszéltek az értekezleten a Szombathelyi Törekvés csapatáról is.** A szombathelyi vasutasok nem voltak túrán (s ez kissé fájt is a játékosoknak) de az időt alaposan kihasználva, kemény edzések után indultak neki az őszi idénynek.

A vasutas csapat egyre jobban játékba lendült és ennek a tervszerű felkészülésnek gyümölcsét legutóbb a Bp. Kinizsi elleni találkozón is láthattuk.

Miért írtuk le mindezt. Hiszen a népszerű vasutas labdarúgók ezzel a győzelmükkel még korántsem kerülték el a kiesést. Ez igaz, sőt (bocsánat, hogy egy kissé borúlátók vagyunk) kevés reménvünk van arra, hogy jövőre is az ország legjobbjai között rúghassák a labdát. Bármilyen kevés is ez a remény, jelenleg azonban még meg van. **A szombathelyieknek tehát mindent el kell követniök, hogy az ország vasutassága a következő esztendőben is az NB I-ben szurkolhasson csapatának.**

Éppen ezért, néhány igen fontos dologra szeretnénk felhívni figyelmüket. A szombathelyi csapat fővárosi képviselője ugyanis az előbbiekben említett értekezleten bejelentette, hogy csapata a következő napokban Lengyelországba utazik, ahol több mérkőzést vív. Kérte a szeptember 9-i Csepeli Vasas—Szombathelyi Törekvés találkozó előbbrehozását. Az értekezlet tudomásul vette a szombathelyiek bejelentését, s így ezt a mérkőzést szeptember 5-én (szerdán) este villanyvilágítás mellett, a csepeliek stadionjában játsszák le.

Aszódi Sándor intéző megindokolta a csapat lengyelországi túráját. **A lengyel vasutasok szeptember 12-én ünneplik az ország vasutasait. Ennek a szép ünnepnek keretében nagy sportműsort is rendeznek. Ezen szerepel a Szombathelyi Törekvés csapata is.**

Teljesen méltányosnak találjuk a szombathelyiek kérését, hiszen ebben az esztendőben még egyetlen külföldi túrán sem vett részt a csapat. Külön kitüntetés a testvéri lengyel nép meghívása is, melyet valóban teljesítenünk kell.

A kérdés már csak az, hogy ez a túrasorozat hasznára válik-e a komoly kiesési gondokkal küzdő együttesnek?

Csapatunk ugyanis nemcsak Varsóban, hanem szeptember 16-án és 19-én más lengyelországi városban is pályára lép. A mérkőzések időponti beállítása — hiszen ebben az időben kerül sorra a jugoszláv—magyar válogatott mérkőzés is — nem okoz különösebb eltolódást a hazai bajnokságban. A szombathelyi labdarúgók minden bizonnyal jól fogják magukat érezni a vendégszerető lengyel nép körében. **A vezetőknek azonban fokozott mértékben kell ügyelniök arra, hogy ez a túra ne váljon a csapat teljesítményének rovására.** Tapasztalatból tudjuk, hogy a túrák alatt általában nem folytatnak csapataink kemény edzéseket. Ha ez a szombathelyi vasutasokkal így lesz Lengyelországban, akkor ennek kárát a portya utáni hazai bajnoki mérkőzéseken látja majd a csapat. **A vezetőknek tehát határainkon túl is arra kell törekedniök, hogy a játékosok tervszerűen folytassák felkészülésüket.**

Bízunk abban, hogy a Szombathelyi Törekvés játékosai és vezetői egyaránt magukévá teszik aggodalmunkat és Lengyelországban is szemelőtt tartják az itthon rájuk váró feladatokat.

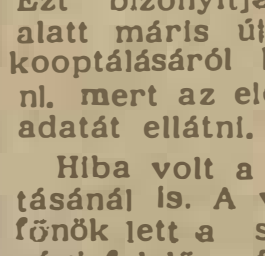
Ha ez így lesz, akkor ez a szépnek ígérkező túra segíteni fogja a Szombathelyi Törekvést a kiesés elleni harc eredményes megvívásában.

Miért aggódunk a Szombathelyi Törekvés csapatáért?

Mert mindnyájan azt szeretnénk, ha a népszerű vasutas csapatnak a következő esztendőben is az NB I-ben szurkolhatnánk.

Mécs László

Teremtsenek rendet a Veszprémi Törekvés labdarúgó szakosztályában



A Veszprémi Törekvés SK labdarúgó szakosztályának munkáját értékelve megállapíthatjuk, hogy sok a javítani való. [illegible] osan romlik a szakosztály vezetése, amit kifejez az is, hogy a csapat a sereghajtók között van. Ha a hibákat keressük talán ott kell kezdenünk, hogy a tavaszi idény kezdetén megválasztott új vezetőség nem lett a legjobban összeválogatva. Ezt bizonyítja, hogy rövid idő alatt máris új szakosztályvezető kooptálásáról kellett gondoskodni, mert az előző nem tudta feladatát ellátni.

Hiba volt a funkciók szétosztásánál is. A veszprémi állomásfőnök lett a szakosztály gazdasági felelőse és az állomás főintézője az elnök. Így az a sajnálatos körülmény alakult ki, hogy az elnök — szakmai vonalon — függő viszonyban van a gazdasági felelőssel, amely a sportkörben is érezteti hatását. Ebből aztán ilyesfélék adódnak: a sportkör elnöke nem rendelheti el egy cipő, vagy felszerelés beszerzését, mert a gazdasági vezető kijelenti, hogy szükségtelen. A szertáros május óta nem kapta meg a fizetését, az edzőt pedig tagsági bélyeggel fizették ki. Ha játékos újonnan stoplizott cipőben akar játszani, akkor azt a szertáros a saját pénzéből vásárolja meg, melyet csak nagy könyörgés után, 2—3 hónap múlva kap vissza.

Egyszóval az a helyzet, hogy a vezetésben nincs kollektivitás és ez nem segíti elő a szakosztály fejlődését. Ilyen vezetés mellett romlik a játékosok fegyelme, melyet bizonyítanak a súlyosabbnál súlyosabb eltiltások. Tavaly még a Veszprémi Törekvés labdarúgó-szakosztálya elnyerte az „Egyesületek közötti sportszerűségi verseny" kupát, viszont 1956-ban az utolsó helyen van.

A játékosok nevelésével sem a szakosztályvezetés, sem az MTSB nem foglalkozik megfelelően. Horváth elvtárs, az MTSB fegyelmi bizottságának elnöke ugyan az egyik fegyelmi határozatban leszögezte, hogy meg fogják látogatni az egyesület labdarúgószakosztályát, részt vesznek értekezletein, de ez csak ígéret maradt, s a fegyelem pedig nem javult. A fegyelem állandó romlásáért a vezetőség mellett elsősorban az MTSB hibás, mert nem ellenőrizte kellőképpen a sportkör működését. Ez az oka annak is, hogy a játékos-értekezletek sorozatosan elmaradnak, az utóbbi időben egyáltalán nem tartottak.

A tavaszi gyenge szereplést az edzők változása is okozta. Az edzők nem tudtak a játékosok között fegyelmet tartani, mert sem segítséget nem kaptak, sem ellenőrzést. A csapaton belül rossz szellem alakult ki, a játékosok nevelését elhanyagolták, az edzéseken és a mérkőzések után az öltözőben csak az intézőt és egy-két lelkes szurkolót lehet megtalálni. Az egész tavaszi idényről sem a vezetők, sem a játékosok nem emlékeznek arra, hogy közösen értékelték volna valamelyik mérkőzés eredményét, vagy foglalkoztak volna a vezetők a fegyelmezetlen sportolóval.

Az őszi fordulóra igen gyenge volt az előkészület. Egyetlen komolyabb edzőmérkőzést sem játszott csapatunk. A játékosok rendszeresen nem járnak edzésre még ők sem veszik komolyan a felkészülést.

A felsoroltakat jól látják nemcsak a játékosok, hanem a vezetők is. Mégsem segítenek rajta. Reméljük, hogy ez a cikk hozzásegít majd ahhoz, hogy rendet teremtenek a Veszprémi Törekvés labdarúgó-szakosztályában.

Goreczki András

A szerkesztőség üzeni

Ifj. Billisich Antal (Budapest), Mohos István (Kiskunhalas), Bognár Károly (Tapolca), Fejes István (Mezőtúr), Waschmann József (Debrecen), Faragó Kornél (Miskolc), Monoki István (Debrecen), Kovács László (Budapest), Sziládi Sándor (Szeged), Miklós László (Berente), Bakó János (Miskolc), Sárvári János (Budapest), Frecskó István (Bánréve), Szegedi Sándor (Budapest), Horváth Gyula (Komárom), Potyondi József (Dombóvár), Gyöngyösi Pál (Miskolc), Tőzsér Antal (Ép. Géptelep), Kálmán Ernő (Debrecen), Csomor János (Szolnok), Bánfalvi Imre (Budapest), Kovács Mihály (Nagylapos), Kádár János (Debrecen) levelüket köszönjük, lapunk anyagához felhasználtuk.

Horti József (Jászberény): Panasza jogos volt. A budapesti igazgatóság a szükséges intézkedéseket megtette. Utasítást adott a fűtőház főnökségének a vonatok gépeinek kellő időbeni biztosítására.

Gere László (Pécs): A levelében közölt javaslat helyes. Az igazgatás és ügyintézés egyszerüsítésére vonatkozó és a Hivatalos Lap 29. számában kiadott 1/127/1956. I/3. A. számú rendelet előírja, hogy a központi szerveken kívül valamennyi külszolgálati főnökségnél a legjobb szakemberekből — a helyi viszonyok figyelembevételével — 2—4 tagú bizotságot kell alakítani. E bizottságok a párt és az üzemi bizottság, valamint a dolgozók széleskörű bevonásával felülvizsgálják a hatáskörükhöz tartozó területen és a vasút egyéb területein figyelembe vehető egyszerűsítési lehetőségeket és véleményezik a benyújtott javaslatokat. **Kürtösi Istvánné (Kecskemét):** Örülünk, hogy a MÁV Kórház segítségével visszanyerte egészségét. Mi is köszöntjük dr. Büky Béla tanár elvtársat, aki közreműködött gyógyításában. **Tótka Károly (Szeged):** Az újítási kiállítással kapcsolatos javaslata helyes. Felhívtuk rá az illetékes szervek figyelmét. Megígérték, hogy a jövőben munkájukban fel fogják használni.

Danka Ferenc (Északi JJ), Csomor János (Szolnok), Czeglédi Sándor (Debrecen), Csatai Sándor (Szikszó), Pál Zoltán (Kiskőrös), Sulyok József (Mátraháza), Dancs József (Tapolca), Nyírfa József (Szajol) levelüket köszönjük, általános tájékoztatásul felhasználtuk. Helyszűke miatt sajnos nem közölhetjük.

HÍREK

— Jugoszláv vasúti vezetők érkeznek hazánkba Csanádi György elvtárs, MÁV vezérigazgató meghívására. A jugoszláv küldöttséget Blagoje Bogavac vezérigazgató vezeti és előreláthatólag szeptember első napjaiban érkeznek Budapestre.

— A Ganz Vagongyárban elkészült az ABb-jelzésű motorkocsi első példánya a MÁV részére. Az öttengelyes kocsit 12 hengeres Diesel-motor hajtja, s óránkint 105 kilométeres sebességgel közlekedik. A kocsi termes részében műbőr-, a szakaszokban plüss üléseket helyeztek el. Az új típusból az idén további kilencet gyártanak.

— A kassai vasútigazgatóság SVAZARM szervezetének meghívására a napokban Csehszlovákiába utazik Hatvan állomás MÖHOSZ-szervezetének háromtagú küldöttsége tapasztalatcserére.

— Ujabb 29 dolgozó részesül a „Szakma Kiváló Dolgozója" kitüntetésben Miskolc igazgatóság területén. A távközlő- és biztosítóberendezés élenjáró *Závodszki* brigádjának nyolc tagja másféléves teljesítményével kiérdemelte a *„Szakma Kiváló Dolgozója"* II. jelvényt és a velejáró egyhavi fizetésnek megfelelő jutalmat.

— Jól sikerült síktolatási ankét volt a közelmúltban Füzesabony állomáson, melyen részt vettek Eger, Kál-Kápolna, Vámosgyörk és Kisterenye állomások képviselői is. Az előadást *Dr. Mészáros Sándor* tartotta. A gyakorlati bemutatón egy 40 kocsiból álló vonatot hat elegycsoporttal két vágányra rendeztek szét 25 perc alatt, az azelőtt szokásos 45 perc és négy vágány helyett.

— Vasúti vágányrakó gépet szerkesztettek a Szovjetunióban. Az új gép 25 méteres vágányszakaszokat fektet óránkint 800 méteres sebességgel. Darujának teherbíró képessége 9 tonna, kezeléséhez három ember szükséges.

— A budapesti férfi I. osztályú teke csapatbajnokság őszi harmadik fordulójában több kiemelkedő teljesítmény született. A Budapesti Törekvés csapata 2625 fát ütött.

— A szegedi országos vasutas céllövőversenyen első helyezést ért el *Tellér Sándor* Hatvan állomás oktatótisztje, míg az általa vezetett csapat Szeged igazgatósag csapata mögött a második helyen végzett. Harmadik lett a Nyugati ponk csapata.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Debrecen belterületén levő két szoba konyhás utcai lakásomat budapesti vagy környéki hasonló lakásra. Érdeklődni lehet Glück Tibornénál, BVKH. 122—862-es telefonon.

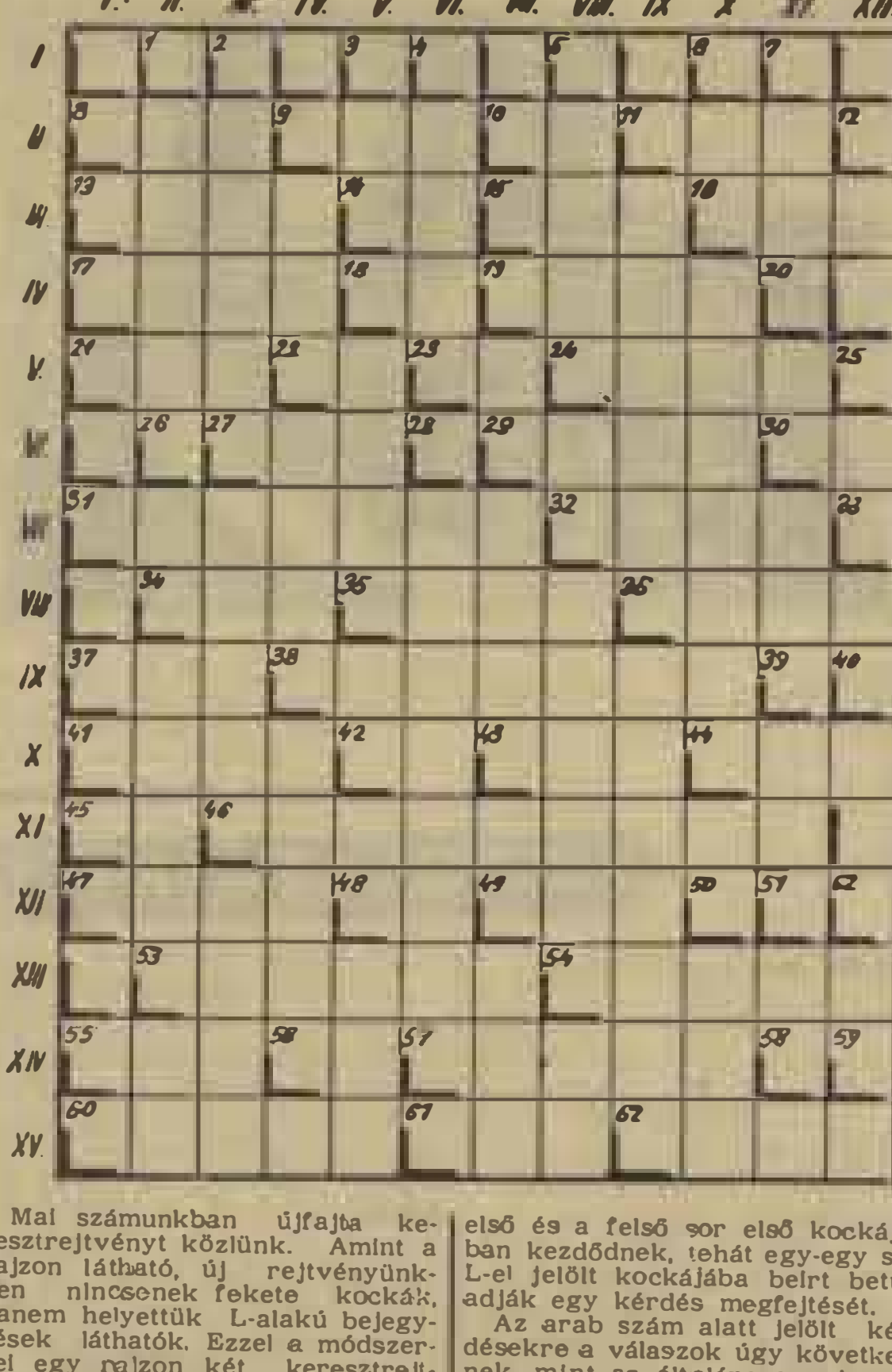
Nyíregyházi kétszobásnak is használható magánlakásomat elcserélném budapesti szobakonyhással. Cím: Szokolné, 110. távmesteri szakasz, Nyíregyháza állomás.

Elcserélném Győr, Révay Miklós u. 2/a II 5 szám alatti kétszobás összkomfortos, erkélyes, szolgálati lakásomat budapestiért. Érdeklődni lehet 48—18. számú üzemi telefonon.

Kétszobás összkomfortos, kertes lakásomat elcserélném egyszobás összkomfortos lakásért. Cím: Martin József, Kelenföld, Állomás u 1/c.

Elcserélném két szoba, összkomfortos, Kerepesi út 1. szám alatt levő lakásomat 3 szoba, személyzeti szobás, vagy 3 szoba, hallos lakással. Bányai Elek, Keleti pályaudvar, állomásfőnökség.

XVIII. KERESZTREJTVÉNY



Mai számunkban újfajta keresztrejtvényt közlünk. Amint a rajzon látható, új rejtvényünkben nincsenek fekete kockák, hanem helyettük L-alakú bejegyzések láthatók. Ezzel a módszerrel egy rajzon két keresztrejtvényt bocsátunk a megfejtők elé. Mint látható, kétfajta számozás (arab és római) segít a megfejtésben. A római számmal jelzett kérdésekre a válasz az L-el jelzett kockákban van elrejtve, tehát a római számokkal jelzett kérdéseknél csak az ilyen jellel ellátott kockába eső betüket kell figyelembe venni. Felhívjuk a figyelmet, hogy ezek a kérdések mindenkor a rejtvény baloldali első és a felső sor első kockájában kezdődnek, tehát egy-egy sor L-el jelölt kockájába beírt betűk adják egy kérdés megfejtését.

Az arab szám alatt jelölt kérdésekre a válaszok úgy következnek, mint az általánosan ismert rejtvényeknél. A római számmal jelzett kérdésekre adott válasz betűi az arab számú kérdésekre adandó válaszok egy-egy betűjét is jelentik.

Megkönnyíti a megfejtést, ha a római számú kérdések válaszát nagy betűkkel, az arab számú kérdésekre adandó választ kis betűkkel írjuk. Segítségül egy vízszintes sor megfejtését közöljük.

IV. [17]G a r a [18]Á s [19]T e r a [20]O L

Vízszintes:

I. Ezen az ünnepségen tüntetik ki a legjobb vasutasokat II Vonatot is vontattak vele. III. Lóversenyéről volt híres. IV. Akadályoz. V. Olasz város. VI Etet. VII. Csomó VIII. Női név (ritka). X. Romlomás Rétszilas mellett. X. Romváros Perzsia fővárosa volt. XI Lehet gémes, kerekes, stb. XII Költőt . . . XIII. Fizetési kötelezvény, fordítva. XIV. Vegye tudomásul! XV. Végtag.

8. Old, keverve. 9. Egy, angolul. 10 Vasáruk Üzeme 11 Állami bevétel. 13. Katód társa 14. Éneklő hang. 15. Műalkotás 16. G. K. L. 17. Határállomás, (az átmeneti forg. szünetel.) 18. Földet forgat. 19. Becézett nőinév. 21. . . , lapu. 22 Az orvos neve előtt áll. 23. Szamárhang. 24. Végtelenül biztati 27. Ital a pesti alvilágban. 29. Rövid árnyéki 30. Kettőzve női név. 31. Pajtásim. 32. Otto tulajdona, de hibásan. 34. Visszakéri 35. Enyém, fordítva, németül, el-le. 36. Film-márka. 37. Leveleken van. 38. Ez suta. 41. Vasút, franciául, kiejtve. 42. U. E. 43. Eső után van, ékezet nélkül. 44. Idegen levegő. 45. Kicsinyítő képző. 46. Kirándulásra adtam. 47. Szélzet, szélek nélkül. 48. Simi mássalhangzói. 49. Így kezdődik minden italozás! 53. Még visszafelé sem első! 54. Torbágy melletti községig 55. E D. O. 56. Sír. 57. Kereskedelem, angolul. 60. Nagy zeneköltő volt. 61. Goá betűi keverve. 62. Bástya oroszul.

Függőleges:

I. Műtárgy az aszód—balassagyarmati vonalon. II. Állomási terem. III. Becézett szülő. IV. Dunakavics. V. Dzsidás. VI. Meg nem engedé VII. Ünnepség felé. VIII. Nagyzoló, ismert idegen szóval. IX. Duna mellékfolyója, (Bajorország.) X. Vadászkutya. XI. Szekrényféle. XII. Billegette ikerszava.

1. A mi közlekedési eszközünk! 2. Hivatali helyiség, fordítva. 3. Elege van. 4. Ilyen csésze is van. 5. Végtelenül nagyothall! 6. Juttat. 7. Szövőmesteri 9 Helyhatározószó. 11. Az uralkodói széket. 12. Azonos mássalhangzók. 16. Így beszél a kisgyermek, (az utolsó betű feleslegesen kettőzve). 18. Érték jelzőt. 19. Morse-hang. 20. Koma, magánhangzói. 22. Tanuló. 24. Nagy Rezső. 25. Tojás, németül. 26. Egy hosszú, s egy rövid magánhangzó. 27. Szőrméje. 28. Két német szó: szeretet, és hivatalnok. 29. Big . . . (többnejűség). 30. Retteg, fordítva. 32. Összedőlt. 33. Gábor Andor. 34. Sor végeken összecseng. 35. Pőrekocsi (20 tonnás) jelzése 36. Főűtőereid. 38. Majdnem szentel. 39 Azonos a 37. vízszintessel. 40. Mássalhangzó, kiejtve 42. A pokolban is az! 43. Samarium vegyjele. 44. Ugyanaz, mint a 26. függőleges. 46. Fordítva: nem rövid, mégis röviden. 48. Este, franciául. 49. Latin eskü. 50. Nem sürgős. 51. Francia kettősbetű. 52. Tangens, rövidítve. 53. O D. E. 54. Megállóhely, Hatvan felé. 56. Helyhatározó rag. 58. Vissza ész! 59. És, latinul.

Beküldendő: vízszintes IX., függőleges I. és 54. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. Beküldési határidő: szeptember 13.

A XVII. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Alkotmány ünnepe. Ujító kiállítás. Képzőművészeti kiállítás.

Könyvet nyertek: Szörényi Rezső, Szeged-Rendező pu Győrffy Adrienn, VI. B oszt. tan. Szombathely, Körmendi u. 11 Peredi István vez. főell. Bp XV. Batthyányi u. 28 Szabó Ferencné MÁV Pft. Sopron Monori Ferenc fő-raktárnok Győr Tábor utca 3.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Lapkiadó: A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon, 428-317 428-332 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 37. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. SZEPTEMBER 10.

A dolgozók védelmében

Most az őszi forgalom kezdetén, amikor nap mint nap fokozódik a forgalom, talán meglepetésként hat, hogy határozottan kimondjuk: rövidebb szolgálati időt az utazó szolgálatnál! Mégis fel kell emelni szavunkat az utazó személyzet túlzott igénybevétele miatt állítjuk, hogy sem az őszi forgalom alatt, sem korábban nem volt indokolt egyes dolgozók 380—400 órás havi szolgálata.

Tisztában vagyunk azzal, hogy a jelenlegi forgalmat a meglevő technikai eszközökkel és a rendelkezésre álló létszámmal túlórák nélkül nem lehet lebonyolítani. *De arra igenis van lehetőség, hogy viszonylag egyenletesen legyenek az utazó dolgozók igénybe véve.* Jelenleg az a helyzet, hogy országos átlagban a mozdonyvezetők és fűtők 290—300, a vonatkísérők pedig 320—330 órát szolgálnak havonként. A számok így még nem is festenek túlságosan borús képet. Ha azonban mögéjük nézünk, akkor azt is látjuk, hogy *az utazó személyzet 20 százaléka 380—440 órát, viszont tíz százaléka jóformán a 210 órát sem tölti szolgálatban.*

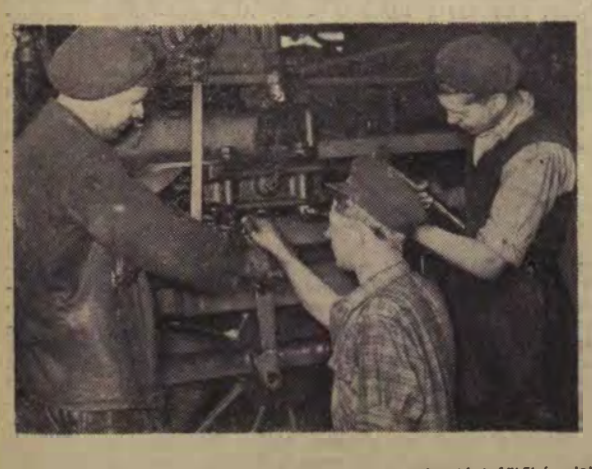
Miből adódik ez a jelentős eltérés? Elsősorban abból, hogy a szolgálatba vezényléskor a vezetők nemegyszer a legkényelmesebb megoldást választják és *azt vezénylik, aki a legközelebb lakik, aki a legkönnyebben értesíthető.* Nyíregyháza állomáson például 43 vonatkísérő havi szolgálata nem érte el a 240 órát, ugyanakkor *Havasi József* és *Kővári István* 501 órát, *Magyar József* pedig 457 órát szolgált. Hasonló a helyzet a ferencvárosi fűtőházban is, ahol *Balla Antal* mozdonyvezető 263 órát szolgált júliusban, viszont *Galambos Sándor* 430-at. Ilyen és ehhez hasonló, sőt ezeknél kirívóbb példákat is találhatunk szinte minden szolgálati helyen.

Hiba lenne azonban a szolgálati órák alakulását egyedül a vezénylésekkel magyarázni. Sokkal súlyosabb, hogy *a távolléti idő nagy része a vonatok ácsorgásából, a vonatforgalom lassúságából adódik.* Nem ritka még ma sem a tehervonatok hat-nyolcórás ácsorgtatása egy-egy állomáson. Bizonyításul említsük meg *Orosz János* vonatvezetőnek és brigádjának példáját, akik *augusztus 12-én 18,40 órakor érkeztek vonatukkal Rákos állomásra, de csak másnap, 13-án 5,55 órakor, vagyis 11 órás ácsorgás után indultak tovább.* El lehet-e fogadni ilyen esetben még a legjobban megfogalmazott indokokat is? Véleményünk szerint nem lehet olyan ok, amely 11 órás ácsorgásra magyarázatul szolgál! De az ilyen esetekben nem is egyszerűen arról van szó, hogy lelassul a vonatforgalom és nő az utazó személyzet szolgálati ideje, hanem arról, hogy képes-e felelősségteljes munkát végezni, *vállalhat-e felelősséget emberért, áruért az, aki pihenés nélkül a 30. órát tölti tengelyen?!* Pedig ma ez a vasúton a helyzet. Az utazó személyzet egy szolgálatra eső átlaga 25—35 óra között váltakozik, legtöbbször pihenő nélkül, és 50—65 óra között rövid, négyórás pihenővel.

Munkáshiányról beszélünk, miközben dolgozóink egészségét mi magunk veszélyeztetjük! Egy olyan, viszonylag gyenge forgalmú hónapban, mint amilyen május volt, összesen 10 988 napot töltöttek betegállományban utazó dolgozók. Nem kétséges, hogy *a beteglétszám állandó emelkedése szoros összefüggésben van a dolgozók túlzott igénybevételével.* Alátámasztja ezt az is, hogy gyakran nincs biztosítva a két szolgálat közötti pihenő sem. Nemegyszer fordul elő, hogy alig érkezik meg egy-egy dolgozó, öt-hét óra múlva már újra vezénylik. És — ami a legfelháborítóbb — ha a dolgozó érezve fáradtságát, nem fogadja el a vezénylést, fegyelmi eljárással fenyegetik, vagy ami a gyakoribb, a törvényesség megsértésével rész-kártérítésre büntetik. Így büntették meg a bátaszéki *Szeghalmi József* vonatvezetőt 30 forintra, mert 20 órai szolgálat után nem vállalt egy újabb, több mint 20 órás szolgálatot.

Ezzel kapcsolatban kell azt is szóvá tenni, hogy egészen a legutóbbi időkig *nem biztosították utazó dolgozóinknak a Munka Törvénykönyvében előírt heti pihenőnapot és az elmaradt pihenőnapért a törvényesen járó bért.* Sőt, meg kell azt is mondani, hogy erre a célra a vasút felső vezetése nem is biztosította a szükséges pénzfedezetet. Vagyis eleve lemondtak arról, hogy a pihenőnap elmaradásáért a törvényes bért kifizessék.

Gyakran hangoztatjuk, hogy minden az embereken múlik, hogy nálunk legfőbb érték az ember. És ez így is van! Sürgős intézkedések szükségesek, hogy a szavak valósággá váljanak.



Csór Imre mozdonylakatos brigádvezető, a salgótarjáni fűtőház dolgozója Simon Zoltán DISZ-titkárt és Klimecz Dezső ifjúmunkást a szakma legbonyolultabb titkaiba is beavatja. A jó mester mellett kiváló munkát végeznek a tanítványok is.

(Kovács Géza felv.)

ÚJÍTÓ KIÁLLÍTÁS MISKOLCON

Szeptember 1-én ünnepélyesen megnyitotta kapuit Miskolcon az Országos Vasutas Ujító Kiállítás, amely egy részét mutatja be azoknak az újításoknak, amelyek az elmúlt években a vasutas újítók termékeny kezdeményezése folytán megvalósításra kerültek.

Az ízlésesen, sok ötletességgel rendezett kiállításon már a megnyitás időpontjában is többszáz látogató nézegette érdeklődve a kiállított modelleket, próbálgatta működésüket. A modellek között számos olyant is láttunk, amelyet már a mindennapi életben megismerhettünk. Nagyon ötletes az Északi Járóműjavító ÜV dolgozóinak munkája: Villanyújságon és hangosfilm vetítésen kívül számos apró modell működtetésével ismertetik meg a látogatót. mutatják be az egyes újításokat.

A sok ötletes újítás között számos miskolci vasutas munkáját is látjuk. *Járó Antal* hordóürítője, *Erdődi József* szikrafogója, *Fehér János* container-szállító közúti kocsija, és sok más mellett, több újítással szerepel *Horváth Géza* a járóműjavító lakatos csoportvezetője. Horváth elvtárs boldogan mutatja újításait, a különböző csiszológépeket, működteti azokat, magyaráz az érdeklődőknek.

Ha a kiállítás anyagát nézzük, azt tapasztalhatjuk, hogy főleg a műhelyi és vontatási szolgálat dolgozói foglalkoznak az újításokkal. Bár ezeknek adottságaiknál fogva erre több lehetőségük van, mégis szembetűnően alacsony az egyéb szolgálati ágak újításainak száma.

A kiállítás érdekes anyaga Miskolcon nemcsak a vasutas, hanem a legszélesebb dolgozó rétegek érdeklődésére is számot tarthat.

Benedek Miklós

A jugoszláv vasutak vezérigazgatójának nyilatkozata

Blagoje Bogavac elvtárs, a jugoszláv államvasutak vezérigazgatója fogadta a *Szocialista vasútért* munkatársát és az alábbi nyilatkozatot adta:

— Örömmel fogadtuk Csanádi György elvtárs meghívását és nagy várakozással, szívesen jöttünk az önök országába, hogy kicseréljük tapasztalatainkat és egymásnak kölcsönös segítséget adjunk mind a technika, mind a vasúti ügyvitel megjavításához.

Magyarországi tartózkodásunkat arra használjuk fel, hogy tanulmányozzuk a MÁV kocsiintézési, kocsirendelési módszereit és az általános vasúti ügyvitelt. Természetes, hogy rövid ittlétünk alatt csak a nagy átfogó problémákkal ismerkedhetünk meg.

A magyar és jugoszláv vasúti kapcsolatok további elmélyítéséről a következőket mondotta:

— Országainknak 600 kilométer hosszú közös határa van, és mindössze 7—8 átmenő határállomása. Jugoszlávián keresztül bonyolódik le az a nagyarányú tranzitforgalom, amely Rijeka kikötőjébe irányul. Mindkettőnk érdeke, hogy a két év óta egyre javuló, egyre szorosabb kapcsolatainkat még jobban izmosodjanak, erősödjenek. A növekvő forgalom szükségessé tette, hogy Magyarbolynál új határátmenet megnyitásáról tárgyaljunk. Ez azonban nem elég. Fontos feladatunk, hogy közösen törekedjünk a határállomásokon való vonattartózkodások megrövidítésére és az árukezelés egyszerűsítésére.



Blagoje Bogavac elvtárs megérkezése után a pályaudvaron.

(Németh Gyula felv.)

Mindez természetesen barátságos és testvéri kapcsolatokat kíván a két ország vasutasai között. Mi szeretnénk megismerni az önök munkáját és ezért javasoljuk, hogy cseréljük ki a forgalmi- és végrehajtási utasításokat. Fontosnak tartjuk azt is, hogy eljusson egymáshoz a két ország vasutas sajtója, mert ez is egymás jobb megismerését és a kapcsolatok elmélyítését szolgálja.

Ittlétünk alatt megbeszéléseket folytatunk a Magyarország és Jugoszlávia közötti személyforgalom megjavításáról is.

Végül köszönetünket fejezzük ki azért a szívélyes és őszinte baráti fogadtatásért, amelyben bennünket részesítenek — fejezte be nyilatkozatát Blagoje Bogavac elvtárs, a jugoszláv államvasutak vezérigazgatója.

A SZAKSZERVEZET IV. KONGRESSZUSÁNAK TISZTELETÉRE

— A SZOLNOKI JÁRÓMŰJAVÍTÓ ÜV. DOLGOZÓINAK FELHÍVÁSA —

Mi, a Szolnoki Járóműjavító ÜV szervezett dolgozói átérezve a IV. szakszervezeti kongresszus összehívásának jelentőségét, elhatároztuk, hogy az üzem 100 éves fennállására indított munkaverseny lendületét az éves terv idő előtti teljesítése érdekében megtartjuk.

Az őszi forgalom ideje alatt tőlünk, műhelyi dolgozóktól több és minőségileg jobb mozdonyt és kocsit várnak. Azt is tudjuk, hogy munkánknak csak abban az esetben lesz eredménye, ha a termelékenység emelése az önköltség csökkentése, a minőség javítása mellett, minden dolgozót úgy mozgósítunk, hogy az eddiginél még nagyobb eredményeket érhessünk el.

A szakszervezet kongresszusa mindig új állomása volt a szervezett vasutas dolgozók munkájának. Uj lendületet adott, segítette a magasabb célkitűzések elérését, a szakszervezeti munka megjavítását. Mi most is bizalommal tekintünk e nagyfontosságú esemény elé. Saját területünkön azzal akarunk hozzájárulni a kongresszus sikeréhez, hogy az éves tervből november 7-re vállalt kötelezettségeinket a IV. kongresszus idejére, október 20-ra teljesítjük.

Ez idő alatt különös gondot fordítunk a selejtmentes gyártásra, az üzembiztos javításra. A fejlődéshez azzal is hozzá kívánunk járulni, hogy a műszaki fejlesztéssel, a technikai vívmányok alkalmazásával, az újító mozgalom szélesítésével alapokat képezünk a következő évek még magasabb termelési eredményeinek biztosításához.

Ennek érdekében a kongresszus tiszteletére, terven felül az alábbiakat vállaljuk:

1 db hosszgyalú generáljavítását.

1 db sugárfúrógép generáljavítását és külön meghajtásra való átszerelését.

Villamos mozdonyemelő generáljavítását.

250 négyzetméter út javítását.

A kocsiosztály tetőzetének javítását 1200 négyzetméterben.

1 db ruhaszárítógép beállítását.

A lemeztároló fölé daru üzembehelyezését.

A kiváló dolgozók és újítók részére anketot tartunk, ahol megtárgyaljuk a járóműjavítókban jól bevált munkamódszerek bevezetését.

Megszervezzük az újonnan választott szakszervezeti aktívák oktatását.

A szakszervezeti aktívák vállalták, hogy fokozott mozgósítást fejtenek ki annak érdekében, hogy a fenti vállalásokat a IV. kongresszus idejére befejezzük.

Kérjük a vasút valamennyi szolgálati ágának dolgozóit, hogy csatlakozzanak vállalásunkhoz. A vállalás értékelésére a szakszervezeti központot és a 4. szakosztályt kérjük fel.

Az üzem szervezett dolgozóinak nevében:

Tasi János PVB-titkár — **Török Lajos** ÜB-elnök

Erdősi Gyula vállalati főnök

Szabadkai Mihály DISZ-titkár

Növekvő szállítási feladatok — javuló teljesítmények

Szeptember első hetének forgalma azt mutatja, hogy már az őszi idény kezdetén rendszeresen számíthatunk a napi 15 000 kocsi megrakásának szükségességére. Egyizben már a hét elején, kedden 15 600 volt a kocsiigénylés és ebből 15 394-et meg is raktunk.

Az egyre növekvő feladatokat csak a műszaki adottságok teljes kihasználásával tudjuk elvégezni. Ilyen műszaki eszköz *„az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért"* elnevezésű mozgalom, amelyet az első hónap kezdeti sikerei után a forgalmi, a vontatási és a kereskedelmi szolgálatnak tovább kell fejlesztenie.

Százelegy-tonnakilométer csúcsteljesítmény a Hámán Kató Fűtőházban

Az utóbbi időben kevés jó hírt lehetett hallani a Hámán Kató Fűtőházról. Az őszi forgalom nagy lendülete azonban úgy látszik ennek a fűtőháznak a dolgozóit is magával ragadta, mert augusztusban már egészen kiváló eredményeket értek el. A dolgozók megfogadták, hogy az eddigi havi 1500 tonna szén helyett 1800 tonnát takarítanak meg. *A megtakarítást 2308 tonnára növelték, ami 118,8 százaléknak felel meg.* A széntakarékosságban kitűnt *Kürtösi Pál* mozdonyvezető és brigádja 424—292. számú mozdonyával. Megtakarításuk 34 tonna. *Németh I. János* és brigádja 29, *Tóth I. Gyula* és brigádja 28 tonna szenet takarított meg.

Még jobb a fűtőház eredménye a százelegy-tonnakilométer terv teljesítésében. Egy hónap alatt 1 626 628 százelegy-tonnakilométert teljesítettek, ami 129 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Ehhez hasonló teljesítményt még sohasem értek el. Kiváló munkát végzett a 424—204. számú mozdonnyal *Selmeci Ferenc* mozdonyvezető és brigádja. Teljesítményük 22 874 százelegy-tonnakilométer. *Kovács György* mozdonyvezető és brigádja 21 448 százelegy-tonnakilométert ért el. *(Szabó István versenyfelelős távbeszélő jelentéséből.)*

A vörös zászló nyertes Miskolc állomás továbbra is jól dolgozik

Miskolc személypályaudvar dolgozói, akik most nyerték el a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját, továbbra is kiváló munkát végeznek. *Változatlanul tartják az élüzem szintet* és így sikeresen hajtják végre őszi forgalmi feladataikat. Az állomás élenjáró dolgozói közül *Zemlényi Endre* forgalmi szolgálattevő és brigádja a vonatok menetrendszerinti indítási tervét 110, *Török József* kocsimester és brigádja a kocsikifutási tervet 102 százalékra, *Kitta József* és *Szegedi Lajos* tolatásvezető a fajlagos kocsimozdítási tervet 118 százalékra, *Pósa János* kocsimester és brigádja a kocsitartózkodási tervet 120 százalékra teljesítette.

Az új munkamozgalom első eredményei

Augusztus 1-én kezdődött *„az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért"* elnevezésű mozgalom. Az eltelt egy hónap alatt máris szép eredményekről számolhatunk be. Különösen *a debreceni igazgatóságnál* vannak kezdeti sikerek. A debreceni területen a mozgalom segítségével a mozdonyfélfordulónál 8, az utazási sebességnél 2,4 százalékos az emelkedés az előző év azonos időszakához viszonyítva. Sok vonatnál bravúros teljesítményeket értek el a debreceniek. Augusztus 30-án például a 9771. számú vonat a menetrendszerinti 13,4 km/óra sebesség helyett 25.4 km/órás sebességgel közlekedett. Utazási sebességét ezzel 189 százalékra teljesítette. Augusztus 26-án a Füzesabony—Debrecen között közlekedő 5599. számú tolató tehervonat menetrendszerinti utazási sebessége 174 százalék volt. A *vonat Füzesabony állomásról 380 perc késéssel indul és Debrecen állomásra 20 perccel korábban érkezett,* noha minden állomáson és megállóhelyen tolatott. A kiváló teljesítmény a vonatkísérő és a mozdonyszemélyzet együttes jó munkájának eredménye. Ennek elismeréseképpen *Dobi Antal* vonatvezető, *Cs. Kovács János, Tóth I. Imre, Rózsa Péter* és *Tatos József* vonatfékezők, valamint *Csatári József* mozdonyvezető, *Prakovcsák Mihály* és *Váradi Lajos* fűtők pénzjutalomban részesültek.

A szegedi igazgatóság területén is jó eredményeket ért el a mozgalom. különösen *Kiskunfélegyháza* és *Kiskunhalas* térségében.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Tanácskozott a Borsod megyei vasutas pártaktiva

(Tudósítónktól.) Az őszi forgalom kezdetén a legnagyobb tennivalók közepette — amikor meghatványozódtak a vasutas pártszervezetek feladatai is — ült össze a Borsod megyei vasutas pártaktíva, hogy megvitassa a Központi Vezetőség július 18—21-i határozatából adódó feladatokat.

A júliusi határozat — amint az *Szárnyasi Gyula* elvtársnak, a vasút politikai osztály vezetőjének referátumából is kitűnt — számos, a vasútnál és a vasutas pártszervezeteknél is fellelhető hibára rávilágított. *Javítani kell elsősorban a pártegység megerősítésért, a pártdemokrácia kiszélesítéséért, vagyis a pártélet lenini normáinak fokozottabb érvényrejutásáért folytatott politikai munkát.* A múltban a pártszervezetek munkastílusában túlsúlyban az adminisztratív eszközök szerepeltek.

A pártéletben is eluralkodott az utasítgatások szelleme. Ezért a politikai főosztály és az igazgatóság politikai osztálya annál is inkább felelős, mert maguk is gyakorta alkalmazták ezt a pártélettől idegen módszert. Ennek egyik következménye volt, hogy *a pártszervezetek nem mertek önállóan dolgozni, szinte minden kérdésben felsőbb utasításra vártak.* Nem volt kielégítő a párttagok és a pártfunkcionáriusok tájékoztatása sem.

Lassan halad a rehabilitáció

A vasúton sorozatos törvénysértés volt napirenden, különösen a kisebb mulasztások megtorlásánál. Nemegyszer előfordult, hogy az oktatásról távol maradó dolgozót részkártérítéssel sújtották. *Lassan halad a korábban igazságtalanul megbélyegzett elvtársak rehabilitációja.*

Alapvető hiba volt, hogy a politikai osztályok nem fordítottak elegendő gondot arra, hogy a vasutasok figyelmét kellően ráirányítsák az országos problémákra. Ennek folytán a vasutas pártszervezetek munkáját — éppen a területi pártszervezetektől való elzártságuk miatt — a befelé fordulás jellemezte.

A politikai osztályok létrehozása annakidején helyes és szükségszerű volt. *Elősegítették a vasutas dolgozók politikai nevelését hiszen tudvalevőleg a régi rendszerben mindennemű politikai tevékenységtől el voltak zárva.* A politikai osztályok az elmúlt évek alatt eleget tettek feladatuknak, a vasúton folyó politikai munka, a vasutasok politikai képzettsége elérte az ipari üzemekben dolgozók politikai színvonalát. E nevelőmunka is hozzájárult ahhoz, hogy az aktíváülés referátuma olyan nagyszerű szakmai eredményekről adhatott számot, mint amilyenről beszámolt *Szárnyasi* elvtárs. Ezek az eredmények tették indokolttá a Központi Vezetőségnek azt a határozatát, melyet a vasút politikai osztályok megszüntetéséről hozott.

„Tiszta lapot" — a vasúton is!

Az aktíváértekezlet sokat foglalkozott a gazdasági munka politikai alátámasztásával. *A legfőbb feladat — állapították meg — az őszi és téli forgalom sikeres lebonyolítása,* a dolgozókról való fokozottabb gondoskodás. A jövőben jobban, mint eddig, figyelembe kell venni a dolgozók véleményét. *A vasút politikai életében is nyissanak „tiszta lapot" az embereknek, szüntessék meg egyes dolgozók hátrányos megkülönböztetését.* Tovább kell erősíteni a pártdemokráciát, a pártegységet, a pártfegyelmet, a kollektív vezetést. Az aktíváülés részvevőinek jelszavává vált: *állítsuk egész pártmunkánk homlokterébe a szállítási feladatok végrehajtásának segítését.*

A felszólalásokból világosan kicsendült, hogy a részvevők szoros összefüggésben látják a politikai munkát a gazdasági munkával. Minden felszóló egybekapcsolta a pártmunkával összefüggő észrevételeit szolgálati helyének gazdasági, szállítási, forgalmi problémáival.

A vita során felvetődött, hogy a megyei pártbizottság tud-e majd szakmai segítséget adni a vasutas pártszervezeteknek. *Tóth János* elvtárs, a megyei pártbizottság titkára kifejtette, hogy ez elsősorban a vasúton dolgozó kommunistáktól függ. *Ha a kommunisták segítenek, ha a területi pártszervekkel megfelelő kapcsolatot építenek ki, akkor nem lesz fennakadás a munkában és zökkenő nélkül hajtjuk végre feladatainkat.*

Az ülés végén az aktíváértekezlet táviratban fogadta meg a Központi Vezetőségnek, hogy a vasutasok minden erejükkel dolgoznak, a július 18—21-i határozat végrehajtásáért. kifejezésre juttatták a táviratban tiltakozásukat a Német Kommunista Párt betiltása miatt.

Ezt is elrendezték

A határállomáson jól ismerik Dolonecz János kocsirendezőt. Tréfásan azt szokták mondani, hogy amit ő elrendez, azt elrendezettnek lehet tekinteni. Nos, ezzel a Dolonecz Jánossal történt egy nem mindennapi dolog. Ezt is elrendezte, mégpedig nagyszerűen. Egy estére ugyanis két társával határőr lett, méghozzá kiváló határőr...

A dolog azzal kezdődött, hogy hazafelé menet leszállt egy pillanatra a kerékpárról, mert látta, hogy két csőnadrágos halad feléje. Maga sem tudta, de valahogy megérezte, hogy nincs valami rendben a szénájuk körül. Rájuk köszönt

Gyenge jóestét volt a felelet

— Hová, hová — érdeklődött és a kerékpár ülésére könyökölt.

— Hát... el akarnánk jutni... — felelt az egyik nagyokat nyelve.

— Hová, no...: Tán a szomszéd faluba?

— Igen, persze —, felelt a másik...: — Csakhogy előbb szeretnénk megszállni valahol éjszakára.

— Értem... — felelt Dolonecz és vakargatta a tarkóját. — Nehéz lesz, de talán sikerül. Majd én elviszem magukat az egyik barátomhoz. Az biztosan ad szállást.

Balázs Ferencék felé tartva a két fiatal elmondta, hogy két erővel elkarikázott. Sokszor kellett már neki sietnie, voltak nagyon sürgős tennivalói, de soha nem izgult így, mint most. Úgy tűnt neki, hogy ez a néhány száz méteres út végtelenségig tart, csak akkor nyugodott meg egy kicsit, amikor a határőr laktanya ablakaiból kiszűrődő fény megvilágította előtte az utat...

*Balázs Ferencék

Miért nem teljesíti kocsijavítási tervét a Miskolci Járóműjavító?

A XI. vasútüzemi értekezlet határozata kimondotta, hogy *a járóműjavító vállalatoknak a harmadik negyedév folyamán 9480 teherkocsijavítást kell elvégezni.*

A három hónapra kiszabott kocsijavítási feladat időarányos részét járóműjavítóink júliusban és szeptemberben nemcsak teljesítették, hanem *több mint kétszáz kocsival túl is teljesítették.* Ha a javítás a harmadik hónapban is így halad, a túlteljesítés háromnégyszáz kocsi között lesz.

Még több lehetne azonban, ha a javítási munkából Debrecen és Miskolc is megfelelően kivenné a részét. A helyzet ugyanis az, hogy a *Debreceni és a Miskolci Járóműjavító ÜV elmaradt kocsijavítási tervének teljesítésével.*

A diósgyőri kocsik és a fiókműhelyi futójavítások

A Miskolci Járóműjavító kocsiosztálya júliusban etiben „lehozta" tervét, de darabszámban nem: *54 kocsival elmaradt.* Augusztusban javult valamit az eredmény, *de a lemaradás azért nem szűnt meg, sőt 40 kocsival szaporodott.*

Igaz, hogy a miskolci üzemnek van talán a legnehezebb dolga. A borsodi iparvidéken, az ország nehézipari centrumában jobban használódnak a kocsik, mint egyebütt. Csak be kell lépni a járóműjavító területére, súlyosan roncsolt kocsik egész sora tűnik szembe.

— *Diósgyőri kocsik* — mondja rezignáltan *Csorba Bálint* elvtárs, a kocsiosztály vezetője. S hangjában a rezignáltság mellett indulat is forr.

Igen, *a diósgyőri kocsiknak nagy részük van a miskolci műhely tervlemaradásában.* Csakugyan olyan rosszak, hogy leghelyesebb lenne nagyobb részüket kiselejtezni. De kell a kocsi, hát javítják dacosan és elkeseredetten. Sokat futójavításra adnak be, de mivel olyan rosszak, hogy majdnem teljes újjáépítésre szorulnak, fővizsga lesz a futójavításból.

Panasz van a fűtőházra is. Számtalan futót „belopnak" ágykiöntésre, csak amikor javításra kerül sor, derül ki, hogy a kocsi ép alkatrészeitől lefosztva érkezett, s szintén fővizsgát igényel. Az ilyen „futójavítások" persze rontják az átfutási időt, növelik az önköltséget. Az öt-hatnapos átfutási időből sokszor két hét lesz.

Végnélküli átvételi szertartások

A dolgozók főleg *a hosszú, bürokratikus átvételi ceremóniákat kifogásolják.* Azt mondja például *Siklósi Béla* bognár:

— 1927 óta vagyok itt, az apám is itt dolgozott. Annakidején — emlékszem — a fűtőháznak volt egy *Fidrus* nevű átvevője, egymaga csinálta az átvételt. Ment is a dolog, mint a karikacsapás, mert ritkán fordult elő hiánylat vagy minőségi kifogás, pedig alaposan „szőrözött" az öreg. Most meg hárman-négyen vagyunk dolgozók az átvételnél, az átvevők pedig tízen-tizenketten, de néha még többen is. Persze, mindegyik keres és talál is kifogást, csakhogy a maga fontosságát hangsúlyozza. *Egy kocsihoz néha ötször hatszor kell visszamenni, annyira meghiányolják. Ez nyolc-tíz óra munkatöbbletet jelent.* Sokszor azt se tudjuk, kire hallgassunk, annyi a kívánság. Hat nap a kocsi átfutási ideje, ebből egy napot elvesz a munkafelvétel, időbe telik az is, amíg a művezető átveszi az elkészült munkát, ismét egy nap a MEO-átvétel, egy a vontatási átvétel, s már alig marad idő a tulajdonképpeni munkára.

Siklósi elvtársnak többen helyeselnek, s mindenki úgy találja, hogy *felesleges a sok átvételi szerv.* Egyöntetű óhaj, hogy *egyszerűsítsék az átvételi rendszert, valahogy úgy, hogy a vontatás legyen a megrendelő és azt vegye át, amit megrendelt.* Rengeteg huzavonát, idegességet lehetne ezzel megtakarítani és kevesebb lenne a meddő idő.

Bérfeszültség és munkaerővándorlás

Van aztán még egy nagyon fájó pont, szinte valamennyi reszortvezető, csoportvezető szóvá teszi: *a bérfeszültség és az ebből eredő munkaerővándorlás.* A sajátságos az, hogy nem is annyira a külső nagyüzemek konkurrenciájára panaszkodnak, mint inkább *a fűtőházi fiókműhelyek okozta állandó kisértésre.* A tőszomszédságban levő fűtőház, mint általában a fiókműhelyek — amint mondani szokták —, csak lekeni a súrlódó alkatrészeket, s a főműhellyel munkáltatja meg a tengelyt, a kereket, a rugót és a többi fontos alkatrészeket, amelyekhez csak a nagyüzemnek vannak meg a szükséges szerszámai. Ugyanakkor tehát, amikor a fiókműhelyben jóformán csak a súrlódó részek lekenéséből áll a futójavítás, *a dolgozó mégis többet keres (mert időbérben dolgozik), mint a főműhelyi dolgozó, akinek csak az etijét növeli a sok munkaigényes javítás, darabbérét nem.*

A fiókműhelyi könnyebb munka és a jobb kereset vonzza tehát a dolgozókat a fűtőházhoz. Tény, hogy legutóbb a diósgyőri fűtőház fiókműhelyének létszámát is a járóműjavítóból töltötték fel.

Van még valami, ami a fűtőházhoz húzza az embereket. *Az egyenruha.* Nemrég többen kérték elengedésüket a fűtőházhoz. Kérésüket munkaerőhiányra való hivatkozással megtagadták. Erre elmentek a miniszteriumba és kieszközölték áthelyezésüket. Pár nap múlva vadonatúj, elegáns egyenruhában látogatták meg főműhelyi volt dolgozótársaikat és nevetve biztatták őket, hogy menjenek át ők is a fűtőházhoz. A reszortosok, csoportvezetők nevekkel is szolgálnak, ha kell. *Vida László, Fogarasi, Ország* távoztak így legutóbb. *Egy év alatt 350 ember ment el a járóműjavítóból, s nagy részük a két fűtőházba, a miskolcitba meg a diósgyőribe.*

Ha ehhez még hozzávesszük az anyaghiánnyal való bajlódást (nincs elegendő tömlő, dugattyúgyűrű, méhviasz és faggyú a tömítéshez, csiszolópor, égetően szükség lenne több tányéremelőre stb.) — akkor úgy találjuk, hogy magyarázatot leltünk a miskolci járóműjavító kocsiosztályának tervlemaradására.

Átfogó rendezést és gyors segítséget!

Természetesen a mentséget nem szabad belenyugvással fogadni, hanem meg kell vizsgálni, miként lehetne megszüntetni az okokat, amelyek a tervlemaradást előidézik és mentegetőzésre késztetik a műszaki vezetőket, a dolgozókat. Legcélszerűbbnek látszik *felülvizsgálni az egész járóműjavító vállalati rendszert és fontolóra venni a járóműjavítók rezsiüzemmé való átszervezését,* hogy a fiókműhelyekhez hasonló olcsó feltételek mellett tudjanak termelni.

Helyes lenne szabályozni a futójavítások és a nagyjavítások hovatartozását, rendezni a fiókműhelyi javítások ellenőrzését, meg kellene vizsgálni normarendszerüket, itt lenne továbbá az ideje gondolkozni a főműhelyi munkafelvételi és átvételi módszer egyszerűsítéséről. Ezek persze hosszabb időt igénybevevő változtatások lennének, a cél pedig *elsősorban az, hogy a Miskolci Járóműjavító is a lehető leggyorsabban és legeredményesebben részt vegyen a kocsijavítások terveljesítésében.* s ezzel hozzájáruljon az őszi forgalom sikeréhez. Ebből a célból szükség lenne rá, hogy azonnali segítségként a 7/D III. osztály kocsicsoportja megvizsgálja: *kétségtelenül fennálló minden jogos mentségük mellett nem vesznek-e fel több munkát Miskolcon egy-egy kocsira, mint amennyit a javítás igényel.* vagy ahogyan a műhelyi nyelvjárás mondja: „nem legelnek-e el" tovább egy-egy kocsin, mint kellene és növelik rendellenesen az átfutási időt?

Szász Ferenc

PÁLYAÉPÍTŐ „GYÁR" HERENDEN

A vágánygépkocsiból jól látható az egész pálya: újak a talpfák, újak a sínek, friss az ágyazat. A talpfák közül helyenként hiányzik több-kevesebb zúzottkő, máshol a fölösleges kő kisebb kupacokban várja az elszállítást.

— *Ezen a szakaszon még hátra vannak az utómunkák* — magyarázza *Földesi Gyula* építésvezető. Aztán még hozzá teszi: *Mint, amikor a kész ruha vasalásra vár...*

Valóban nemcsak ezen a szakaszon, hanem az egész építkezésnél befejezéshez közeledik a munka. Rövidesen Székesfehérvártól Ajkáig közlekedhetnek majd a 411-es mozdonyok. Ez a nagyszabású pályaépítés, vágánycsere 1950-ben kezdődött. Szükségessé elsősorban az tette, hogy az ajkai szénmedencéből jól kiterhelt vonatokkal tudják szállítani a szenet Inotának és a többi nehézipari üzemnek.

Gépesítés = kevesebb munkás, gyorsabb építés

Leírva nagyon egyszerűen hangzik az egész vágánycsere lényege: *34,5 kilogrammos* legű építkezéseknél. Ez a pályaépítő „gyár" két „műhelyből" áll; a herendi kötő- vagy



Kavicságy előkészítése a sínmező lefektetéséhez.
(Mező László felv.)

nek helyett 48,3 kilogrammosakat fektetnek le. De mindjárt más a helyzet, ha elmondjuk, hogy *az első 32 kilométeres szakaszon Székesfehérvártól Hajmáskérig a sincsere közel 4 évig tartott — kézierővel.* Hajmáskértől Veszprém-külsőig a *10 kilométer hosszú pályát már csak 4 hónapig építették — gépekkel.* Jelenleg Herend felől haladva mindössze egy kilométer választja el az építőket az utolsó szakasz befejezésétől, Veszprém-külső pályaudvartól.

A gépesített pályaépítés egészen megváltoztatja a munka jellegét: mintegy gyárban, mindenütt gépeket, darukat látunk és lényegesen kevesebb munkást, mint a hasonló jelelőkészítő telepből és a mozgó vágányfektető műhelyből.

Látogassunk el a kötőtelepre. A szabad ég alatt egy sínektől határolt területen szépen rendezve fekszenek a beépítésre váró talpfák és a hosszú, esőverte sínszálak. Fölöttük sínen mozgó daru ólálkodik. Az agregátor búgni kezd, *Benke Bálint* és *Fehér Tódor* villamosfúrója nyomán néhány pillanat múlva megvan a csavar helye.

Amikor az előkészített talpfák elkészülnek és rajtuk már a szükséges szerelés, a daru a talpfákra helyezi a sínszálakat. Ekkor *Török Gáspár* és *Mihalovits Bertalan* egy, a sínen szaladó háromkerekű csavarozó géppel végighalad a sínmezőn. A forgó fej csak egy-egy gondolatnyi időre kapja karmaiba a csavarokat s azok máris szilárdan a talpfákhoz erősítik a síneket.

A bordákat ezután elszállítják a beépítés helyére, ahol már munkára készen állnak az emelődaruk és a nyomállványok, amelyekkel végleges helyükre fektetik a sínmezőket, melyeket azután a szokásos módon beépítenek. Természetesen a szokásos mód alatt ebben az esetben krampácsolás helyett aláverőgépre és a modern pályafenntartási gépek használatára gondolunk.

Miért akadozik a „gyár" termelése

Nem akarjuk félrevezetni az olvasót: a kép, amit festettünk, egy kissé idealizált, de — őszintén szólva — ilyen is lehetne. Hogy miért nem megy ennyire folyamatosan, annak több oka van s közte elsősorban a rendszeresen fellépő anyaghiány. Nincs elegendő geo leszorító lemezük; Előfordul, hogy nyolcasával, tizesével koldulják össze a pályamesteri szakaszoktól és az már szerencse, ha valamelyik szakasz 400—500 darabot tud küldeni. *Ha folyamatosan lett volna leszorítólemezük, akkor már június végére elkészült volna a pálya, így pedig jó, ha szeptember első felére elkészülnek vele.*

A késés miatt más nehézségek is fellépnek. Nem kapnak vágányzárt. Enélkül pedig nem tudnak gyorsan építeni. Mindenesetre megfontolandó: *ha egy hétig megkapják a szükséges vágányzárt,* akkor befejezik a munkát és utána haladhatnak az új pályán a túlsúlyos vonatok, ha nem kapják meg, akkor az egész őszi forgalom alatt nem közlekedhet erre 411-es gép.

És még valamit. A MÁV Celldömölki Építési Főnökség 4. számú mozgó építésvezetőségének tulajdonképpen csak a vágányfektetés lenne a feladata. Igy lehetne a gépeket is a legjobban kihasználni. A szükség azonban — jelen esetben a munkáshiány — törvényt bont: ők végzik a kavicságy rostálást, a padkarendezést, a kaviccsák kiszedést és egyebeket. Ez is lassítja a munkát. De ha már így áll a helyzet, akkor *sokat könnyítene, ha egy-két hétre kapnának markológépet, amelyet különböző helyeken kitűnően fel tudnának használni.*

Ha elkezdtük a kérések sorolását, végezetül tolmácsoljunk még egyet, mégpedig a *Szegedi Vasanyagjavítónak* címezve: *konyhakocsijuk fél éve készül, úgy hírlik, szintén anyaghiány miatt.* A dolgozók ezért távolról, késve, nem egyszer hidegen kapják az eredetileg ízletes ételt. Megérdemlik ezek a pályaépítők, hogy amikor nehéz munkájuktól elfáradva asztalhoz ülnek, ízletes, friss ételt egyenek — s ez csak a konyhakocsin múlik.

B. G.

Nem okultunk a sztálinvárosi balesetből?

Alig múlt el egy hónap a megdöbbenést keltő és azt követően nagy fogadkozásokat kiváltó sztálinvárosi baleset óta. Nagybátony állomáson augusztus 31-én 22,06 órakor hasonló baleset következett be. A harmadik vágányra behaladó 321. számú személyvonat mozdonyába beleütközött a negyedik vágányról engedély nélkül tizenhárom kocsival kihúzó 392. számú vonat mozdonya. Csak a körülmények kedvező voltának köszönhető, hogy a 321-es vonat vezetőjének nem túlságosan súlyos sérülése mellett mindössze négy utas szenvedett kisebb, jelentéktelen sérülést.

Az anyagi kár is lényegesen alatta marad a sztálinvárosi károsszegnek. Ezek ellenére mégis az a véleményünk, hogy a nagybátonyi súlyosabb volt, mint a sztálinvárosi, mert ezt már megelőzte egy mindenkit figyelmeztető baleset. A sztálinvárosi esetből tehát nem okultak megfelelően, nem mindenütt vonták le a következtetéseket, nem vonták le Nagybátonyban sem. Felelőtlenül és a legelemibb biztonsági szabályok figyelmen kívül hagyásával végezték a munkájukat, mintha Sztálinvárosba nem történt volna semmi. Ezért tartjuk súlyosabbnak a Nagybátonyban bekövetkezett balesetet.

Fájó dolog ez annál is inkább, mert megtörtént minden annak érdekében, hogy a vasutas dolgozók a sztálinvárosi elrettentő példáról és annak előzményeiről tudomást szerezzenek és azok ismeretében akadályozzanak meg minden hasonló okból előálló balesetet. Ebből lapunk is kivette a részét.

Mi is történt Nagybátonyban?

Kísértetiesen hasonló eset, mint Sztálinvárosban. A negyedik vágányra érkező 392. számú vonat érkezése idején a forgalmi szolgálattevő rendelkezést adott a tolatásvezetőnek, hogy a vonatból a 321-es után tizenhárom kocsit ki kell sorozni és ugyananynyit besorozni a bányarakodóra, illetve a bányarakodóról. — A tolatásvezető tagadja, hogy szó lett volna a 321-es számú vonatról. — Ugyanakkor az I. sz. őrhely is hasonló rendelkezést kapott. Ezt a váltókezelő elismeri.

Ilyen előzmény után ment ki a tolatásvezető a 392-s vonathoz, ahol a mozdonyvezetővel közölte az elvégzendő munkát. Mint általában, itt is vitatkozással kezdődött a tolatás. Mire megegyeztek, akkorra a forgalmi szolgálattevő bekörözte a 321-est, a váltókezelő elkészítette a vágányutat és a jelzőmező feloldása után *„szabad"*-ra állította a bejárati jelzőt és a térre indult a vonat fogadására.

Ekkor figyelt fel, hogy a negyedik vágányról megindult a 392-s mozdonya. Azonnal *„megállj!"* jelzést adott, azonban ezt a jelzést a mozdonyszemélyzet csak akkor vette észre, amikor már ráhaladtak a 321-es vágány útjára és ott a 13. sz. váltót felvágták. A behaladó 321-es személyzete észrevette a *„megállj!"* jelzést, azonnal gyorsféket alkalmaztak, a rövid távolság miatt azonban az összeütközést már nem tudták megakadályozni.

Kik követtek el mulasztást?

A tolatásvezető *(aki kifejezetten azért van Nagybátonyban rendszeresítve, hogy állandóan a helyi viszonyokat jól ismerő dolgozó irányítsa a tolatási műveleteket),* először azért, mert a forgalmi szolgálattevőtől kapott rendelkezéseket nem ismételte el, ami kizárta volna a félreértést. Másodsorban azzal, hogy a tolatási műveletet nem közölte a váltókezelővel, mert ekkor is kiderült volna, hogy tolatni csak a 321-es beérkezése után lehet. Ilyen sorozatos mulasztás után adott rendelkezést a mozdonyvezetőnek a tolatás megkezdésére. Enyhítő körülmény lehet a tolatásvezetőnél, hogy szénrakodáshoz égetően sürgős volt az üres kocsi beállítás, és a munka gyors elvégzése közben feledkezett meg az előírásokról.

Mulasztást követett el a mozdonyvezető, akinek a tolatási mozgást csak akkor szabad megkezdeni, ha ehhez a váltókezelő jelzéssel hozzájárul. Igaz, hogy a vezérállásról sem a váltók állását, sem az őrhelyen adott jelzést látni nem lehet, de jól lehet látni a fűtő helyéről. A fűtő pedig nem figyelt, hanem műszaki teendőt végzett, rátüzelt — mint amivel ilyenkor rendszerint védekezni szoktak. Lehet, hogy így van, de ezt a mozdonyvezetőnek nem szabad lett volna eltűrni, mert ilyenkor legfőbb kötelesség a figyelés. Ennek elmulasztása eredményezte, hogy a helytelenül álló váltót nem látták és a *„megállj!"* jelzést is csak későn.

A váltókezelő védekezése is sántít, mert ha ő a jelző *„szabad"*-ra állítása után azonnal a térre megy, a 321-es vonatnak hamarabb tudott volna *„megállj!"* jelzést adni, ezzel el lehetett volna érni, hogy a 321. sz. vonat még az összeütközés előtt megálljon.

Amint látjuk,

többrendbeli apró mulasztás idézte elő a balesetet,

mégis milyen nehezen érti meg sok dolgozó, hogy a vasúti szolgálat ellátásánál a legkisebb mulasztás is súlyos következményeket vonhat maga után.

Fehérvári József,
a FEO vezetője

Furcsaságok a bérrendezés körül

Állomásunk dolgozói nagy várakozással tekintettek a bérrendezés elé, de csalódás érte őket. A rendelet előírja, hogy az egy főre eső emelés 50 forintnál kevesebb nem lehet. *Szob állomáson a három rendelkező forgalmi szolgálattevő fejenkint négy forint emelést kapott.* Azt hiszem, ehhez nem kell bővebb kommentár.

Elégedetlenséget szül az is, hogy a forgalom 71 főre 1377 forintot, a kereskedelem pedig 66 főre 3695 forintot kapott. A bérfeszültség tovább nőtt állomásunkon.

Véleményem szerint nem igazságos az, hogy az állomás segédhivatalának vezetője mindössze 10 forinttal kap több fizetést, mint 'egy málházó. Hol van a tudás megfizetve? Vagy például a szállítmányozási szolgálat dolgozói felett a kereskedelmi hivatalnok diszponál, ugyanakkor kevesebb munkaköri bért kap, mint a vámkezelő, akinek lényegesen kevesebb a munkája. Ezeken és a hasonló hibákon sürgősen segíteni kell, mert a bérek ilyen alakulása ellenkezik a szocialista bérezés elvével.

Garaba István párttitkár,
Szob állomás



A százéves Szolnoki Járóműjavító hírnevét öregbíti Kelemen Sándor bognár brigádvezető, aki rövidesen húsz éves vasúti jubileumát ünnepelheti. Átlagteljesítménye 147 százalék.

(Kovács Géza felv.)



Már igen sok hasznos újítás született a vasúton. Egy ilyen újítást vezettek be nemrégen Vaja—Rohod állomáson. Az újítás lényege: a felvételi épület mellett lévő óvóhelyet szilvacefre tárolására használják. Csak arra lennénk kíváncsiak, hogy az újítási díjat szilvóriumban kapja-e az újító?

*

Sárbogárdon az Utasellátó éttermében kívánatos, fehéren cukrozott buktát várták az ebédelőket, szeptember 4-én. De nem egyedül várták, hanem hátukon 8—10 léggyel. A porcukor a legyek szívócsövének hatása alatt már csaknem mézzé sűrűsödött, amikor a felszolgálónő észrevette, s nagyon helyesen, leterítette papírszalvétával. A fertőzésen azonban már túl volt a bukta. Nem jobb lett volna előbb betakarni?

*

A szobi resti felszolgálója szeptember 6-án nagyon udvariatlanul, szinte durván utasította el J. N. csehszlovák kocsivizsgáló gyors kiszolgálást kérő szelíd megjegyzését. Az ilyesmivel nem erősítjük a két testvérnép vasutasainak barátságát.

A szakszervezet elnökségének köszönete

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöksége ezúton is köszönetet mond mindazoknak a vasutas dolgozóknak, szakszervezeti aktíváknak és funkcionáriusoknak, akik önfeláldozó, lelkes munkájukkal, fáradhatatlan és példamutató tevékenységükkel elősegítették a VI. vasutasnap sikerét. Szakszervezetünk elnöksége bízik abban, hogy ezt a lelkes és eredményes munkát az őszi forgalom mindennapi harcaiban, a vasút előtt álló szállítási feladatok maradéktalan elvégzésére hasznosítják tovább. Ismételt felemelkedésünkért.

„Minden küldött felkészülten jöjjön a kongresszusra"

Naplózó, engedélyes távírász Sárbogárd állomáson. Húsz tavasza ott csillog mélykék szemében. De nagyszerű dolog is ifjúnak lenni, s még nagyszerűbb olyan fiatalnak, akit dolgozótársai bizalma arra érdemesített, hogy októberben képviselje az állomás és a környék vasútas dolgozóit a szakszervezeti kongresszuson.

Nagy Erzsébetről beszélünk, erről a fiatal lányról, aki egy esztendeje bizalmi tisztet lát el a forgalomnál. Húsz dolgozótársa nevelője, segítője lenne, mert bizony még nem egészen így áll a helyzet. *Csőgör* József, az üzemi bizottsági elnök azonkívül, hogy rendszeresen megtartja az értekezleteket, nemigen tud virágzó szakszervezeti életet teremteni. Nagy Erzsike őszintén megmondja, hogy a pécsi területi bizottság nem sokat foglalkozik velük. Ő maga is csaknem minden segítség nélkül itt áll a kongresszus előtt, pedig nem szívesen üres tarsollyal Budapestre menni.

Ez a bírálat azt mutatja, hogy a pécsi területi bizottságnak *Csőgör* József üzemi bizottsági elnökkel úgy kell foglalkozni, hogy legyen mit átadnia a bizalmiaknak is.

Elsősorban nem *Csőgör* Józsefen és *Nagy* Erzsébeten múlik Sárbogárdon az aktív szakszervezeti élet. Az egyszerű váltókezelőt megválasztották üzemi bizottsági elnöknek, de ritkán foglalkoznak vele. — Látogatásunk napján — *Csőgör* elvtárs a pécsi területi bizottság meghívására, Pécsett járt. Bízunk abban, hogy erről az útról az eddigieknél gazdagabban tért haza.

Amikor már hosszan folyik a szó, *Nagy* Erzsébet elárulja, hogy azért már most is van a tarsolyában, s a bíráló szó inkább azt célozza, hogy megelégedéssel akarja betölteni megbizatását.

— Szeretném minden küldött társamnak megüzenni, hogy felkészülten, munkaterületük problémáit ismerve jöjjenek a kongresszusra. Csakis így tudjuk elérni, hogy a szakszervezeti munka elevenné legyen, hogy a kongresszus hozzászólásaink alapján helyes irányvonalat tudjon szabni a szakszervezet egész tagsága, bizalmijai és vezetői elé. A társszolgálati ágak dolgozóival is el kell beszélgetnünk, az ő kívánságaikat is tolmácsolnunk kell. Csakis így tudja a küldöttközgyűlés megmutatni a szakszervezet egész munkáját és elénk tárni a feladatokat a jövőt illetően.



Nagy Erzsébet helyesen látja, hogy a szocializmus építésének jelenlegi szakaszában rendkívül fontos szerep jut a szakszervezetnek. A szakszervezet nevelő szerepe, a termelés emelésében elfoglalt helye, a munkavédelem, a szocialista bérezés, a hiányosságok és lazaságok elleni harc, a társadalombiztosítás intézése, a vasutasok kulturális- és általános műveltségi színvonalának emelése mindmind olyan emelő, amelyek nélkül az előrehaladás lehetetlen.

— Az állomásról is lesz mondanivalóm — folytatja. — Fel kell hívni a vezetők figyelmét néhány hiányosságra. *Nagy* János tolatásvezető fia éppen a szakszervezet révén került a Vasútgépészeti Technikumba. Tavaly 250 forintot fizetett a József körúti szállásért, most arról értesítette az igazgatóság, hogy ezentúl 370 forintot kell fizetnie. Hát ilyen is lehetséges? Egyik évről a másikra 120 forinttal emelik egy 1000 forint fizetésű vasútas hozzájárulását. Vagy itt van a fizetésrendezés körüli igazságtalanság. A kocsirendező brigádban öt ember van. Mind becsületesen dolgozik, hajszállal alig különb egyik a másiknál. És miután a megengedett összeg kevés, kénytelenek csupán három embernek emelni a fizetését és ezzel idegenkedést, viszálykodást teremtenek a csapat tagjai, a dolgozók és a vezetők között.

Egyszóval sok mindenre figyelni kell a szakszervezeti bizalminak, alaposan fontolóra kell vennie, hogy mivel tudja segíteni a szakszervezet egészének munkáját. Még több mint egy hónap áll rendelkezésre. Használja fel ezt az időt minden küldött, az alapos tájékozódásra és felkészülésre.

A tiszakécskei csodakút

A kiskunfélegyházi vonat utasai alig várják, hogy Tiszakécskére befusson a vonat. Egymást taszigálva igyekeznek elérni a közelben levő kutat. Rángatják össze-vissza, de a kút nem hajlandó vizet adni. Akik ismerik, azok legyintve jegyzik meg, hogy hiába rángatják, nem ad az vizet.

Valaki a vonat ablakából rácáfol: „Ad az kérem, csak meg kell itatni."

Az utasok megfogadják a tanácsot és a tűzoltókádból markukban hordják a vizet kötődő kútba. Mégcsak nem is csurran.

Egyre sűrűsödik a tömeg, míg végül egy fiatal bányászfiú lámpáját ügyes mozdulattal kétfelé veszi és az alsó felével vizet merve, szaporán itatni kezdi a makrancos kutat. Várják a hatást. Kis idő múlva örömújjongás: folyik a víz!

Mi történt valójában? Semmiesetre sem csoda, csupán az a tény, hogy meg kellene javítani a kút lábszelepét, hogy ne engedje vissza a vizet. Reméljük nem sokáig várat magára.

Csomor János
Szolnoki Járóműjavító ÜV.

A Nyugati-pályaudvar kollektív szerződéséről

A tavalyi 29-cel szemben az idén 87 szolgálati helyen kötöttek kollektív szerződést. A forgalmi szolgálatnál *a tavalyi kettővel szemben most már 34 állomás dolgozik kollektív szerződés alapján.*

Az állomások munkáját, termelési eredményeit, a dolgozók munkakörülményeit, ellátottságát általában kedvezően befolyásolta a kollektív szerződés, de még sok a tennivaló, hogy az állomási kollektív szerződések hiánytalanul betölthessék feladatukat.

Ezt a tapasztalatot lehet leszűrni *Budapest-Nyugati pályaudvar* kollektív szerződésének eddigi eredményeiből és eredménytelenségeiből.

Javulnak a munkafeltételek

Lássuk először az eredményeket. A kollektív szerződés megkötése óta *a szolgálati főnökség sokkal több gondot fordít a termelési feltételek biztosítására, mint azelőtt.* Különösen a kereskedelmi szolgálatnál javult a helyzet. Régebben például sok baj volt a szállító és rakodó eszközök karbantartásával. A targoncák gyakran váltak üzemképtelenné, emiatt akadozott a munka. Az idén *gondoskodtak a rakodó eszközök állandó, rendszeres karbantartásáról és kevesebb az üzemzavar.* Megjavult az oktatás színvonala is és a szolgálati beosztásoknál gondosan vigyáznak arra, hogy a dolgozóknak módjuk legyen oktatásra, továbbképzésre járni. A szerződésnek erre vonatkozó pontjainak betartása és egyéb vállalt kötelezettségek végrehajtása révén javultak a termelési eredmények és az állomás hosszú idő után a harmadik negyedévben ismét reménnyel pályázhat az élüzem címre.

Anyagi alapot a szociális beruházásokhoz

Annál sajnálatosabb, hogy a *vállalt munkavédelmi és munkásellátási beruházások legjelentősebb pontját nem tudta teljesíteni a szolgálati vezető.* Régi kívánság volt, hogy a kocsirendezőknek meleg fürdőjük legyen. Az állomásfőnök szolgálati felsőbbségével való előzetes megbeszélés után vállalta, hogy a térfőnökség épületében meglevő fürdőbe olyan nagyteljesítményű gőzfűtéses melegítőt építtet be, amely lehetővé teszi a kocsirendezők tisztálkodását. A melegítő és az egyéb berendezések beszerzése meg is történt, *az építkezéshez szükséges nyolcezer forint kiutalása azonban nem történt meg, így a főnök nemhogy a vállalt május 15-i határidőre, de még máig sem tudott eleget tenni szerződéses kötelezettségének.* Súlyos hiba, mert a dolgozók bizalommal fogadták a kollektív szerződést, és most úgy érzik, csalódtak várakozásukban. Az esetből le kell vonni azt a tanulságot, hogy *a szolgálati vezetőknek rendelkezésükre kell bocsátani olyan anyagi alapot, amelynek birtokában teljesíteni tudják, amit ígértek.* Az egész kollektív szerződés csalókává válik, ha a teljesítése olyan szervektől függ, amelyek közvetlenül nem vállaltak részt a kötelezettség betartásából.

A vállalt kötelezettségek betartásával mindenképpen elejét kell venni, hogy a dolgozók elveszítsék a kollektív szerződés iránti bizalmukat. Ez a bizalom kétségtelenül megvan Budapest-Nyugati pályaudvaron. Erről tanúskodott a második negyedév után megtartott első beszámoló, amelyen *18 dolgozó szólalt fel* és mondotta el, hogy mit vár a kollektív szerződéstől. Hogy fontosnak tartják és maguk is a szerződés becsületének megőrzésén fáradoznak, mi sem mutatja jobban, mint az, hogy az ÜB részéről vállalt kötelezettségeket nagy igyekezettel és eredményesen teljesítik. A szakszervezeti aktívák döntő többsége kiveszi a részét a verseny szervezéséből, a teljesítmények növeléséből. Fontos része a vállalásoknak az újítómozgalom fejlesztése. Az újítás a rakodógépjavító területén igen eredményesen folyik, de gátolja a vállalások teljesítését, hogy az igazgatóságon lassan folyik az újítások elbírálása.

Örvendetes viszont, hogy az üzemi bizottság a felsőbb szervek támogatásával eredményesen tudott eleget tenni annak a kötelezettségének, hogy *növeli az üdülésre beutaltak számát.* Mivel a Nyugati tömb az idén 20 személyes üdülőt kapott Balatonfenyvesen, ebben az évben *25 százalékkal több dolgozót tudtak üdülésre küldeni,* mint az elmúlt években.

2760 gyermeket üdültetett az idén a szakszervezet

Szakszervezetünk elnöksége szeptember 5-i ülésén foglalkozott a vasutas gyermekek most lezajlott nyári üdültetésével.



Vidám játékkal telik az idő az üdülőtáborban.

Amint ismeretes, még az elmúlt év októberében —, az elnökség felhívására —, megindultak a vasutas dolgozók gyermekei nyári üdültetésének és táborozásának előkészületei. Azóta már be is fejeződött a rendkívüli sikeresnek mondható üdültetés.

A napközitthonos gyermekek részére *Kőszegen* háromszor kéthetes csoportban 900, az általános iskolás fiúnövendékek részére *Kaposvárott* és *Szegeden* kéthetes csoportban 675, az általános iskolás leánynövendékek részére ugyancsak itt további 675 gyermek számára tették lehetővé az üdülést. Ezenkívül *Békéscsabán, Répceszentgyörgyön, Balatonberényben,* a *visegrádi Lepence* patak völgyében, a *Bükk* hegységben a *Szalajka* patak mentén sátortáborban üdültek a gyermekek.

Az üdülő- és táborhelyek gondos orvosi felügyelet mellett a gyermekeknek minden tekintetben kielégítő elhelyezést biztosítottak. A változatos, kalóriadús étrend összeállításánál az orvosok tanácsait is kikérték. A gyermekek hetenkint két alkalommal melegvízben fürödhettek, ami mellett szinte kimeríthetetlenül mindenütt megvolt a napozási és strandolási lehetőség.

A szakszervezet egymillió forintot áldozott a vasutas gyermekek üdültetésére. A szülők és a fiatalok sokszáz levele bizonyítja, hogy menynyire hálásak e gondoskodásért. A serdülő ifjak különösen a sátortáborokat kedvelték. 9 felejthetetlen két hét alatt önállóságuk, bátorságuk, leleményességük nőtt. Kőszegen például, maguk a fiatalok főztek. Osztatlan sikere volt az önkiszolgáló rendszernek. Ez is igazolja a haladó pedagógusoknak azt a törekvését, hogy az önállóságra nevelést, állítsák nevelési rendszerük előterébe.

A szakszervezet elnöksége a gyermekek nyári üdültetésének megszervezésében és lebonyolításában résztvevő pedagógusoknak, egyéb dolgozóknak, valamint az előkészítő munkában résztvevő főosztályi és szakszervezeti funkcionáriusoknak elismerő oklevéllel és egyéb jutalommal köszönte meg figyelemreméltó, lelkes munkájukat.

Az elnökség úgy látta, hogy az idei üdültetés és táborozás zavartalan lebonyolítása elsősorban annak köszönhető, hogy a szakszervezet a szervezési és előkészítő munkálatokat időben megtette, ezért határozatot hozott, hogy a jövő évi nyári gyermeküdültetések és táborozások előkészítését már ebben a hónapban meg kell kezdeni. Elhatározták, hogy tekintettel a növekvő igényekre, jövőre 750 napközitthonos és 2250 iskolás gyermeket üdültet, tehát többezer vasutas család mentesül a gyermekek nyári üdültetésének gondjaitól.



Üdülő vasutasgyerekek a fürdőmedence partján.

Üzemi bizottságaink és a bizalmiak

Pártunk Központi Vezetőségének júliusi határozata erőteljesen hangsúlyozza, hogy mindent kövessünk el a dolgozó ember védelmében. A szakszervezet eddig sem kímélte erejét, ha a dolgozók érdekeinek védelméről volt szó, mégis gyakran csúsztak hibák a munkába. Ez nem egy esetben azért fordulhatott elő, mert nem volt jó a kapcsolatunk a dolgozókkal.

Milyen hibák akadályozták a kapcsolat megteremtését? Először is nem szerveztük meg kellően a felsőbb szervek tájékoztatását; az üzemi szervek ellenőrzése ritkábbá és ha volt is, felületesebbé vált az elmúlt évek során. A dolgozók sokszor nem kaptak felvilágosítást napi problémájukra. Sok bizalmi, ÜB-tag, területi bizottsági funkcionárius — nem ismerve a rendeleteket —, sokszor tett olyan ígéreteket, amelyeket nem tudott teljesíteni. Az ilyen dolgok természetesen nem válhattak a munka javára.

Itt van például a sokat emlegetett egyenruhaellátás. Nem egyszer bürokrácia akadályozta a kérés kielégítését, és sajnos bizalmiak, az üzemi bizottságok — kevés kivételtől eltekintve — nem foglalkoztak ezzel eleget.

Sok múlik a bizalmiak munkáján

A bizalmiak munkája sokrétű és felelősségteljes társadalmi megbizatás. A bizalmiak jó, vagy rossz munkája attól is függ, hogy az üzemi bizottság, mint kollektív vezetőtestület, hogyan foglalkozik velük, hogyan segíti munkájukat. De attól is függ ez a tevékenység, hogy a bizalmi képezi-e magát, olvas-e rendszeresen, ismeri-e a legfontosabb rendeleteket. Elsősorban az ÜB reszortfelelősöknek kell segíteni ebben a bizalmiaknak. Nem volt kielégítő például a januárban életbelépett SZOT-határozat ismertetése. Még ma is vannak, akik nem tudják, hogy a szakszervezeti tagok táppénze 10 százalékkal magasabb, mint a nem szervezett dolgozóké. Egyesek csak akkor szereztek tudomást erről, amikor táppénzes állományba kerültek.

Természetesen az a bizalmi, ÜB-tag, aki maga sem ismeri a határozatokat, rendeleteket, nem tud kellően érvelni, felvilágosítást adni. A mellébeszélés, lelkiismeretlen válaszadás, pedig szinte taszítja a dolgozókat a szakszervezettől.

Eleven szakszervezeti életet

Mi hát a teendő? Elsősorban a tömegkapcsolat szélesítése érdekében a bizalmiak munkáját kell megjavítani. Ahol még nem így van, a bizalmi csoportokat egy munkaterületen dolgozókból kell megalakítani. A következő lépés: meg kell tartani rendszeresen az összbizalmi értekezleteket, javítva azok színvonalát. Sokat kell még javulniok a bizalmi csoportok értekezleteinek, gyakorlatiasabbá kell tenni a havi beszámolót és elsősorban a csoport életével, munkájával, eredményeivel és problémáival kell foglalkoznia. Mindez azonban kevésnek bizonyul, ha az üzemi bizottság elnöke és az ÜB többi tagjai nem foglalkoznak az eddiginél jóval többet a bizalmiakkal.

Megvan-e ennek a lehetősége? Megvan! Hiszen egyetlen nap alig múlik el, hogy a vezetőségi tagok ne találkoznának egy-két bizalmival. Érdeklődjenek a bizalmitól munkájáról, adjanak neki jótanácsokat, támogassák a csoportértekezletek előkészítésében, vegyenek részt ezeken.

Sokat javíthat a bizalmiak munkáján az „üzem élenjáró bizalmija" címért folyó verseny is, amely kötelezi az üzemi bizottságokat, hogy rendszeresebben foglalkozzanak a bizalmiakkal, mint azt eddig tették, értékeljék és segítsék munkájukat.

Ha az üzemi bizottságok e vonatkozásban javítanak munkájukon, rövidesen tovább javul a szakszervezeti munka, erősödik a tömegkapcsolat, melynek elérésére soha jobb alkalom nem volt, mint éppen most a IV. kongresszus előkészítő időszaka.

Nagy László
a budapesti ter. biz. munkatársa

Hatvan kilométeres sebességgel a Bugaci pusztán

— Jelentés egy jólsikerült futópróbáról —

A három vadonatúj személykocsi ott áll az állomás harmadik vágányán. A reggeli napfény csillogón törik meg fényesre csiszolt oldalukon. A sárga feliratok harmonikusan illeszkednek az olajzöldre fényezett kocsik oldalán. A hosszatartón ez olvasható: *„Kecskemét Kisvasút."* Egy táblán ez áll: *„Debreceni Járműjavító 1956"* — jelezve, hol készültek a kocsik.

Külcsin és belbecs

De nincs sok idő a nézelődésre, mert a váltón feltűnik az ugyancsak fényesre tisztított motorkocsi, amely próbaútjukon vontatni fogja az új kocsikat. A vonatkísérők a motorkocsit gyorsan összekapcsolják a három személykocsival. Most tűnik fel, hogy *a kocsikon még légfékberendezés is van*, mégpedig a legkorszerűbb rendszerű.

Indulás előtt nézzük meg a kocsikat belülről is. Világosra fényezett padok, ezüst színűre mázolt csomagtartók, nagyméretű ablakok, a mennyezeten az erős fényt árasztó villamosságok kellemes benyomást keltenek. A középen mosdóval, tükörrel, szappantartóval felszerelt korszerű mellékhelyiség. Csak a kályhák otrombasága rontja a hatást.

Korszerű utazás a homok-pusztán

A vonatkísérők és az átvevő bizottság tagjai elfoglalják helyüket és megindul a szerelvény. Kezdetben lassan megyünk, meg-megállunk, nem melegednek-e a csapágyak a kelleténél jobban. Amikor megállapítják, hogy nincsen baj, a motorvezető *fokozza a sebességet.* Órával a kezükben a minisztériumi kiküldöttek figyelik a sebességet. *Törökfái* állomáson rövid pihenő következik. Itt a műszaki átvevők tüzetesen átvizsgálják a kocsik futóberendezését, főleg a csapágy melegedéseket figyelik. *„Nincs semmi baj"* — jelentik a futópróba vezetőjének, aki máris megadja a jelt a továbbindulásra.

Óránkinti 40 kilométerig fokozódik a sebesség. Közben áthaladunk *Görbemajor, Ludastó, Köncsögpuszta* megállóhelyeken. A 40 kilométeres sebesség után ismét megállunk. *Orgoványon* vagyunk. Amerre a szem ellát, mindenütt futóhomok sárgállik, nem túrve semmiféle növényt. A vasút itt homoksivatagon megy keresztül. *A vizsgálat, amely most is alapos, nem fed fel semmiféle rendellenességet.*

Indulás tovább, de most már *„mindent bele"*, amit csak a motor kibír. Ismét figyeljük a másodpercmutatót. *Már 50 kilométeres sebességet számolunk. De ez még nem elég, mintha szárnya nőne a motorkocsinak, fokozza az iramot, már 58, már 60 kilométer a sebessége.* Ennél többre persze nem képes, de kisvasúti menetsebességnek ez is *csúcsteljesítmény.*

Végállomásunk *Kiskőrös.* Rövid vizsgálat, majd a motorosvonató a szerelvény végére áll, s elindul visszafelé. *„Zöld"* az út, nyeli a kilométereket a kisvonat, az országúton közlekedők nagy álmélkodására. Nemrégen még egy jól futó szekér is felvette a versenyt ezzel a vonattal. Most pedig? *Még az országúton haladó teherautót is elhagyjuk.* Látszik, amint vezetője erőlködik, hogy fel tudja venni a versenyt a vonattal, de lemarad. Így gördült a vonatunk *Kecskemét-alsó állomásra.*

Fordulópont a kisvasutak életében

Már megszoktuk, hogy a szocialista vasút építésében újabbnál újabb beruházási, fejlesztési munkák készülnek. Ilyen aktushoz érkeztünk most is. A *Debreceni Járműjavító ÜV* dolgozói remekeltek a kecskeméti kisvasút részére rendelt kocsik elkészítésével. A *60 kilométeres sebességgel haladó kisvasúti vonat pompás alkotás.* Ha elgondoljuk, hogy vannak keskenynyomtávú vasutaink, ahol *20—25 kilométeres sebességgel közlekednek a vonatok* (nemcsak a pálya miatt, hanem a kocsik szerkezete miatt sem lehet a sebességet emelni), akkor látjuk csak a fejlődést. A nemrég még *„bugaci expressnek"* csúfolt kecskeméti kisvasút most nagy menetsebességgel közlekedő vonat lett és kisvasúti viszonylatban csakugyan megérdemli az express nevet. A *kisvasutak életében fordulópont ez!* Örülnek ennek nemcsak a vasutasok, hanem az utasok is, parasztok, gyári munkások, tsz-dolgozók.

Idegenforgalmi szerveink ismét foglalkozhatnak azzal a gondolattal, hogy *Bugacpuszta idegenforgalmát fellendítsék.* Korszerű szállítóeszközről a vasutasok már gondoskodtak, most az idegenforgalmi szerveken a sor, hogy igénybevétele révén megismertessék Bugac szépségeit és romantikáját a külföldiekkel is.

Hantos Ferenc,
szegedi igazgatóság, IV. osztály

Több teret a sajtóban az anyagszerkezelés problémáinak

A *„Szocialista Vasútért"* legutóbbi számai behatóan foglalkoztak az anyagszerkezelési szolgálat problémáival. Az anyagszerkezelési dolgozók remélik, hogy a cikkek elérik a kívánt célt: *helyzetük javulását és szakmájuk fokozottabb megbecsülését.*

Az augusztus 6-i számban *Végh János* elvtárs említést tett *a szertári szakemberhiányról.* Ehhez a kérdéshez szeretnék hozzászólni.

Miért van szakemberhiány

A vasút termelési folyamatához, a személyek és áruk szállításához a vasútüzemnek nagy mennyiségű munkaeszközre és anyagra van szüksége. Ez az anyagszükséglet a legkülönbözőbb ipari termékekre terjed ki és mennyiségében is igen jelentős. Az anyagfogyasztás arányaira jellemző, hogy *az összes vasútüzemi ráfordításnak mintegy egynegyed-egyharmad része az anyagbeszerzésre esik,* (Lásd: Csanádi György: Vasúti üzem. Bp. 1954.).

Az anyagigények kielégítése az anyagszerkezelési szolgálat feladata. A kielégítés folyamata és az ezzel összefüggő teendők igen sokrétűek. Felölelik az anyagtervezést, beszerzést, átvételt, tárolást, elosztást, nyilvántartást, elszámolást, értékesítést és statisztikai adatszolgáltatást.

Sajnálatos, hogy *ennek a szerteágazó tevékenységnek a problémái szaklapjaink hasábjain viszonylag kevés helyet kapnak.* Oka talán egyrészt a széleskörű érdeklődés hiányára vezethető vissza, főképpen azonban abban gyökerezik, hogy — eltekintve az utóbbi idők tárgyilagosabb hangjától — általában az anyagszerkezelés hiányosságait ostorozták, anélkül, hogy eredményeit és a feladatok végrehajtásának nehézségeit ismertették volna. A nem egyszer méltatlan kritika hallgatásra kényszerítette azokat a szakembereket, akik egy-egy kérdést szívesen nyilvánosságra hoztak volna.

Tíz év alatt 118 közlemény

Összeállítottam a MÁV anyagszerkezelési szolgálatának folyóiratos szakirodalmát a felszabadulástól az 1955 év végéig terjedő időre. Összeállításom a szaklapokban, folyóiratokban megjelent cikkeket tartalmazza: Célszerűnek látszott a szűkebb értelemben vett anyagszerkesztési tárgyú közlemények mellett azon cikkek egy részének felvétele is, amelyek a gazdaságos szállítással, a szállítmányvédelemmel, a szakszerű csomagolással stb. foglalkoznak. Sőt, figyelembe vettem azokat a cikkeket is, amelyek csak részben kapcsolódnak az anyagszerkezelési szolgálat feladatköréhez. *Ilyen módszer mellett sem lehet azonban 118 cikknél többet felsorolni!* Ez bizony nagyon kevés! Meg kell jegyezni, hogy ezek közül 33 cikk 1951-ben jelent meg, zömmel a *„Vasút"* és a *„Közlekedési Közlöny"* hasábjain. Ezt az esetleg megfelelő bőséget nem sikerült állandósítani, hiszen *a következő négy év eredménye mindössze 40 közlemény.* A múlt évben a *„Szocialista Vasútért"* például *csupán öt alkalommal* nyújtott lehetőséget anyagszerkezelési témák olvasására.

Ennek a szolgálati ágnak mellőzésére jellemző több más között az, hogy a *dr. Czére—Vásárhelyi* összeállította közlekedési szakirodalmi jegyzék (1952) *az anyagszerkezelést nem is említi.* A problémák tanulmányozásával behatóan foglalkozni kívánók tehát szakirodalmi tájékozódást nem szerezhetnek.

Véleményem szerint feltétlenül ajánlatos, hogy *a jövőben a vasúti szakirodalomnak ez az ága is jelentőségéhez mérten szerepeljen a sajtóban,* s ezzel elősegítse a káderek szakmai műveltségének kiszélesítését. Csak ennek birtokában lehetséges a második ötéves terv nagyszerű célkitűzéseinek gazdaságos megvalósítása az anyagszerkezelésnél. Ez természetesen döntő mértékben kihat az egész vasút tervteljesítésére is.

Dr. Horváth Károly
GV igazgatóság, anyaggazdálkodási osztály

Ami rontja a kocsifordulót

1956. szeptember 4-én állomásunkra érkezett a 319.737-es számú kocsi, számadás szerint szénnel rakva. A számadás azt mutatta, hogy a kocsit Tatabánya-alsó, szeptember 2-án rakta meg. Békéscsabán állapították meg, hogy a kocsi üres, még csak az sem gyanítható, hogy útközben kiraktak, mert a kocsiban sóder nyomai voltak láthatók.

Azt hiszem, hogy az ilyen felelőtlen munka nem segíti azt a harcot, amelyet az ország vasutas dolgozói indítottak a kocsifordító megrövidítéséért. Sokszor elmondottuk már, hogy minden kocsira szükség van, sokan hangoztatták, hogy a kocsik ne álljanak meg, hanem guruljanak, de azt hiszem, ilyen gurulásra nincs szükség.

Vajda János ÜB-elnök
Békéscsaba

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

II. VERSENYSZAKASZ

5. FELADAT

Megrendezendő a számtani sorrendnek megfelelően az alábbi kocsisor:

2 6 5 3 4 7 1 4 8 2 1 8 4 7 3 6 5 3 1

Minden szám két kocsit jelent. Felhasználható 4 vágány. A vonat menetiránya és a kihúzás iránya: ←

Beküldési határidő: 1956. szeptember 20.

Az alábbiakban közöljük a II/2. feladat megoldását: Rendezendő kocsisor:

6 4 10 3 2 11 7 5 1 9 12 8 2 3 1 8 6 9 4 10 5 11 12 7
7 6 3 9 10 2 6 7 11 4 1 5 10 9 10 5 6 4 8 3 7 2 1 5

A kihúzás és a vonat menetiránya: → Vágány betszés szerint használható fel. Az első sor a fordított számozás szerinti összevonás utáni helyzetet tünteti fel.

A megoldás az arányos kisorozási eljárás és a lépcsőzetes változat kombinációjával történik. A legjobb megoldást Vincze János elvtárs készítette. Megoldása a következő:

Az 1 és 9 jelű kocsik között megosztja a kocsisort s kialakítja az első rendezési képet. A második kihúzásnál a 6 4 10 jelű kocsicsoportok maradnak állva. A harmadik kihúzás után kialakul az alábbi az I—IV. vágányon feltüntetett kép:

I.	12 — 12 —	11 — 11 —	10 — 10
II.	9 — 9 4 —		4
III.	8 — 8 — 7 —	7 — 6	6 — 5 — 5
IV.	3	32 — 21	1

A 6 4 10 3 2 11 7 5 1 — 2 — 1 — 6 — 10 5 11
B 6 4 10 — 51 — 10 5

A függőlegesek az egyes kihúzások utáni helyzeteket választják el. Az A-val jelölt kocsisor a vegyes elegy első kihúzás után!, a B-vel jelölt pedig a második kihúzás utáni helyzetének felel meg.

A negyedik kihúzás a II. vágányról történik, ahonnan a 9 jelű kocsik az I. vágányra, a 4 jelűek a III-ra kerülnek. Ezután a III., majd az I. vágányról zárnak.

Felmerül sorjában:

1 kihúzás	12 lökés	15 kocsimozgatás
1 —	3 —	12 —
1 —	7 —	7 —
1 ..	1 —	4 —
1 zárás		10 —
1 —		6 —
36 kihúzás		54 kocsimozgatás

Pontszám: 36 + 28 + 27 = 91 pont.

A többi megfejtők közül: Káli Ottó Kál-Kápolna 92 pontot, Sümeghy Lajos Várpalota 111 pontot, Farkas János Mezőtúr 111,5 pontot és Boros Ernő Bp. Ferencváros 152 pontot ért el.

Káli Ottó elvtárs a fenti megfejtésnél megfelelő eljárást alkalmazott, az összevonásnál azonban nem volt egészen következetes. Sümeghy Lajos elvtárs összevonás nélkül a lépcsőzetes és hatványos változat kombinációját alkalmazta. Farkas János elvtárs az arányos kisorozási eljárást saját elgondolása szerint alakította. Boros Ernő elvtárs hat vágány felhasználásával párhuzamos rendezést eszközölt, azonban mivel az egész elegyet újból összezárta, igen sok időigényes mozgás (zárás) merült fel.



Somosvári Vilmos a 424.197-es számú miskolci mozdony vezetője nem szereti tétlenül eltölteni az időt. Képünk azt a jelenetet ábrázolja, mikor D. Szabó József térfelvigyázónál a továbbítandó vonat után érdeklődik.

(Kovács Géza felv.)

A SZERKESZTŐSÉG POSTÁJÁBÓL

Országos rossz

Az őszi forgalomban minden kocsira és mozdonyra szükség van. Már sok szó esett a kocsik gyors megrakásáról és kirakásáról, gazdaságos felhasználásáról, de kevés szó esik a gazdaságos fuvarozásról, pedig — akármilyen furcsán hangzik —, erre is fel kell hívni a figyelmet. Hadd írjak le egy elrettentő példát. Június 16-án, a bátaszéki erdőgazdaság egy kocsi tűzifát szállított Bátaszékről, Szentesre, 18-án ugyancsak a bátaszéki erdőgazdaság két kocsi tűzifát küldött Szentesre, Ugyanakkor június 7-én a 150.436 sz. és 17-én a 192.489 és a 148.767 sz. kocsiban Mohácsról tűzifa érkezett a bátaszéki földművesszövetkezet címére.

Ilyen és ehhez hasonló eseteket sorolhatnék. Csak Bátaszéken van így? — Sajnos, nem. Országos rosszról van szó. Mindenki tud róla, mindenki beszél róla és mégis büntetlenül lehet csinálni.

Máramarosi László,
főraktárnok. Bátaszék állomás

Egy eltemetett újítás, melyet érdemes volna újra elővenni

Szomorú szívvel szereztem tudomást arról, hogy Oroszlányban — szénbányászatunk e fontos helyén — rövid idő alatt két esetben történt a vasútnál megfutamodásból eredő súlyos baleset. Véleményem szerint a balesetek elkerülhetők lettek volna, ha annak idején elfogadják a szombathelyi igazgatóság három dolgozójának, *Tarján Jenőnek, Pápai Gyulának* és *Molnár Józsefnek* 1954 májusában a szombathelyi igazgatósághoz benyújtott újítási javaslatát.

Az újítási javaslatból idézem a következőket: *„Oroszlányban a jelenlegi rendezés rendkívüli nehézségbe ütközik a négy és fél ezrelékes emelkedésű vágányokon, ahol a kocsik gyakran visszagurulnak, mely körülmény baleseti veszélyt rejt magában. A bekövetkezett balesetekre, a balesetek ismétlődésére, valamint az iparvágány kiszolgálási nehézségeire már a legfelsőbb helyek is felfigyeltek, azonban az oroszlányi szűk keresztmetszetek felszámolására semmiféle egészséges, kielégítő megoldásra vonatkozó intézkedés nem történt. A jelenlegi tarthatatlan helyzet azonnali felszámolása érdekében kérjük javaslatunk haladéktalan felülvizsgálását és elfogadás esetén a sürgős megvalósítását. Szombathely, 1954. május 5."*

Nem szándékom, hogy a bekövetkezett balesetekért a javaslatot elutasítókat hibáztassam, csupán az a célom, hogy levelemmel ismét felhívjam az illetékesek figyelmét az eltemetett javaslatra. Meggyőződésem ugyanis, hogyha ezt megvalósítanák, nem fordulna elő hasonló baleset. Megjegyzem még, hogy a két baleset folytán keletkezett kár összegéből az újítók által javasoltakat már régen meg lehetett volna valósítani.

Karikás János
főfelügyelő
szombathelyi igazgatóság

ORVOSOLJÁK

Több mint egy éve két vonat közlekedik kezelő-vonatként Dombóvár állomáson az 1061/D és az 1961/D Budapest felé és a párosszámúak vissza. Az 1061/D az árut szedi össze és osztja szét, míg az 1961/D a gyűjtőkocsikat szedi és továbbítja, így menetrendszerint csak egy-két helyen van megállása, legalább is papíron. De nézzük meg a valóságot.

Az 1061/D, csak hetenkint háromszor közlekedik, négy napon át az 1961/D kezeli. Ezért ez a vonat egy útban öt-hat órát késik. Ez rontja a versenyszellemet és a dolgozókat anyagi veszteség is éri, mert az 1961/D premizálása egy útra 14,30, míg az 1061/D-é 19,50 forint.

Ezt a panaszt a dolgozók minden termelési értekezleten elmondják. Jómagam szóvátettem a területi bizottságon, az igazgatóságon, sőt a minisztériumban is. De nem történt semmi.

Bódog Mihály ÜB-elnök
Dombóvár állomás

A dombóvári vasutasok panasza jogos. A 8. szakosztály közölte szerkesztőségünkkel, hogy a hó végén kiadásra kerülő téli menetrendben megoldják a problémát. (Szerk.)

A vasutas képzőművészek kiállításához

Nemigen értek a képzőművészethez, de szeretem a szép festményeket, szobrokat és becsülöm azok alkotóit. Örültem, hogy területünkről *Szegfű* János növendék második díjat nyert a kiállításon és *Szőke* Győzőt a szegedi képzőművészeti kör vezetőjét is második díjjal tüntették ki. Most olyanról szeretnék írni, akinek műve nem szerepelt a kiállításon. *Medovarszki* Mátyás Békéscsabán, mint málházó dolgozik. Pihenőidejében szebbnél-szebb képeket fest. Azok a képek, amelyeket láttam, kifejezték az újkígyósi táj szépségét, életét. Láttam egy szép csendéletét, amelyen három hónapig dolgozott. Érdemes felfigyelni erre a tehetségre. Segítse a szakszervezet és akkor reméljük, hogy Medovarszki elvtárs alkotásaival jövőre, a vasútas képzőművészeti kiállításon találkozunk.

Sziládi Sándor,
Szeged

Sikeres tapasztalatcsere

Vállalatunk 25 műszaki dolgozója rendkívüli érdekes látogatáson vett részt az ÉM. 22. vállalatnál. A tapasztalatcserét SZB elnökünk, *Szentesi* Sándor elvtárs, a SZOT segítségével szervezte.

A 22. vállalatnál igen szívélyesen fogadtak bennünket. A párttitkár, az ÜB-elnök elvtárs mindent elkövetett, hogy a tapasztalatcsere sikeres legyen. *Surányi* elvtárs, a vendéglátók műszaki vezetője még szabadságát is megszakította, hogy átadhassa számunkra több évtizedes tapasztalatait. Osztályról-osztályra vezetett bennünket, hogy a náluk már jól bevált módszerekkel megismertessen. A Hunor utcai építkezésen bemutatta az újítások gyakorlati alkalmazását.

A tapasztalatcsere eredménye, hogy főnökségünk központjában *Kovács* Attila műszaki főcsoportvezető átszervezte csoportját az ÉM-nél jól bevált előkészítő csoport figyelembevételével. A bemutatott újítások — amelyeket a Hunor utcában *Tóth* és *Rimóczi* elvtársak ki is próbáltak — bevezetésére megtettük az előkészületeket.

Ezúton is köszönjük vendéglátóink önzetlen segítségnyújtását, az elméleti és gyakorlati munkamódszerek átadását

Patay János újítási előadó,
Budapesti Magasépítési Főnökség

Hasznos oktatófilm-előadások a pályafenntartásnál

A nagymarosi VI. pályamesteri szakasz dolgozói szorgalmasan járnak az oktatófilm-előadásokra. A dolgozók sokat tanulnak a filmekből, s ez meg is látszik munkájukon. *Csizmadia Ferenc* pályamester, *Bocsi István* és *Horváth János* előmunkás irányításával a brigádok állandóan 120—130 százalék körül teljesítik tervüket. Mindkét brigád állandóan alkalmazza a fejlett szovjet munkamódszereket, balesetmentesen dolgozik, mert az oktatófilmek hatása alatt az óvatossági rendszabályokat betartják. *(Katona Lajos leveléből.)*

Ifjúsági élet

500 vasutas ipari tanuló tanévnyitó ünnepségén

A Landler Jenő Járóműjavító feldíszített kultúrtermében szeptember 1-én rendezték meg az MTH 24-es számú Kilián György intézetének tanévnyitó ünnepségét. Az ünnepségen megjelent többek között *Batta Ferenc*, a szakszervezet termelési osztályának vezetője, *Felcsuti László* az MTH főosztályvezetője, *Kalló Imre* a 7/D osztály vezetője és sokan mások.

A fiatalokhoz *Domokos Károly*, az intézet igazgatóhelyettese szólt. Visszapillantást vetett az elmúlt két esztendőre, hangoztatva, hogy mindent elkövet a nevelőtestület, hogy a vasútnak minél jobb szakmunkásokat képezzenek ki. Beszámolt arról, hogy tavaly javult ugyan a tanulmányi eredmény, de ez még nem elegendő. Különösen nem lehetnek elégedettek az elektrotechnikában elért 3,3-es átlageredménnyel, most, amikor a villamosítás és dieselesítés döntő tényező a vasút fejlesztésében. Feltűnő, hogy míg a gyakorlati oktatás átlageredménye 4,1 volt, az elméleti oktatásé csupán 3.5. Helytelennek és hibásnak tekintette, hogy a tanulók elsőbbséget tulajdonítanak a gyakorlati ismeretek megszerzésének és elhanyagolják az elméletet. A technika alkotó módon való fejlesztése el sem képzelhető alapos elméleti felkészültség nélkül.



Batta elvtárs átadja a zászlót a Kilián György Intézet növendékeinek. (Kovács Géza felv.)

Domokos elvtárs ezután elmondotta, hogy verseny van az egyes intézetek, mesterek és tanulók között. Az ország vasipari tanintézetei között az intézet a hatodik helyezést érte el. A vas- és fémgyűjtésben az intézet fiataljainak 114 vagonos eredménye a legjobb az országban.

A fő cél a szakma megszerettetése és megtanítása — mondotta. — Ezért hét szakmai kabinetet rendeztek be, ahol rendelkezésre állnak a szemléltető eszközök. A tanulók elméleti órán hallottakat könnyebben megjegyezhetik.

Örömmel számolt be arról, hogy a nemzetközi helyzet kedvező alakulása lehetővé tette, hogy több külföldi csoportot lásson vendégül az intézet *Romániából, Bulgáriából* és a *Német Demokratikus Köztársaságból.* Jelenleg *a Szovjetunió* vasipari tanulóinak egy csoportját látják vendégül. Csereképpen az intézet tanulóinak egy-egy csoportja tartózkodik a *Szovjetunióban, Bulgáriában* és *Csehszlovákiában.* Ezután az intézeti életről, a tanulók előtt álló feladatokról emlékezett meg, külön-külön szólva az első-, második- és harmadéves tanulókhoz.

Batta Ferenc elvtárs üdvözölte ezután a szakszervezet Központi Vezetősége nevében a Kilián György Intézet nevelőtestületét és tanulóit abból az alkalomból, hogy az 1955/56 tanulmányi év folyamán a tanulmányi és a munkaverseny eredményei alapján az iparitanuló intézetek között első helyezést értek el, s ennek eredményeként elnyerték a szakszervezet vándorzászlaját. Beszéde után *Szaniszló Jenő* elvtárs, DISZ-titkár vette át a gyönyörű zászlót, rövid beszéd kíséretében, majd Batta elvtárs kiosztotta a vasúti főosztály és a szakszervezet által adományozott jutalmakat és könyveket a mestereknek és ipari tanulóknak.

Végül *Kalló Imre* elvtárs, a vasúti főosztály nevében szólt a fiatalokhoz, majd kultúrműsor fejezte be az évnyitó ünnepséget.

A munka már megy, de hogyan lehetne szórakozni?

Nem is olyan régen, ha ifjúmunkásról esett szó a Keleti fűtőházban, az öregek csak megcsóválták a fejüket és azt mondták: *Baj van a fiatalokkal.*

Valóban, nem nagyon igyekeztek az ifjúmunkások. Elkéstek, fegyelmezetlenkedtek, s a munkájukra is volt éppen elég panasz. A sok díszes közül *Palócz* és *Bodrogi* elvtárs okozta a legtöbb gondot. A DISZ-vezetőség sokat törte a fejét, mit lehetne tenni, míg végül is a pártvezetőséggel és a szakvonal vezetőivel beszéltük meg a teendőket. Az egyéni beszélgetés kevés sikert hozott. Ekkor *a fiatalok patronálásával kísérleteztünk.* A szakvezető segítségével úgy csoportosítottuk a fiatalokat, hogy mindegyik mellé egy-egy idősebb munkás is került. *A vezetők a munkapad mellett keresték fel a diszeseket* és adtak nekik tanácsokat, vagy ha kellett figyelmeztették őket hibájukra.

Ez

a módszer már eredményesebb

volt, de még mindig nem volt elegendő. Arra gondoltunk, hogy *meg kellene nézni, hogyan élnek odahaza ifjúmunkásaink.* Ettől az időtől hol az egyik, hol a másik lakásban tűntek fel a műhely dolgozói és a szülők szívesen vállalták, hogy segítenek a fiatalok nevelésében, a DISZ-élet megjavításában.

Az eredmény nem maradt el. Különösen a fiókműhelyben növekedett a teljesítmény és *még Bodrogi* és *Palócz* elvtárs is elérte a kiváló dolgozó szintet. A fiókműhellyel tehát nagyjából rendbejöttünk. De mi lesz a DISZ mozdonybrigáddal? Az ő segítésüket *Szórádi Ervin* fiatal mérnök vállalta el. S hogy nem végzett eredménytelen munkát az bizonyítja, hogy szinte egyik napról a másikra magasabb lett a teljesítményük.

Az üzem dolgozóinak közel a fele ifjúmunkás. Nem csoda, hogy *munkateljesítményük javulása az egész üzemen érezhető hatását* és hozzájárult ahhoz, hogy az első félévben elnyertük a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.

Egy ilyen rövid cikk keretében nem lehet részletesen elmondani, hogyan értük el, hogy ma már nincs nálunk rosszul dolgozó ifjúmunkás, de ha a legjobbak neve iránt érdeklődünk, akkor diszeseket említegetnek, olyanokat, mint *Szamosvölgyi Vince, Varró Antal, Bognár Elemér, Galgóczi István, Kirschner János, Pénzes Károly* és a többiek.

Most már

boldogan mosolygunk,

sikerült eloszlatnunk a fiatalokról alkotott rossz véleményt. A munka tehát megy. De mi lesz a szervezeti és a kulturális élettel? Ez bizony nehéz probléma. A magunk erejéből megtettük, ami tőlünk tellett: *építettünk egy röplabdapályát, kaptunk egy kis DISZ-helyiséget, ahol sakk- és asztalitenisz versenyeket rendezünk.* Vannak új tánclemezeink és lehetne táncolni is, ha DISZ-szervezetünkben nem 90 fiú és mindössze négy lány lenne. No, de ezen majdcsak segítünk, mert biztos van olyan DISZ-szervezet, ahol sok a lány és kevés a fiú. A fő gondunk az, hogy *nincs kultúrtermünk.* Hiába akarunk színjátszógárdát szervezni vagy bált rendezni, csak *a teremköltség 6—800 forint egy estére.* Ha ezt a pénzt kis kultúrcsoportunk megerősítésére fordíthatnánk, mennyi gondunk oldódna meg egycsapásra!

Most tehát ez a nagy akadály. *Mi megtettük, ami a mi erőnkből tellett, azt kérnénk, hogy segítsenek rajtunk azok, akiknek módjukban van.* Kapjon végre a Keleti Fűtőház egy művelődési otthont, ahol a fiatalok is megtalálnák szórakozásukat.

Bélész István
a Keleti Fűtőház DISZ-titkára

Számithat ránk

Nem nagy dolog, ami tollamra kívánkozik. Egyszerű hétköznapi történet, de hadd mondjam el.

A miskolci igazgatóság VI. osztály vezetője behívatta a raktárfőnököt és a párttitkárt. Készületlenül vágtunk utunknak, s hogy őszinte legyek, rossz érzéssel. Biztosan baj van, ha a párttitkárt is hívják — így okoskodtam.

Tévedtem. Borosnyói elvtárs a VI. osztály vezetője azért hivatott minket, hogy megbeszélje velünk a problémákat, feladatokat. Tanácsokat adott, de kíváncsi volt a mi véleményünkre is. Beszélgetés közben az ember iránti melegséget, a dolgozókkal való együttérzést tapasztaltuk.

Salgótarján külső állomás dolgozói nevében ezúton mondom meg Borosnyói elvtársnak: számíthat ránk. Egységesen, akadályt nem ismerve harcolunk az őszi forgalom sikeréért.

Angyal József párttitkár h.
Salgótarján

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Ugiyai Sándor (Miskolc), **Hontl Józsefné** (Balatonfüred), **Szentpáli János** (Nagykanizsa), **Sziládi Sándor** (Szeged), **Cseh Zoltán** (Szolnok), **Budapesti Igazgatóság** titkári értekezlet résztvevői, **Ember Ferenc** (Bp-Déli állomás), **Stáy Ferenc** (Herend), **Jurányi János** (Anyagellátási Ig.), **Csehy Gyula** (Kunszentmárton), **Szendrei József** (Szeged), **Kricsfalussy György** (Mátészalka), **Hantos Ferenc** (Szeged), **Kovács József** (Bp—Ferencváros állomás), **Szücs Ferenc** (Hatvan), **Rácz Endre** (Nyugati ponk), **Bélész István** (Keleti fth) leveliket köszönjük, lapunk anyagához felhasználtuk.

Lenkai István (Celldömölk), **Nagy Pál** (Szolnok), **Fehér István** (Mács), **Pék Simon** (Bátaszék), **Bosznai József** (Csurgó), **Szollár János** (Szeged), **Barótl István** (Hajmáskér), **Makra József** (Kiskunhalas) leveliket továbbítottuk.

Halmai Ferenc (Jászberény): A kért fizetéselőleget a múlt hónapban kézhezkapta. **Keresztúri Sándor** (Budapest): A budapesti igazgatóság kivizsgálta a levelében kifogásoltakat és megállapította, hogy a lejtmutatótáblák a terv szerint a szükségleinek megfelelő helyen és mennyiségben vannak elhelyezve. Fölösen beépített lejtmutatótábla az említett vonalrészen nincs. Ellenben a „Százlábú híd" és Keleti pu. között 3 hiányzik, melyet a vasút jobboldalán az úttest közelsége miatt elhelyezni nem lehet, mert ürszelvényakadályt képezne. **Fridrich István** (Gyoma): Értesülésünk szerint a békéscsabai szertár ez évben minden hónapban biztosította Gyoma állomás szappanigényét. Esetleg előfordulhatott, hogy a szolgálati vezető nem osztotta ki pontosan mindenkinek. **Ács András** (Sopron): Panasza jogos volt, a hátralékos 60 forintot az Egészségügyi Főnökség már kifizette. Intézkedés történt a hátralékok felszámolására. A késedelmes ügyintézés oka nagyrészt a hivatal átszervezése volt. A szolgálati idő s különösen a tanoncidő beszámításával kapcsolatos kérdéseket a MÁV Hivatalos Lapja 1954. szeptember 4-i számában közzétett 14/87/1954. I/4. A. sz. rendelet és a 10. sz. Bérügyi Értesítőben közzétett 32/178/1954. I/4. B. sz. rendelet tartalmazza. **Németh Pál** (Szerencs): Észrevételi javaslatát a miskolci igazgatóság területén bevezették 3 hónapi kísérleti időre. A kísérleti idő lejárta után kap az eredményről érdembeli értesítést.

Rákosrendező állomás dolgozói, **Schreider János, Sallai Antal, Reznák István, Takács Mihály, Bencze Konrád, Végh Ferenc, Földi János, Bíró Elek, dr. Szentlőrinci Géza, Kolman János, Tolnai Károlyné, Benkó József** (Bátaszék), **Horti József** (Jászberény), **Nagy Gyula** (Épületelemgyártó főn.), **Ács András** (Sopron), **Németh Pál** (Szerencs), **özv. Horváth Lajosné** (Dombóvár), **Szervei Ferenc** (Szigetvár), **Nagy Terézia** (Szolnok), **Cseh Emil** (Székesfehérvár), **Cseh Lászlóné** (Pápa), **Cserkuti Mihály** (Kurd-Csibrák), **Asztalos János** (Polgárdi-Ipartelep), **Venczel József** (Zirc), **Göcze Dezső** (Nagymaros), **Kádár János** (Debrecen), **Kovács Mihály** (Nagylapos), **Bánfalvi Imre** (Budapest) levelét továbbítottuk.

Eladó pályaudvarokról még sohasem hallottunk. Annál nagyobb érdeklődésre tarthat számot az a New Yorkból érkező újsághír, hogy az egyik New-York-i vasúttársaság 400 pályaudvarának eladásával akarja 5 milliárd francia frank értékű deficitjét fedezni. Mire nem képes az amerikai üzleti szellem?

Keserű tanulság

Sportegyesületünk egyetlen NB I-es labdarúgó-csapata, a Szombathelyi Törekvés — sajnos — ebben az esztendőben is a kiesés ellen küzd. Dicséretére legyen mondva a csapatnak — ezt a harcot hatalmas akarattal vívja. Az utolsó három mérkőzésén — a Bp. Kinizsi, Bp. Vasas, Csepeli Vasas ellen — jó játékkal öt pontot szerzett, s ezzel nagy lépést tett a siker felé.

Minden vasutas szurkoló aggódó figyelemmel kíséri a szombathelyi labdarúgók mérkőzéseit. Legutóbb, szerdán például igen szépszámú szurkoló kísérte el a csapatot Csepelre, ahol villanyvilágítás mellett, esti mérkőzést vívott. A szurkolók harsány biztatásában nem volt hiány és a vasutas csapat kitűnően játszva döntetlent ért el.

A Szombathelyi Törekvés Csepelen igen értékes pontot szerzett és ennek szurkoló, vezető és játékos egyaránt örült. Annak viszont már senki sem, ami a mérkőzés utolsó negyedórájában történt.

A heves küzdelemben egyre keményebb lett a játék és közben két játékos olyan szabálytalanságot vétett, hogy a kiállítás sorsára jutott. A 76. percben Szakály és Molnár összefutott, a földre esett s rugdalni kezdte egymást. A játékvezető mind a két játékost leküldte a pályáról.

A mérkőzés befejezése után a szombathelyiek öltözőjében többen szemrehányást tettek a magáról megfeledkezett Szakálynak:

— Nagy hibát követtél el, hiszen sportszerűtlenségeddel nemcsak magadat, hanem a csapatot is nagymértékben sujtottad.

A szemrehányást tevőknek igazuk volt. Szakály csapatának egyik erőssége, s ha őt ezért a sportszerűtlenségért eltiltja a fegyelmi bizottság, sportkörét igen hátrányos helyzetbe hozza.

Fegyelmezetlenségére nincs mentség, hiszen súlyosan vétett a szabályok ellen — csak úgy, mint a csepeli Molnár — s ezzel vétett játékostársai ellen is. Lehet egy mérkőzés bármilyen hevesküzdelmű, önmagáról megfeledkeznie azonban egyetlen sportolónak sem szabad.

Szakály fegyelmezetlenségét a mérkőzés után megbánta, de ez már nem sokat változtat a tényeken, legfeljebb tanulságul szolgálhat elsősorban önmagának, továbbá valamennyi sportolónknak.

(m. I.)

Újabb sikereket értek el sportrepülőink

Mint minden évben, ezen a nyáron is a budai hegyek egyik festői részén, a farkashegyi repülőtéren táboroztak a MÁV sportrepülői. Vidáman telt a tábor a jól felszerelt táborban és nem is múlt el nyomtalanul, mert **a MÁV repülői kitűnő eredményeket értek el. Kalmár László** aranykoszorús vitorlázó a franciaországi Saint-Vain-i vitorlázórepülő világbajnokságon hazánk színeiben indult és több mint 50 kitűnő versenyző között a 25. helyen végzett. (A magyar csapat először vett részt világbajnokságon.)

Több fiatal repülőnk teljesítette az aranykoszorú feltételeit. **Tóth József 300 kilométeres céltávot repülve érkezett a romániai Lugosra. Pogácsás István 260 kilométeres távrepülést hajtott végre. Szalma János, Mitter Imre és Necher János** a szelek hátán Orosházára, Békéscsabára, illetve Törtelre repült.

A modellezőkörben is szép sikerek születtek. A szabadon repülő modellek országos bajnokságán 117 induló között **Fend 6, Rádóczi 11, Jancsó pedig 12-ik helyezést ért el.** A gumimotoros modellek versenyében 39 induló között **a MÁV-reppülők elnyerték a második és a tizenharmadik helyet,** a benzinmotoros modellek között 47 versenyző között **Egervári Géza** lett az első, **Gaskó a** negyedik.

Augusztus végén a nagyszabású Európa-modellező bajnokságon Jugoszláviában a négytagú magyar csapatban két MÁV-repülős is sikerrel szerepelt.

Hamenda Ferenc
a Vasutas Ifjúsági Ház vezetője

HIREK

Nem lehet szemethúnyni

afelett, hogy a vasút naponta jelentős bevételről lemond. Ismeretes, hogy a csepeli Imre-téren nem állítottak fel jegypénztárt. A Rákosi Mátyás Művekből jövő dolgozók jegy nélkül szállnak fel a vonatra. A szerencsétlen jegyvizsgáló a legjobb akarattal sem tudja a viteldíjat beszedni a rövid menetidő miatt. A Mexikói úton építettek egy nagyszerű szolgálati helyet személypénztár nélkül, pedig itt is hasonló a helyzet.

Azt sem értem, hogy az Elővárosi Vasutak pénztárainál miért nem lehet jegyet kiadni 22. 23 óráig. Az illetékesek, győződjenek meg személyesen arról, hogy mi van ezeken a helyeken vasárnap este. A nagy forgalom lebonyolításához kevés a jegyvizsgáló. Ezen a problémán lehetne segíteni, ha a pénztárakat hosszabb ideig nyitva tartanák.

Azért közlöm szerény véleményemet, mert a „könyvelő emberek" csak az okmányokkal alátámasztott és azokkal kimutatható hiányokat veszik észre, de feltétlenül észre kell venni és fel kell szedni a „földről" azt a pénzt is, amit ma még az ablakon kidobunk.

Figyelő vasutas

— **A IV. Békekölcsön ötödik sorsolására** szeptember 16-án Sátoraljaújhelyen kerül sor. Az egynapos húzáson 78 500 kötvényszámot sorsolnak ki 24 913 000 forint nyereménnyel.

— **Gyémánt- és arany-diplomával tüntettek ki** 40 mérnököt. *Steinmetz István* MÁV főigazgató Steinmetz kapitány édesapja aranydiplomát kapott. Az ő nevéhez fűződik az első orosz—magyar műszaki szótár megteremtése.

— **A jugoszláv és magyar vasutak képviselői** *Szabadkán* tartott értekezletükön megegyeztek abban, hogy szeptember 5-től újabb vonatjáratot indítanak *Szabadka* és *Budapest* között.

— **A Nyugatnémet Vasutak** jelenleg 2136 kilométert villamosított vonallal rendelkeznek. Ehhez mintegy 1180 kilométer hosszúságú vonal villamosítását lehet még számítani, mivel ezeken a vonalakon a villamosított üzemet ez évben vagy legkésőbb 1957-ben meg fogják indítani. A 3300 kilométernyi villamosított vonalszakasz az összhálózat 10,8 százaléka lesz.

— **Ebben az esztendőben 12 000 külföldi járt Magyarországon.** Július hónapban három és félezer külföldi vendég látogatott el hazánkba, közülük körülbelül 2000 a nyugati országokból.

— **Megkezdték az úgynevezett szinkron-próbát a MÁVAG-ban** a 4-es és 5-ös számú 600 lóerős Diesel-elektromos mozdonyokkal. A szinkronpróba eddigi eredményei biztatóak.

— **Az igazgatósági székhelyeken is megrendezik az Országos Vasutas Ujítókiállítást.** Miskolcon szeptember 1-től 23-ig, Debrecenben október 1-től 21-ig, Szegeden október 29-től november 18-ig, Pécsett november 26-tól december 16-ig és Szombathelyen december 27 és 1957. január 15-e között mutatják be a kiállítás anyagát.

— **A Legfelsőbb Bíróság ítéletet hirdetett** a Kelenföld állomáson garázdálkodó bűnszövetkezet ügyében. *Geda József* volt termester ötévi. *Skornyák András* volt kocsilakatos 4 évi és 6 hónapi, *Várkonyi István* volt kocsirendező 4 évi, *Sipos Albert* volt váltókezelő 3 évi, *Fehér Lajos* volt kocsivizsgáló két évi és hat hónapi, *Diósi József* volt kocsivizsgáló és *Cserkuti Ferenc* volt tolatásvezető egy évi és hat hónapi, *Orosz Antal* volt tolatásvezető egy évi és négyhavi börtönbüntetést kapott.

— **Két vonat összeütközött** Uj-Mexikóban szeptember 5-én a Santa Fé vasúttársaság híres express-vonalán. Az összeütközésnél 11 személy meghalt.

LAKÁSCSERE

Elcserélném kétszobás összkomfortos, kertes lakásomat egyszobás összkomfortos lakásért. Cím: Martini József, Kelenföld, Állomás u. 1/c.

Kétszobás, utcai, gázos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest belterületén lévő hasonlóra vagy kisebb magánlakásra. Érdeklődni lehet: VI., Rudas László u. 81., II. 16. 18 és 20 óra között.

Kétszobás összkomfortos Kerepesi út 1. szám alatt lévő lakásomat elcserélném háromszoba személyzeti szobás vagy háromszoba hallos lakással: Cím: Bányai Elek, Keleti-pályaudvar, állomásfőnökség.

Elcserélném Debrecen Félegyházi Tamás u. 37. szám alatti egyszoba konyha és mellékhelyiségekből álló lakásomat hasonló budapestiért. Érdeklődni lehet a fenti címen: Takács S. Józsefnél.

Ütköző

MIT SUSOG A VÖRÖS FENYŐ

Nemcsak luxus, hanem bűn is deszkahiánnyal küzdő hazánkban sértetlen, szép deszkaszállal tüzelni. Pedig ezt tette Debrecenben Kerek Ernő kocsirendező és



néhány társa. A veszteglő deszkavagonból leemeltek egy egészséges szálat és feltüzelték. Jól ég a fenyődeszka. Sistergő, lobogó lángja ezt susogja: szégyen, szé-gyen . . .

PÖRE VALÓSÁG

A 424 029-es sz. mozdonnyal továbbított 970-es vonat mozdonyvezető nélkül érkezett Keleblára. Helyesbítünk, a vonaton volt a mozdonyvezető, csak nem a



mozdonykonyhán, hanem a géptől jó távol levő pörekocsin, csaknem pörére vetkőzve, kényelmesen elterülve napozott, míg a felügyelet alatti gyakornoka felügyelet nélkül vezette a mozdonyt. Így történt. Ez a mezítelen igazság.

STRANDÉLET ALAPON

Hasonló strandolási esetről számolhatunk be Alap állomás életéből. A kép a következő: az állomásvezető meztelen felsőtest-



tel napozik az állomáson, a II-es őrhely váltóőre pedig a közeli tóban horgászik. Így csak ki lehet bírni a vasúti szolgálatot Alapon!

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének lapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-382, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 38. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. SZEPTEMBER 17.

A SZOT IX. TELJES ÜLÉSE UTÁN — a szakszervezet IV. kongresszusa előtt

Nyitottabb szemmel, szilárdabb és tisztultabb politikai légkörben élünk az SZKP XX. kongresszusának útmutatásai alapján a júliusi párthatározat végetvetett a politikai bizonytalanságnak, levonta a múlt hibáinak és tévedéseinek tanulságait s egyértelműen megszabta a szocializmus építésének soronkövetkező feladatait. A dolgozók, akik teljes joggal úgy érzik, hogy még erőteljesebben vehetik kezükbe életük alakítását, minél több, minél jobban megalapozott segítséget várnak ehhez a mozgalmi szervektől, így legnagyobb tömegszervezetünktől, a szakszervezettől.

Ebben a légkörben, a dolgozók széleskörű érdeklődésétől kísérve, tartotta meg IX. teljes ülését a SZOT. A nagyarányú érdeklődés alapja éppen az volt, hogy a dolgozók mind nagyobb bizalommal fordulnak a szakszervezet felé, érzik és tudják, hogy *a politikai légkör tisztulásával a szakszervezeti mozgalom is megújhodás előtt áll*, sőt ez a folyamat már sok vonatkozásban meg is kezdődött. Így a szakszervezetektől mind nagyobb bizalommal várhatják el a dolgozók, *hogy teljesen gondjaik, vágyaik, terveik, örömeik felé fordulnak —, tehát a legmesszebbmenő segítséget nyújtják mindennapi életükhöz.*

A dolgozók bizalma nőtt a szakszervezetek iránt, de még korántsem egyöntetű. Nem is lehet az mindaddig, míg a szakszervezeteknél meg nem valósul *Lenin* klasszikus útmutatása. A szakszervezeteknek bürokratikus vonásaikat levetkőzve, össze kell forrniok a dolgozó milliókkal, a szakszervezeti tisztségek viselőinek — mint *Lenin* örökérvényűen meghatározta — „szervesen be kell gyökerezniök a munkáséletbe; ismerniök kell azt töviről-hegyire; a tömegek hangulatát bármely kérdést illetőleg... meg kell tudni határozniok... ismerni kell valódi törekvéseiket, szükségleteiket, gondolataikat; bajtársias kapcsolatukkal és a tömegek szükségleteinek gondos kielégítésével kell tudni kivívniok a tömegek határtalan bizalmát maguk iránt".

A SZOT IX. teljes ülése határozott lépést jelentett ezeknek a lenini követelményeknek a megvalósítása felé. A tanácsülés hatalmas anyagából nehéz lenne ismertetni az összes, plénum elé került kérdést, de ha csupán a két napirendi pontot nézzük, már láthatjuk, hogy *a szakszervezet legfelsőbb vezetősége ismeri a dolgozók problémáit, reálisan vette számba a dolgozók életének jelenségeit*, egyaránt mérlegre téve az eredményeket és a hibákat. Az első napirendi pont azzal a rendkívül nagy horderejű kérdéssel foglalkozott, *milyen feladatai vannak a szakszervezeteknek a dolgozók élet- és munkakörülményeinek megjavításában.* A második napirendi pont pedig *a szakszervezeti kulturális nevelőmunka új alapokra helyezéséről adott áttekintő tájékoztatót.*

A két napirendi pont úgy ölelte fel a szakszervezeti mozgalom megújhódásának legsürgősebb, alapvetőnek mondható teendőit, mintha a dolgozók maguk tárták volna fel mindazokat a kérdéseket, amelyek foglalkoztatják őket. *Az életszínvonal emelkedése, a bérrendszer hiányosságai, az anyagellátás zökkenői, a túlórák, a lakáskérdés, a nyugdíjellátás javítása, a munkavédelmi és üzemegészségügyi beruházások bővítése, a törvényesség betartása, a gazdasági vezetők és az üzemi bizottságok hatáskörének növelése* —, mind olyan témák, amelyekről állandóan beszélnek a dolgozók. De őszintén meg kell mondani, ezekben a beszélgetésekben ma még túlnyomórészt a panaszhangok uralkodnak.

A SZOT IX. teljes ülése biztató lépés ahhoz, hogy ezek a panaszok megoldódjanak. Természetesen a józanul mérlegelő dolgozók nem várják és nem is várhatják azt, hogy egycsapásra meg lehet oldani mindazokat a kérdéseket, amelyek hangot kaptak a beszámolóban és a vitában, hogy minden jogos igényt már holnap vagy holnapután ki lehet elégíteni. De az bizonyos, hogy — és ezt igenis várják a dolgozók —, ha következetesen haladunk előre azon az úton, amelyet a tanácsülés az élet- és munkakörülmények megjavítása előtt még szélesebbre tárt, akkor a szavak tettekké válnak, a IX. teljes ülés megfontolt vitáját cselekedetek követik. A szakszervezeti vezetőknek egy pillanatra sem szabad elfelejteniök, hogy tetteikért választóiknak, az őket megválasztó szervezett dolgozóknak tartoznak felelősséggel s munkájuk csak akkor eredményes, ha tevékenységüket elsősorban a dolgozókat foglalkoztató problémák határozzák meg.

A legfelsőbb szakszervezeti fórum plénuma a mi szempontunkból különösen nagy jelentőségű most, amikor a *Vasutas Dolgozók Szakszervezetének* IV. kongresszusára készülünk. Mondhatjuk-e, hogy a SZOT IX. teljes ülésen elhangzott bármelyik probléma nem érinti a vasutas dolgozókat? Nem. hiszen a túlórák, a 400 órákat elérő szolgálati idők, az anyagellátás rendezetlensége, a még korántsem nyugvóponton lévő bérkérdés, a megrokkant dolgozók tovább el nem odázható problémái, a nyugdíjkérdés talán a vasútnál a legélesebb.

A szakszervezet jól ismeri ezeket a problémákat: erről tanúskodik a társadalombiztosítási osztály vezetőjének a SZOT ülésén elmondott hozzászólása. *Rácz* elvtárs, a társadalombiztosítási osztály vezetője igen erőteljesen tárta fel a plénum előtt a vasutas dolgozók különleges problémáit, a rokkant, csökkent munkaképességű dolgozók sérelmeit. Bírálta a Munkaképességcsökkentést Véleményező Orvosi Bizottság sokszor merev, embertelen eljárását s megállapította: méltánytalan, hogy a 3—4 évtizedig dolgozó vasutasok könnyebb munkahelyre állításukkal igen nagy anyagi veszteséget szenvednek és később is a lényegesen alacsonyabb kereset szerint kapnak nyugdíjat. Még nagyobb probléma azoknak a dolgozóknak a sorsa, akiket esetleg 30—35 évi szolgálat után nem minősítenek rokkantaknak, mert nem érték el a korhatárt, viszont vasúti munkára alkalmatlanokká váltak. Leszögezte: *a szakszervezeti mozgalom nem tűrheti, hogy ilyen problémák megoldatlanok maradjanak és rontsák a dolgozók munkakedvét, munkalendületét.*

Utalt arra is, hogy *még nem ment át eléggé a köztudatba a vasúti munka fontossága, felelősségteljessége.* A vasutasok nehéz munkájának meg nem értése a munkaidő kérdésében is megmutatkozik. Beszélt az 50—60 órás folyamatos szolgálatokról, a vasutas dolgozók lakáskérdéséről s rámutatott, hogy a határozattervezetben a vasutasok helyzetét, különleges problémáit alaposabban kell figyelembe venni.

A IX. teljes ülés a vasutas-szakszervezet vezetőinek is még jobban megmutatta: *hatalmas, felemelő és megtiszteltető az a feladat, amely a dolgozók érdekképviseletében rájuk hárul.* Ugyanakkor megmutatta a dolgozóknak is: nem mindig a szakszervezet, annak vezetősége volt a hibás abban, hogy szakszervezetünk nem teljesítette maradéktalanul hivatását. A szakszervezetek — s ez alól a vasutasszakszervezet sem kivétel — feladatuknak jobbára csak a termelés fokozására, a termelés érdekében történő mozgósításra vonatkozó részét teljesítették. De nem mindig volt lehetőségük hivatásuk másik és fontosságában semmiképpen sem csekélyebb részét teljesíteniök, azt, hogy a dolgozók életszínvonalának, élet- és munkakörülményeinek, szociális és kulturális helyzetének akkora figyelmet szenteljenek, amekkora szükséges lett volna. Ma, a SZOT teljes ülésének félreérthetetlen állásfoglalása még jobban megmutatta, hogy a szakszervezetek működésének két fő irányvonala egymástól elválaszthatatlan, a kettőnek — a termelés ügyének és a dolgozókról való gondoskodásnak — szerves egységet kell alkotnia.

A dolgozók egyöntetű helyeslésével találkozott az a mód. ahogyan a IX. teljes ülés a kulturális problémákkal foglalkozott. A szakszervezetek, a munkásosztály legnagyobb tömegszervezetei felmérhetetlen segítséget adhatnak a dolgozó emberek millióinak, hogy valóban művelté, kulturálttá, széleslátókörűvé váljanak. A IX. teljes ülés útmutatást adott ahhoz is, hogyan kezeljük új módon, felbecsülhetetlen jelentőségéhez mérten a dolgozók művelődésének, szórakozásának ügyét. A dolgozók kultúrszínvonalának emeléséhez nagyon sok vonatkozásban kapcsolódhat a vasút — gondoljunk a kultúr-várótermekre, az utazás feltételeinek javítására. A vasútnak sok tennivalója van még, különösen az utóbbi kérdést illetően, mint erre *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöke is felhívta a figyelmet. Gáspár elvtárs rámutatott arra, hogy mindaddig nem beszélhetünk kultúrált utazásról, amíg átalakított teherkocsik szállítják a dolgozókat az üzemekbe vagy lakóhelyükre. Ugyanakkor megállapította, hogy a vasút a maga erejéből nem tudja megszüntetni ezt az állapotot, ezért kérte, hogy a SZOT plénuma hasson oda a Tervhivatalnál, hogy az ilyen kocsikat vegyék ki a személyszállításból, s adjanak elegendő személykocsit. Ugyancsak szóvá tette, hogy a pályaudvarok tisztán tartására, gondozására nincs elegendő béralap, sem létszámkeret, holott a tisztaság nemcsak kulturális, hanem egészségügyi követelmény is.

A SZOT IX. teljes ülése elhatározta, hogy *kéthónapos nyílt vitára bocsátja a SZOT elnökségének határozati tervezetét a szakszervezeti demokrácia kiszélesítéséről, az üzemi szakszervezeti szervek önállóságának, hatáskörének növeléséről.* Ebben az országos vitában a vasutas dolgozók bizonyosan éppen olyan tevékenyen vesznek majd részt, amilyen aktivitást mutattak második ötéves tervünk javaslatának vitájánál, amilyen érdeklődéssel kísérték a IX. teljes ülés munkáját és amilyen buzgón készülnek szakszervezetünk IV. kongresszusára.

Dolgozóink átérzik, hogy a szakszervezeti mozgalom előrelépése semmiképpen sem választható el saját érdekeiktől. Szakszervezetünknek pedig ez a vita éppen úgy, mint a IX. teljes ülés, felbecsülhetetlenül nagy segítséget jelent a IV. kongresszus összeülése előtt. A kongresszusnak azzal a tudattal kell foglalkoznia a szakszervezeti mozgalom megújhodásával, hogy az egész vasúti munka bizonyos mértékben a szakszervezet munkájától függ. Nem szükséges bővebben kitérnünk arra, mennyire fontos, hogy a dolgozók megszeressék, élethivatásuknak tekintsék a vasutat. S ez nem kismértékben a szakszervezeten, vagyis a dolgozókról való gondoskodáson múlik.

A IX. teljes ülés után, szakszervezetünk IV. kongresszusa előtt minden szakszervezeti funkcionáriusnak fel kell mérni a feladatokat, hogy az eddiginél eredményesebb munkát végezhessen. Bátran mondhatjuk, hogy az új körülmények között nemcsak öröm, hanem hivatás is szakszervezeti munkát végezni. A Központi Vezetőség határozata nagy bizalmat fejez ki a szakszervezet iránt és ez a bizalom jobb, alaposabb munkára kötelez valamennyi szakszervezeti funkcionáriust. A SZOT IX. teljes ülése alapján tisztábban kell látni a feladatokat: a tömegek szervezését és mozgósítását a termelési tervek megoldására, a munkaszervezés megjavítására, a technika fejlesztésére. Mindezzel párhuzamosan szüntelenül figyelemmel kell kísérni a dolgozók életszínvonalának alakulását, éberen kell őrködni a törvényesség betartása, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek folyamatos javítása felett. A szakszervezeti munka így válik a szocializmus építésének legeredményesebb segítőjévé és így nyeri meg teljes mértékben a dolgozók bizalmát, szeretetét.

Megindult a vasútpótló járat Dunapataj—Baja között

„Magyar Államvasutak vasútpótló forgalom" — és utána a község, a település neve. Ilyen táblák jelentek meg a Dunapataj—Kalocsa—Baja közötti útvonal mentén elterülő községek, nagyobb tanyatelepülések egy-egy épületén: *a vasútpótló járat új állomásain.* Nem a megszokott, különálló felvételi épületek ezek, hanem a falu főutcáján a többi közé beékelt újrendeltetésű, frissen festett falusi házacskák.

Szeptember első napjaiban még csak a szokatlan táblák sejtették, hogy valami új történik *Ordason, Géderlakon, Dunaszentbenedeken, Uszódon, Foktőn, Bátyán, Fajszon, Dusnokon, Öskün, Érsekcsanádon.* És szeptember 9-én e községek apraja-nagyja eddigi életüktől a jövőben sokban különböző nap reggelére virradt. Ezen a napon ha nem is a vasút, de a vasútpótló járat autóbuszai először gördültek végig a tisztára sepert utakon.

„Ilyen hamar nem is reméltük." „Ez aztán gyors munka volt". — hallatszott innen is, onnan is, amikor a nyolc autóbuszból álló *„szerelvény"* begördült a fellobogózott, felvirágozott, újdonsült állomások elé.

*

Mint ismeretes, az országgyűlés júliusi ülésszakán *Rigó János*, a környék képviselője, *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszterhez intézett interpellációjában sürgette a Dunapatajnál megkezdett, de munkaerő- és anyaghiány miatt leállított vasútvonal építését. A közlekedési tárca figyelembevéve a jogos igényeket, gyorsabban cselekedett, mint azt sokan várták. Ha egyelőre nem is acélkerekeken, de a gumikerekeken guruló vasút eljutott erre a vidékre is — mint ezt Bebrits elvtárs avatóbeszédében mondotta.

E járat annyiban is hasonlít a vasúthoz, hogy az autóbusz menetdíjnál sokkal olcsóbban, vasúti tarifával történik a személy és áruszállítás. Szinte a nap minden órájában, a szükségnek megfelelő számban vé-gigfutnak az autóbuszok ezen a 72 kilométeres útvonalon, hogy meggyorsítsák az utat a város felé, hogy a munkába igyekvők kényelmesen, kipihenten érkezhessenek munkahelyükre, vagy ki-ki oda, ahová éppen utazni szándékozik. A járat megindításával 12 község gyermekei előtt nyílik meg az eddiginél sokkal szélesebb méretben a középiskolai tanulás lehetősége. Ma még csak néhány napos az új „vasút", de egyre emelkedik a gazdag termést adó földekről induló darabárus és vagontételű szállítmányok mennyisége.

A környék lakói egyöntetű lelkesedéssel, tapssal fogadták a vasútpótló forgalom megindulását és különös örömet váltott ki az, hogy e járattal nem vetették el a végleges vasút megépítését.

Ma még egy szépséghibája van a *„gumivasútnak"*: az egymásután száguldó autóbuszokat porfelhő kíséri. De ha olyan lendülettel fogják portalanítani, keményburkolattal ellátni az utakat, mint ahogyan ezt a járat megindításánál tették, akkor Dunapatajtól Bajáig nyugodtan várják az acélkerekeken guruló vonat megjelenését.



Három kalocsai kislány a vasútpótló járat első utasai közül. (Németh Gyula felv.)

TOVÁBB ERŐSÖDIK A FORGALOM!

Az őszi forgalom első dekádja már befejeződött. Az eredmény kezdetnek nem rossz, de még jobb munkára van szükség, hogy maradéktalanul teljesítsük szállítási feladatainkat. Az első dekád utolsó napján szeptember 10-én 15 943 kocsit raktunk meg, a napi berakási tervet 104,5 százalékra teljesítettük. De ez csak az utolsó nap eredménye! Ha összesítjük az első tíz nap teljesítményét, akkor azt látjuk, hogy elmaradtunk a tervvel, a berakásnál csak 96,4 százalékot értünk el. Ez annál súlyosabb, mert a kocsiigény már olyan gyors ütemben nő, hogy jelenleg háromnapos kocsifordulóra lenne szükség ahhoz, hogy kielégíthessük az igényeket. Kedden, 11-én 16 648, szerdán pedig 16 400 kocsit igényeltek a szállítható felek.

Az őszi forgalom tehát mind nagyobb követelményeket támaszt, rövidebb kocsifordulót követel. A forgalom azonban akadozik. A szeptember 12-i üzemviteli elemzés 37 geprevárást jelent, összesen 9869 percet, vagyis 164,5 órát vártak gépre a vonatok. Ugyanakkor a gépek vonatra 51,8 órát vártak. Van hol javítani a munkát most, a második dekád idején.

Az új mozgalom első hónapja

„Az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért" mozgalom első hónapjában már sok kiváló eredmény született, ami azt bizonyítja, hogy a mozgalom bevált és a dolgozók mindennapi munkájának gyakorlatává lesz. Ha csak a hónap első tíz napjának eredményeit hasonlítjuk az elmúlt év hasonló időszakához, már akkor is megállapíthatjuk, hogy a teljesítmények lényegesen jobbak, mint tavaly voltak. *Szeptember 1—10-ig 9,5 százalékkal több árut raktunk kocsiba, mint tavaly. A megrakott kocsik átlaga is 8,9 százalékkal meghaladja 1955 szeptemberének azonos dekádját.* A teljes kocsiforduló idő 3,72 napról 3,61 napra csökkent és gazdaságosabb a tehervonati mozdonyfelhasználás is: 7,4 százalékkal több rakott kocsit mindössze 4,3 százalékkal több gőzmozdonnyal továbbítottuk. Az eredmények további fokozásához elsősorban a mozdonyravárások kell a legminimálisabbra csökkenteni.

Az új mozgalomban minden igazgatóságon akadnak kitűnő eredményt elérő dolgozók. A pécsi igazgatóságon *Noé István* mozdonyvezető és *Lengyel József* fűtő, *Zadravecz István* vonatvezetővel és *Tanner József* fékezővel ért el kitűnő eredményt. Augusztus 23-án a 4072/II. számú *„sürgős üres"* szerelvényt Kaposvártól Gyékényesig 38,1 kilométer/órás utazási sebességgel továbbították, amely 189 százalékos teljesítménynek felel meg.

A debreceni igazgatóság területén *Aradi Sándor* vonatvezető és *Várkonyi Ferenc* kezelő ért el kimagasló eredményt. Szeptember 1-én az 1762/D számú vonatot 123 százalékos utazási sebességgel továbbították Szolnok és Debrecen között. *A vonat valamennyi állomáson árut kezelt és az indulás 33 perces késését behozva 55 perccel korábban érkezett a célállomásra.* A dolgozók 350 forint jutalomban részesültek.

A szombathelyi igazgatóságnál kitűnt a szombathely—győri vonal menetirányítója, *Németh József*, aki augusztus 3-án a vonatok utazási sebesség tervét 110 százalékra teljesítette. Hozzá hasonlóan jól dolgozik *Horváth Ferenc*, a szombathely-nagykanizsai vonal menetirányítója is, aki 126 százalékos teljesítményt ért el. A budapesti igazgatóságnál augusztus 20-án *a 3461 számú vonat tolatási munkájának helyes megszervezésével 200 százalékra teljesítették az utazási sebességet.* Az eredményes munkáért a dorogi fűtőházhoz tartozó *Tamádi Frigyes* mozdonyvezető és *Kriskó Lajos* fűtő, valamint *Bólya István* vonatvezető, *Horváth István* és *Rózsa Ferencné* rákosrendezői vonatfékezők *pénzjutalomban részesültek.*

Eredményesen dolgoznak a forgalmi és vontatási dolgozók a miskolci igazgatóság területén is. Augusztus 10-én a 479 számú vonat mozdony- és vonatkísérő szakasza egy 1405 tonnás vonatot 23 kilométer/óra sebességgel továbbított. A szegedi igazgatóság dolgozói is megérdemlik a mozgalom jelentőségét és már augusztusban gazdag eredményekről adhatnak számot.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Hogyan hajtjuk végre a vasútüzemi értekezlet határozatát

– A VASÚT POLITIKAI FŐOSZTÁLY KIBŐVÍTETT ÉRTEKEZLETE –

Az elmúlt héten a vasút politikai főosztályon kibővített politikai osztályvezetői értekezletet tartottak. A tanácskozás első napirendi pontjaként megvitatták a vasutas pártszervezetek területi átadása előkészítésének eredményeit és hibáit, a politikai osztályok megyék területén dolgozó részlegeinek feladatait. Az őszi forgalom jelenlegi helyzetéről és a további feladatokról a második napirendi pontban tárgyaltak. Végezetül pedig a jelenlévők meghallgatták a politikai információt.

Az őszi forgalom jelenlegi helyzetéről és a további feladatokról szóló előadást *Czimma János* elvtárs, az agitációs alosztály vezetője tartotta. Előljáróban a felkészülés eredményeiről beszélt, amely az idén jobban sikerült, mint bármelyik megelőző évben. Tavaly augusztus végén csak 1593, az idén pedig 1816 üzemképes mozdonyunk volt. A kijavított kocsiállomány is jelentősen növekedett. *A közelmúltban 46 darab új mozdonyt kaptunk és remélhetjük, hogy még ez évben 17 mozdonyt és 9 darab személyszállításra alkalmas motorkocsit kapunk.*

Kedvező körülmények

Az őszi forgalomra tehát eredményesen készült fel a vasút, de ezt több kedvező külső körülmény is elősegítette. *Elsősorban a Szovjetunió Kommunista Pártja XX. kongresszusának határozatai, a nemzetközi helyzet enyhülése, amely nyugalmat, biztonságérzetet keltett az embereknek.* Fontos körülmény, hogy erősödött a szocialista országok közötti gazdasági együttműködés, melynek egyik következménye, hogy bizonyos mértékig máris javult a vasút szénellátása. Kedvezően hatott a felkészülésre a *Központi Vezetőség* július 18—21-i határozata és az azt követő intézkedések.

Kisebb bérügyi problémáktól eltekintve a vasutasok hangulata bizakodó.

A felkészülésben azonban nemcsak kedvező, hanem kedvezőtlen jelenségek is mutatkoztak. Elsőnek az ellenséges tevékenységről kell beszélni, amely agitációjában felhasználta pártunk vezetésében nemrég megtörtént személyi változásokat. Ismerjük azt a fokozott kémtevékenységet is, amely elsősorban nyugati határainkon jelentkezik. Sok helyütt sikerült leleplezni idegen államok ügynökeit. Nemrégen *két vasutas dolgozó nyugati határunk közelében tett ártalmatlanná egy kémet.* Az egyik pályaőrünknek a közelmúltban két ismeretlen — fenyegetések közepette — gyufásdobozba csomagolva robbanóanyagot nyújtott át, hogy azt helyezze az egyik vonat alá. Tudunk az országban olyan tűzesetekről, amelyek a szándékosság gyanúját keltik, erőszakosan elvágott vasúti telefonhuzalokról és más egyéb ellenséges tevékenységekről.

Szükség van tehát arra az éberségre, amelyet a Központi Vezetőség júliusi határozata is leszögez.

Vannak más természetű akadályai is az őszi forgalom lebonyolításának. A legégetőbb a hiányos anyagellátás. *Nehézségeket okoz a kocsiigények kielégítése, a géprevárások szaporodó száma, problémáink vannak az export-, import- és a tranzitszállításoknál.*

Mindezek ellenére az őszi forgalomra eredményesen készültünk fel, s ezért dicséret illeti vasutas dolgozóinkat, közöttük az alsó-, közép- és felsővezetőket, a vasutas műszaki értelmiséget.

A dolgozók lelkes munkájának köszönhető, hogy augusztus első két dekádjában naponta 2000 kocsival többet raktunk, mint tavaly

és az elmúlt év 4.9 napos kocsiforduló ja helyett 3,9 napot értünk el. Javult a mozdonyok haszonkilométer teljesítménye és egy sor más siker is született. *Átadtuk a forgalomnak a budapest—hatvani villamosvonalat és a gépesített Ferencváros-nyugati rendezőt.*

Hogyan néz ki főbb vonásaiban a XI. vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtása? A harmadik negyedévben 9480 teherkocsit és 450 mozdonyt kell kijavítva átadni a forgalomnak. A kocsikból augusztus 31-ig 6458 darab készült el. Ha javítunk az anyagellátáson és a kocsikat ok nélkül nem tartjuk vissza a javítástól, akkor maradéktalanul teljesítjük a kocsijavítási tervet. A 450 mozdonyból augusztus végéig 307 készült el. Itt az elmaradás meglehetősen veszélyes. Meg kell mondani, hogy

a KGM minden ígérete ellenére sincs elegendő anyag,

s a lemaradás jórészt ebből adódik. *Jelenleg 100—110 mozdony vár javításra kazánlemez hiány miatt és további 32 gépet nem mertek programba venni a járműjavítók hasonló okból.* Hiányoznak kocsialkatrészek, csavarok, gömbvas, elektróda és más egyéb anyagok. A dolgozók joggal méltatlankodnak emiatt, mert *az anyaghelyzet megjavítására számos ígéretet hallottak felelős vezetőktől, köztük a miniszter elvtárstól is.* Az anyaghiány keresetveszteséget is okoz. A vasutas dolgozók öntevékenysége, találékonysága ez idáig megmentett bennünket a nagyobb zavaroktól, de ez gyökeres változást nem hozhat. A gyökeres változás feltételeit a KGM-nek és az Országos Tervhivatalnak kell megteremtenie.

A kocsifordulóidő jobb, mint a tavalyi, de rosszabb, mint a tervelőirányzat.

Az augusztusi 3,6 napos kocsifordulótervet csak 3,9 napra sikerült teljesíteni.

Továbbra is *lassú vonalainkon az elegymozgás, problémák vannak az utazási sebességgel és az irányvonatképzéssel.* Az átlagos terhelést 715 tonnában állapította meg a vasútüzemi értekezlet, de augusztusban csak 709 tonnára teljesítettük. Ez három tonnával rosszabb a tavalyi eredménynél. A vonatok nagy része még mindig kiterheletlenül közlekedik. Ezen az sem változtat, hogy az egy kocsira eső átlagos terhelést 14,2 tonna helyett 14,3 tonnára teljesítettük.

Kevés a kocsi

Komoly problémák jelentkeznek a kocsik kiállításánál a nem kielégítő kocsiforduló miatt. Augusztusban a naponta átlagosan igényelt 13 000 kocsi helyett átlagban csak 12 700-at tudtunk kiállítani. Különösen nehéz a helyzet a budapesti és a miskolci igazgatóság területén. Ezen csak akkor tudunk segíteni, ha *a kocsifordulót leszorítjuk a szeptemberre előírt 3,4 nap alá, az ünnep- és vasárnapi rakodást pedig a jelenlegi hétezerről tizezer fölé emeljük.*

A balesetek száma augusztusban 10 százalékkal kevesebb volt, mint a megelőző évben. Ez fegyelmezett, utasításszerű munkára vall. Különösen dicséretes *a szegedi igazgatóság munkája, ahol a balesetek 34 százalékkal csökkentek.* Ezzel szemben a szombathelyi igazgatóságon romlott a helyzet, itt a tavaly júliusi 31 balesettel szemben az idén 55 fordult elő. Az igazgatóságon belül legrosszabb a helyzet *Zalaegerszeg* csomóponton, ahol júliusban hét baleset történt, s ebből kettő 200 000 forint kárt okozott. Rendkívül fontos, hogy

a pártpolitikai munka foglalkozzon a balesetek megelőzésével,

mert a baleset okai között nagy súllyal a személyi mulasztás és a munkafegyelem hiánya szerepel.

A bérrendezésről szólva az előadó elmondta, hogy a bevezetett évi 55,2 millió forint kihatású fizetésrendezést a szolgálati főnökök a helyi párt- és szakszervezeti szervek javaslatainak figyelembevételével általában helyesen hajtották végre. Néhány kisebb jelentőségű korrekció azonban még szükséges. A fizetésrendezés tudatosításánál hiba történt. Az I/4 szakosztály, a politikai főosztály, valamint a sajtó — közte a *Szocialista Vasútért* — nem helyesen informálta a dolgozókat. *Az újságcikkeket úgy lehetett értelmezni, hogy mind a 86 000 havidíjas dolgozó fizetésemelésben részesül.* Ehhez legalább évi 120 millió forint béralapnövelésre lett volna szükség.

A továbbiakban a DISZ-szervezetek feladatairól, a fiatalok szaktudásának emeléséről, majd a járműjavítás megyorsításáról szólt az előadó. Külön *hangsúlyozta a beszámoló a szertárak munkájának fontosságát és főleg az itt dolgozó pártszervezetek feladatait.*

Új módszereket a pártellenőrzésben

Ki kell alakitani a termelés pártellenőrzésének új formáit, mégpedig *a megyékben dolgozó politikai osztály részlegek sajátosságainak megfelelően.* Szükséges komplex értekezletek szervezése a szállitató felek képviselőivel, főleg a vasár- és ünnepnapi kocsimegrakások érdekében. A megyék kommunistái számára összevont pártbizalmi és népnevelő értekezleteket kell tartani az aktuális politikai kérdésekről, az őszi forgalom pártpolitikai munkájáról. Szükséges a társadalmi aktivahálózat további szélesítése.

A vitában többen szóltak fel és mondták el hasznos észrevételeiket, megjegyzéseiket. *Németh József* elvtárs, vezérigazgatóhelyettes hangsúlyozta az egyenletes rakodás fontosságát és az éjszakai ki- és berakások növelésének jelentőségét. Elmondotta, hogy gyors ütemben romlik a fűtőházi szénkészlet és ha nem áll be javulás, akkor a jelenlegi 12,1 napos fűtőházi szénkészlet rövid idő alatt hét-hét és félnapra csökken. A menetrendszerinti közlekedésről szólva kijelentette, hogy

a jelenlegi körülmények között bármennyire is szeretnénk, nem lehet biztosítani mind a személy, mind a tehervonatok menetrendszerinti közlekedését.

Éppen ezért a személyszállító vonatokkal szemben a tehervonatokat kell előnyben részesíteni, mert ezt kívánja a népgazdaság érdeke, a gyárak és üzemek szűkös anyagkészlete.

Az értekezlet *Bogyó Géza* elvtársnak, a vasút politikai főosztály vezetőjének zárszavával ért véget. Hangsúlyozta a személyi kultusz elleni harc jelentőségét, amely alapja a bírálat kifejlődésének. *Fokozni kell az alsóbb szervek önállóságát és a bizalmat az egyszerű dolgozók iránt.* Vitatkozzunk az emberekkel — mondotta —, érvekkel szembe érveket sorakoztassunk fel.

Nem hatalmi szóval, hanem meggyőzéssel lehet mozgósítani a vasutasokat

a feladatok teljesítésére. Erőteljesen hangsúlyozta a dogmatizmus elleni harcot, a szocialista demokratizmus kiterjesztését, a törvényesség betartásának fontosságát és a fokozott bizalom jelentőségét az értelmiségi dolgozók iránt. *Elítélte a szektáriánizmust, az emberekről alkotott olyan véleményeket, amelyek nem személyes megismerésen, hanem csak információkon alapulnak.* Minden embert a munkája alapján lehet megítélni és értékelni.

Nemzetközi ÉLET

Megjelent a szorjet „Útitárs"

Évenkint sok millió dolgozó utazik vasúton Moszkvába. Az utasokat sok minden érdekli. A közönség kérdéseire ad feleletet a nemrégen kiadott kis tájékoztatókönyv, a *„Moszkvai utitárs"*. A zsebkönyv nagyságú tájékoztató általános ismertetést ad a fővárosról, Moszkva pályaudvarairól, elkalauzolja az állomás helyéhez az érdeklődőt, közli a megközelítési lehetőséget, a telefonszámokat. Ezenkívül részletesen beszámol a moszkvai és az elővárosi vasutak közlekedéséről, felsorolva az összes megállóhelyeket és állomásokat. Mindezeken kívül színes leírásokban, képekkel tarkított fejezetekben mutatja be a főváros nevezetességeit, látnivalóit és többnapos programmal segíti a látogatót, hogy hasznosan és célszerűen használja ki az idejét.

A vasutat forradalmasító anyag – a plasztik-acél

Az angliai Earls Court városban egy új nyersanyagot mutattak be: 80 százalék acélból és 20 százalék plasztikból. Az anyag gyúrható, kézzel formálható, akár az agyag. Használat előtt egy olyan megszilárdító vegyszert kevernek hozzá, amely 2—3 óra leforgása alatt acélkeménységűre változtatja az előzőleg még gyúrható anyagot. A vegyszer adagolása előtt a fémekhez, s a porcelánhoz erősen tapad, és alkalmas a legkülönbözőbb munkák gyors és olcsó elvégzéséhez. A gitthez hasonlóan is használható repedések és lyukak tömítésére. Gépek segítsége nélkül, csupán negyed óra leforgása alatt olyan acéltárgyakat készíthetnek belőle, amelyek elkészítéséhez eddig gépekre és félnapi munkára volt szükség. Az új anyagot az utóbbi évtized egyik legforradalmibb találmányaként üdvözlik Angliában és azt mondják, hogy rövidesen forradalmasítja a vasutakat.

HÍREK A VILÁG MINDEN RÉSZÉBŐL

Minden harmadik évben — az idén immár negyedszer — tartják meg *Ausztriában* az osztrák vasutasok szakszervezeti napját.

★

A japán kormány megtiltotta a japán vasutasoknak a Kínai Népköztársaságba való utazást. A tilalom hangoztatja, hogy az ilyen látogatásoknak *„nemkívánatos politikai céljai"* is lehetnének.

★

Kolumbia kormánya sztrájktilalmat rendelt el a közlekedési és távírószolgálatban álló dolgozóknál.

Az *angol* délvidéki vasútvonalak állomásain — az utazóközönség és a vasút közötti kapcsolatok szorosabbra fonása érdekében — kifüggesztik az előcsarnokban az állomásfőnök nevét és az állomás telefonszámát.

★

Az *amúri* ésszerűsítők értekezletén *G. Kipoty*, az izvesztkovi osztálymérnökség dolgozója egy új, 8 tonna teherbírású hidraulikus emelőt mutatott be.



Az új T—434—001 csehszlovák gyártmányú Diesel-elektromos tolatómozdony a Prága-Vrsovice-i pályaudvaron.

(Stanislav Steiner felv.)

HAGYOMÁNYAINKBÓL...

AZ 1906-OS PÁLYAMUNKÁS MEGMOZDULÁSOKRÓL

A kereskedelmi miniszter által 1906. április 6-án jóváhagyott alapszabály alapján május 6-án alakult meg a VMOSZ. A szövetség megalakulása jelentős állomás a vasúti munkások mozgalmának történetében. Hiszen kereken egy évtizeden át (1896-tól 1906-ig) folyt a harc egy országos osztályharcos jellegű szakmai szövetségért. A harc első vonalaiban a műhelymunkások állottak, de megalakulását minden vasúti munkás saját győzelmeként is üdvözölte. Hogy mennyire élt az igény a vasúti munkásokban osztályharcos munkásszövetség iránt, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy már az alakuló gyűlés idején 8500 munkás csatlakozott a szövetséghez. A VMOSZ megalakulása után gyorsan szaporodtak a szövetség helyi csoportjai: májusban 18 alakult, júniusban ez a szám megkétszereződött.

A VMOSZ puszta létezése is kedvezően befolyásolta a vasúti munkások harcát. Az a tudat, hogy létezik egy országos jellegű vasúti munkásszövetség, biztatást, bátorítást adott a sanyarú helyzetük megváltoztatásáért harcolni kész munkásoknak az ország legtávolabbi szolgálati helyén is.

Vidéken, különösen a kisebb szolgálati helyeken a sztrájkbalépő munkások központi kiküldöttek nélkül, maguk alapították meg a szövetség helyi csoportjait és mint a szövetség tagjai kérték a budapesti vezetőség támogatását harcuk sikeres befejezéséhez. Lelkesen csatlakoztak a munkásszövetséghez a nem magyar nemzetiségű vasutas dolgozók is. Ezt mutatja többi között az is, hogy 1906-ban a VMOSZ nemzetiségi tagjainak követelésére a magyar nyelven megjelenő *„Magyar Vasutas"* mellett német nyelven megjelenteti a *„Fachblatt der Eisenbahner"*, horvát nyelven pedig a *„Horvátsha Zeljeznicar"* című újságokat. A szövetség szlovákajkú tagjainak olyan szlováknyelven megjelenő lapot küldött, amely részletesen foglalkozott a vasutasok szervezkedéseivel is. Az erdélyi román pályamunkások követelésére a szövetség vezetősége 1906 végén tett előkészületeket egy román nyelvű vasutas lap megindítására.

A munkások egységes, harcos fellépései eredményeként 10—40 fillérrel emelkedett a napi bér. A távoli helyre kirendeltek 10—12 százalékos kiküldetési díjat kaptak. A vasútigazgatóság megígérte, hogy *„télvíz idején kevesebb pályafenntartási munkást bocsát el, mint az előző években..."* Mindezek jelentős, nagy eredmények voltak, de távolról sem állottak arányban a lehetőségekkel.

Hogy az 1906 második negyedében lezajlott megmozdulások nem jártak még nagyobb eredménnyel, azért a felelősség a VMOSZ vezetőit terheli, akik a sztrájknak még a gondolatát is elvetették. *„Nem gondolunk arra* — írta a Magyar Vasutas néhány héttel a szövetség megalakulása után —, *hogy a vasúti munkásokat megmozgassuk és nyomorúságos sorsuk megváltoztatásáért sztrájkba léptessük. Ha ilyen mozgalom volna ideálunk, rövid idő alatt lenne Magyarországon olyan sztrájk, mint amilyen az 1904. évi vasutas sztrájk óta nem volt".*

A VMOSZ vezetősége és a Magyar Vasutas a vasúti munkások olyan szervezkedéséért szállt sikra, amely *„fegyelmezi"* a munkásokat és ezen keresztül korlátozza, ritkítja a sztrájkokat. *„A szervezkedés a vasúti alkalmazottaknál egészen alkalmas arra* — írta a szövetség egyik vezetője a Magyar Vasutas 1906. július 13-i vezércikkében —, *hogy fölöslegessé tegye a munkasztinetelést. A Vasúti Munkások Szövetsége, ha teljesen kiépül és felöleli a vasúti munkások nagy hadseregét, a békés meggyőzés, az igazság feltárására és az ellenállhatatlan érvek sáncba vetése révén több eredményt érhet el a vasúti munkások helyzetének javítása körül, mint a legdacosabb munkabeszüntetés... Az elmondottakból levonhatjuk a következtetést* — olvassuk a vezércikk utolsó bekezdésében —, *értse meg jól mindenki, akit megillet lent is, fent is: szövetségünk nem azért szervezkedik, hogy sztrájkot szítson. Sőt, ellenkezőleg, azért akarjuk erőssé és hatalmassá tenni szövetségünket, hogy szükség ne legyen sehol az egész vonalon harcias és kétségbeesett kitörésekre..."*

Kétségtelen, hogy a szövetség ilyen vezetőinek magatartása és tevékenysége is hozzájárult ahhoz, hogy 1906. év második felében és 1907-ben nem volt olyan sok eredményes sztrájk-harc, mint 1906 második negyedében. De ugyanakkor meg kell mondani azt is, hogy a szövetség csoportjának és tagjainak egy része mint vezető vett részt 1906 második felében és 1907 elején lezajló bérmozgalmakban és sztrájkharcokban. E küzdelmek közül kiemelkedik a *temesvári* és a *gyomai* pályafenntartási munkások 1906 júniusi és októberi, valamint *a gunjai* pályafelvigyázói szakasz munkásainak 1907 eleji több hétig tartó sztrájkharca.

Gadanecz Béla

1463-ról 51 tételre csökkentették a visszkeresetek számát

Hazánk legnagyobb gyorsdarabárus állomása *Budapest-Józsefváros*. A gyors továbbítást igénylő áruk, élők és romlandók szinte megállás nélkül indulnak és érkeznek ide.

A cél: minél gyorsabban, hiánytalanul jusson el a piacra, a dolgozók asztalára a gyümölcs, a főzelék, az élő. Hét pár „C"-vonat érkezik és indul naponta „Józsefből". A megérkezett küldeményeket autókkal továbbítják a „háztól-házig" forgalomban.

A dolgozók keze alatt szinte ég a munka: az érkező küldemény átlagosan 30 perc alatt már a leadási raktárban fekszik. Negyven kitűnően begyakorolt munkás sürög-forog a kocsik körül. Olyan szakértelemmel, hogy törések, elveszések, számadáselválasztások csak nagyritkán fordulnak elő. Amíg 1954 augusztusában 1463 volt a visszkeresetek száma, az idén augusztusban már csak 51 tétel zavarta a gyümölcsöző munkát. *Keveházi* Zoltán, a kereskedelmi főnök és *Papp* János főfelügyelő érthető örömmel újságolják, hogy rendkívül megjavult, meggyorsult és emellett figyelmesebb lett a munka Józsefvárosban. Hogy mennyire így van: 1954 óta

70 százalékkal csökkent a kártérítések száma.

Százezer forintokról van szó!

A dolgozók szünet nélkül harcban állnak a felekkel azért, hogy legkésőbb 24 óra alatt elvigyék az áruikat. Sok méreggel, bosszankodással jár ez, de megéri, hiszen alig van 5—6 fekbéres küldeményük.

A józsefvárosiak a Sopronban, Szombathelyen, Győrött előző délután vagy este feladott gyorsáru-küldeményeket már a korareggeli órákban ki tudják szolgáltatni a feleknek, de 24 óra alatt az ország legtávolabbi helyéről is befutnak a gyorsgyűjtők. Óriási javulás észlelhető az úgynevezett *„felszállításokban"*. Sikerült elérni, hogy reggeltől este hat óráig

a vállalatok egyenletesen hozzák a szállításra felkínált árut.

Eredmény: nincs esti torlódás, rohammunka, csökken a számadáselválasztások veszélye.

A hatalmasnak tűnő, 100 méteres raktárhelyiségekben *„gyógyszertári rend"* uralkodik. Rögtön megtalálható a keresett áru. Villásemelők, motoros targoncák cikáznak a röptetős csarnokban. Épül az ötödik vágány is, hogy még könnyebb legyen a munka. Egy kívánságuk van a józsefvárosiaknak:

építsék meg az első vágány feletti tetőzetet is.

Ha ez meglesz, nem kell ponyváért szaladgálni az esőben, s miután kicsi a hozzátartozó raktár, nem kell szabad ég alatt tárolni a nagy értékű küldeményeket.

A józsefvárosi dolgozók magasan az élüzemszint fölött végzik munkájukat. Ebben jelentékeny szerep jut *Gerendő, Sára* és *Sós* vezetőraktárnokok brigádjainak. Jelentős az a segítség is, amelyet az oktatással, az intézményes ellenőrzéssel, az állandó tapasztalatcserével és a mozgalmi szervek munkájával értek el. Most arra törekszenek Józsefvárosban, hogy ne csak tartsák ezt a kitűnő eredményt, de még öregbítsék is az őszi forgalom napjaiban.

AKIKRŐL KEVESET BESZÉLÜNK:

AZ ÁRUIRÁNYÍTÓK

Az ország vasútjának hatalmas sínhálózatán százszámra robognak a tehervonatok. A kocsimegrakások száma messze túlszárnyal minden eddigit. És mégis mindig újabb és újabb kocsiigényekkel jelentkeznek a fuvaroztatók: a nehéz- és könnyűipari üzemek, állami gazdaságok, termelőszövetkezetek. Lehetne-e minden igényt kielégíteni a felszabadulás előtti módszerekkel? A válasz a napnál is világosabb: nem. *Csak gondos tervezéssel, a jól szervezett áruirányítás segítségével lehet megbirkózni a jelentkező kocsiigényekkel.*

Az őszi forgalomban különösen nagy súllyal nehezedik az áruirányítók vállára, hogy operatívan működve tervszerű szállítást biztosítsanak. Nehéz ez főleg amiatt, mert a szállítók gyakran rendkívüli, előre nem várt igényekkel lépnek fel. Az üzem anyaghiány miatt elmarad a termeléssel, tehát lemondják az igényelt kocsikat. Néhány nap múlva azonban az üzem pótolta az elmaradást és máris kocsi kell. *Az áruirányító — szorosan együttműködve a társszolgálatokkal — gondoskodik kocsiról.*

Máshol nagy tömegben hirtelen érkezik az áru és a rakterület szűknek bizonyul, vagy kevés a kirakómunkás. Ki segíthet ilyenkor? A minden eshetőségre jóelőre felkészült áruirányító. Érintkezésbe lép a vállalattal, megegyezik velük a kocsik egy részének másfelé irányításáról, gondoskodik a hiányzó rakodómunkások pótlásáról. Egyszóval *a jó áruirányító olyan, mint valami hullámfogó a háborgó vízben.* Megcsendesíti a szállítás hullámzását, körültekintő intézkedésekkel kiegyensúlyozza, kiegyenlíti a jelentkező szállítási egyenetlenséget.

Nélkülük gyakran kerülne veszélybe a kirakási idő, az előírt kocsiforduló. Szerepük tehát rendkívül jelentős az év minden szakában, de különösen fontos — éppen a nagy áruforgalom miatt — az őszi forgalom alatt.

Hogyan felelhet meg legjobban szerteágazó feladatának az áruirányító? Ha munkáját előrelátóan az események előtt járva végzi és nem várja meg, amíg kész tények elé kerül, mert ilyenkor már nehéz segíteni. *A jó áruirányító már a kocsik futásával egyidőben felméri területét, megítéli az egyes állomások rakodási lehetőségeit és ha a szükség úgy kívánja, már a futó kocsikat átirányítja olyan helyre, ahol a kirakás késedelem nélkül megtörténhet.* Természetes, hogy a kocsik futásközbeni átirányítása már bonyolult, nehéz feladat. De szükség esetén meg kell tenni. Elkerülni akkor lehet, ha az áruirányító nem futás közben, hanem már jóval előbb ismeri a helyzetet, tehát előrelát és már a feladásnál intézkedik, ha úgy látja, hogy a rendeltetési állomáson torlódás vagy a címzett üzemnél kirakási akadályok fenyegetnek. A mindenre felkészült áruirányítónak módjában van ennyire előrelátni, ha *jó a kapcsolata egyrészt a szállíttató és a címzett féllel, másrészt az állomási szolgálattal*, a vasúti szervekkel. Elmélyült, állandó kapcsolat — ez a legfőbb az áruirányítónál.

Az áruirányító munkája fontosságának megfelelően széles hatáskörrel rendelkezik a kocsik irányítása, a kirakások szervezése, segítése területén. De készségesen támogatja őt a KTG és a forgalmi szakszolgálat is, hiszen közös érdekük a zökkenőmentes forgalom. Megvan tehát a lehetőség a jó munkára, csak *élni kell a lehetőségekkel.* Ez az őszi forgalomban az áruirányítók legfontosabb feladata, hogy kiegyensúlyozott legyen a nagy teherforgalom és minden kocsiigényt ki tudjunk elégíteni.

„LESZ MIT FIZETNI!"

(Tudósítónktól.) A miskolci Igazgatóság dolgozói összevont megbeszélést tartottak az *„Erkel Ferenc"* művelődési otthonban. Megvitatták a vasúton alkalmazott összes szovjet munkamódszereket és azok alkalmazását. A vontatási munkamódszerekről *Várkonyi László* mérnök, a forgalmi szolgálatnál alkalmazott módszerekről *Szerencsi József*, a kereskedelmiekről *Bakó János*, a pályafenntartásiakról pedig *Szabó István* tartott előadást. Az előadásokhoz sokan szóltak hozzá.

„Az utazási sebesség növeléséért, a mozdonyok gazdaságos kihasználásáért" elnevezésű új mozgalmat *Uglyai Sándor* ismertette a dolgozókkal. Beszámolt a népes vonatkísérő, mozdonyvezető és fűtő hallgatóságnak, hogy *az új mozgalom szabályai szerint a kimagasló teljesítményekért nyomban kifizetik a jutalmat.* Az értékelés után a szolgálati főnök táviratilag kap rendeletet, hogy az arra érdemes vonatkísérő, illetve mozdonyszemélyzet részére azonnal fizesse ki a jutalmat. A jelenlevők nagy örömmel fogadták a hírt, s hangoztatták, hogy *„lesz mit fizetni"*, mert mindent megtesznek a jó eredményekért és a mozgalom sikeréért.

Korai öröm

Somoskőújfalun évek óta baj van az ivóvíz ellátással. Korábban két kút állott rendelkezésünkre: egy az állomáson, egy a lakótelepen. A lakótelepen lévő kútból négy évvel ezelőtt kiemelték a motort és javítás végett az Északi Járóműjavítóba küldték, ott aztán nyomaveszett. Azóta az állomáson lévő kútból kapja a vizet 22 család, az állomás, valamint a pályafenntartási- és az állomási laktanya.

A szivattyúhajtó motor kezelését a kocsivizsgálókra bízták. Kezelik is, de inkább szívességből, mint kötelességből. Szolgálati elfoglaltságuk miatt gyakran nem tudják a szükséghez képest a motort kivagy bekapcsolni.

Panaszunkra több ezer forint költséggel automata kapcsolót szereltek a kútra. A szerelést végző egyik dolgozó már ekkor megjegyezte: *„Kár örülni, úgy sem lesz ez jó."*

„De hát akkor miért csinálják?"

„Megcsináljuk, mert elrendelték."

Igaza volt, az automata egyszer sem működött. Előfordult, hogy három napig nem volt vize az állomásnak és a 22 családnak.

Határállomáson vagyunk. Az itt dolgozó csehszlovák vasutasok és a vámszervek dolgozói sincsenek elragadtatva az állapotoktól, nem beszélve a belépő külföldiekről, akik a kánikulában vizet keresve, fanyalogva hallják: *„Víz nincs, mert éppen elromlott a motor."* De visszafelé már a fejüket csóválják, mert víz *„éppen akkor"* sincs.

Bárdos Ferenc
Somoskőújfalu

Amióta Hatvanban is megjelentek a villamosmozdonyok, Nagy Lajos állomási vágánygondozó még nagyobb lelkiismeretességgel látja el feladatát.

(Kovács Géza felv.)

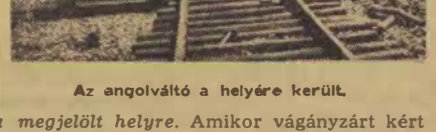
OKULÁSUL VESZPRÉM-KÜLSŐ SZÁMÁRA

Sopron—GySEV pályaudvar kitérői már alaposan elhasználódtak, megkoptak az elmúlt évek alatt és régen elérkezett az ideje, hogy kicseréljék őket. De sor csak most került rá. Augusztusban látott munkához a *Celldömölki Építési Főnökség 12. sz. Építésvezetősége Hanzmann Károly* főépítésvezető és *Veréczey László* építésvezető irányításával. Ettől az időtől gyors ütemben haladt a munka, s ebben nemcsak az építők, hanem az állomás is részes. A jó együttműködés, az építés legmesszebbmenő támogatása *Bónis Lajos* állomásfőnök, *Szentgróthy Rezső* forgalmi szolgálattevő és váltótársa, valamint a menetirányítók részéről köszönetet érdemel.



Rukkolás a vágányokon keresztül.

Már az előmunkálatoknál érezhető volt az állomás segítőkészsége: *elegendő kocsit adtak az elsárosodott régi anyag elszállításához, s a megrakott vagonokat nyomban kiállították*



Az angolváltó a helyére került.

a megjelölt helyre. Amikor vágányzárt kért az építésvezetőség, szintén készségesen teljesítették a kívánságot.

Az első vágányzárt augusztus 22-re kérték és azt tervezték, hogy ezen a napon egy angol és egy egyszerű váltó cseréjét végzik el. Közbeszólt azonban egy váratlanul érkező zúzott kő irányvonat, melyet sürgősen ki kellett rakni. A létszám kevés volt ahhoz, hogy megtörténjen a kirakás, s ugyanakkor az angol és egyszerű váltó kicserélése is. De az állomás ismét segített. Beleegyezett abba, hogy *a rendelkezésre álló kevesebb munkaerő egy későbbre tervezett kitérő cseréjét végezze el.*

Az új vágányzárt augusztus 29-re kérték; A váltókat a szűk hely miatt az állomás ellenkező oldalán kötötték le, tehát a vágányokon keresztül kellett átrukkolni a tervezett helyre. Az állomás ezt a munkát úgy segítette, hogy a hangosbemondón állandóan értesítette a dolgozókat, mennyi vonatmentes perc áll rendelkezésükre. Így aztán jól be kellett osztani az időt, csakhamar helyére került az angol váltó, majd pedig az egyszerű kitérőt helyezték el. *A munka olyan gyors ütemben haladt, hogy a tervezetten felül még egy egyszerű kitérő beépítésére is jutott idő.*

E nagyszerű teljesítményért dicséret elsősorban *Zóka, Németh, Lökös* és *Pál* előmunkásokat illeti, de minden brigádtag is megérdemelné, hogy a nevét ide írjuk lapunk hasábjaira. Még a két vízhordó lány, *Horváth Gizi* és *Soós Erzsi* is a szokottnál lelkesebben hordta kannájában a szomjatoltó, jó soproni vizet. Méltán megérdemlik, hogy az ő teljesítményüket is az elért sikerhez soroljuk.

E rövid cikket nem csupán azért írtuk, hogy megörökítsük a soproni munka egyik



Még néhány perc és kezdődhet a kitérő hevederezése.

rövid, de lelkes mozzanatát, hanem *tanulságul és például Veszprém-külső és Herend állomások számára.* Tudniillik — mint ahogy lapunk előző számában beszámoltunk róla — itt is nagy munka folyik. A nehézségek között azonban nem említettük azokat az akadályokat, melyekkel a két állomás hibájából szembe találják magukat az építők. *Gyakorta megrövidítik a vágányzárak időtartamát, megakadályozzák az anyagvonat tervezett közlekedését* és sok más kisebb-nagyobb akadékoskodással gátolják a fontos építés terv szerinti végzését.

Rövidesen megkezdődnek Veszprém-külsőn is a kitérők és vágánycserék. A siker, a



Jólesik a szomjat oltó, hűs soproni víz.

gyors és jó munka érdekében nem árt, ha okulnak a soproniak példájából, segítőkészségéből.

Írta és fényképezte:
Mező László

Nagy érdeklődés kíséri Kőbánya-felsőn az aluljáró építését

Még júniusban megkezdte munkáját egy maroknyi csapat *Kőbánya-felső* pályaudvaron. A rövid ideig tartó felvonulás után a vasúti főosztály hídépítési és hídfenntartási osztályának főmérnöke, *Szemkeő* Gábor és *Borda* Lajos, a Béke úti aluljáró főépítésvezetője elindította azt a munkálatot, amelyet évek óta várt, remélt és sürgetett 15 000 munkás.

A Kőbányán dolgozó, vonattal bejáró munkások ugyanis csak körülményesen juthatnak el az állomásra: egy keskeny és a közút szintjétől 11 méterrel magasabban fekvő gyalogfelüljárón át. A felüljáróra 70 lépcső vezet, ami azt jelenti, hogy a vonathoz igyekvő utas három emelet magasságba kénytelen felmenni minden induláskor és érkezéskor.

A keskeny hídon a vonatok érkezése után nagy a tumultus. A tanács, a dolgozókkal együtt már évek óta kéri a vasutat: gondoskodjék az állomás jobb megközelítéséről. Különösen a szakorvosi rendelésre érkező betegeknek fáradságos az állomás megközelítése. Indokolja az aluljáró megépítését az is, hogy a felüljárót rövidesen javítani kell. Ezt — a forgalom miatt — csak rendkívül költséges módon lehet elvégeztetni. (Az aluljáró megépítése után a felüljárót másik állomáson állítják fel.)

Az új létesítmény négy méter nyílású híd lesz a két vágrosrész: Kőbánya-felső és a mezőgazdasági kiállítás környéke között. Négy feljárólépcső vezet majd a szigetperonokra. Jelenleg az alapozási munkák folynak. Az építkezés két és félmillió forintot emészt fel. Öröm nézni, milyen szeretettel és érdeklődéssel kísérik a vonatról le- és felszálló dolgozók az építkezést.

A tennivalók több szakaszra oszlanak. Most a bejáratokat és a peronfeljáratokat építik, tavasszal az állomásvágányok alatt folytatják a munkát. Ezután jön a villamosszerelés és a csinosítás.

Most még csak hét vágány alatt van ideiglenes kiváltás és még hátra van ugyanannyi. Reméljük, hogy az aluljáró építésének befejezésére eltűnik az elhanyagolt resti és a nem valami énületes látványt nyújtó WC is jelenlegi helyéről.

Hogyan biztosítható a zavartalan tüzelőellátás

Az 1955—1956. fűtési év háztartási tüzelőanyagellátási nehézségeit az a körülmény okozta, hogy az igényjogosultak tüzelőanyagjárandóságuk kivételezésétől a nyári hónapokban tartózkodtak.

Az 1956—1957. évi tüzelőanyagellátás zavartalan lebonyolítása céljából, engedélyezték, hogy dolgozóink és nyugdíjasaink teljes tüzelőjárandóságukat a tél beállta előtt, az új fűtési év kezdetétől — május hó 15-től — kivételezhessék.

Az őszi és téli időben, amikor népgazdaságunk tüzelőanyag szükséglete erősen emelkedik, minden igényt kielégíteni nem tudunk. Ezért ismételten felhívjuk az igényjogosult MÁV dolgozóink figyelmét, hogy tüzelőjárandóságukat saját érdekükben lehetőleg a koraőszi hónapokban vételezzék ki.

Félévszázad munkában

Hatvannyolc éves, galambőszhajú férfi áll az Építési Géptelep Főnökség taggyűlése előtt: Braun Károly főszakmester, akinek háta mögött 50 kemény munkában eltöltött esztendő áll. Braun bácsi közel a hetvenhez is, legtöbbet az ifjúságára gondol. Szeretné



minden mai fiatalnak elmondani saját fiatalságát, az inaséveket, a mindennapos bántalmazással fizetett, késő éjszakába nyúló házimunkát, a 18 éves segéd harcát a kenyérért.

Szinte gyerekfővel lépett a szociáldemokrata pártba, s mint bizalmi tanította a maga módján dolgozótársait a munkásösszefogásra. Büszkén emlegeti azt az időt, amikor szakszervezeti bizalmiként megszervezte az első kis sztrájkot és a munkaadótól sikerült 4,5 filléres béremelést kicsikarni.

A második világháború befejeztével úgy látta, hogy neki is ott a helye a többi szenvedettsorsú munkástársa között: belépett a kommunista pártba. Azóta nem szűnt meg dolgozni azért az eszméért, amellyel már fiatal korában eljegyezte magát.

Az 50 éves jubileumi ünnepségen, mint egy család, úgy vették körül munkatársai Károly bácsit, kérve, kívánva, hogy még sokáig, sokáig maradjon közöttük.

BORS GIZELLA

KONYHA, MINT VESZÉLYES ÜZEM

Étvágygerjesztő bevezetés

A *Hámán Kató fűtőház* üzemi konyhájának ebédlőjében gazdagon zöldségelt rizsleves gőzölög az asztalon. De nem olyan ám, hogy csak imitt-amott úszkál benne néhány rizsszem, hanem a gusztusos piros zsírkarikáktól csillogó lé alatt sűrű rizsréteggel ágyazott. Utána lecsó kerül a tányérokba, magasan felpúpozva. Ebben sem kell turkálni, hogy a kosztos megtalálja a paradicsomban fürdő zöldpaprika és tarhonya közt a kolbászszeleteket. Villahegyre akadnak azok anélkül is.

Az éhes dolgozók nem is fukarkodnak az elismeréssel, sem a mennyiséget, sem a minőséget illetően. Annál kevésbé, mert tudják, milyen körülmények között végzi munkáját a konyha személyzete.

Étvágyrontó folytatás

A dolog ismeretéhez tudni kell, hogy a fűtőház üzemi konyháját annakidején egy háborút kiszolgált katonai barakkban helyezték el. A barakk előzőleg mint laktanya már megtette a magáét. Ideiglenes elhelyezésnek szánták egy-két évre, de az ideiglenes állapot még mindig tart. Hej pedig, de eljárt az idő a rozzant épület felett. Nem jó annak már egy porcikája sem. Az eső beesik, a szél befúj rajta, a napsütést sem állja.

Ha a lécekből tákolt eternitlappal, kátránypapírral fedett tetőre rásüt a nap, a kátrány olvadni kezd, lefolyik a deszkamennyezetre, onnan a deszkák közti résen a helyiségekbe. Éppen a konyha menynyezetén, a tűzhelytől fél méterre, az egyik munkaasztal felett van egy ilyen „csurgás". *Állandó a veszély hogy a kátrány belecsurog az ételbe vagy az asztalon előkészített nyersanyagba.*

Ott-tartózkodásunkkor is éppen kövér kátránycsepp tülremkedett ki két deszka közti résen, „azon tünődve hulljon-e"? Legtöbbször nem is tünődik csak hull. *Bodnár Lászlóné* elvtársnő, a konyha vezetője munkaköpenyét mutatja: vállán ott éktelenkedik a plafonról rácsorgott kátrány kimoshatatlan nyoma.

De még hagyján, hogy a dolgozók ruháját veszélyezteti a maró folyadék, csak az ételbe bele ne kerüljön. A konyha személyzete *állandóan a menynyezetet figyeli* és rakodik az asztalok veszélyeztett részéről, vagy a tűzhelv fenyegetett sarkáról.

Ha nem csurran, cseppen

Viszont az állandó plafonnézés sem ajánlatos, mert *ha a dolgozók nem figyelik lépteiket, könnyen elbotlanak a konyha és az ebédlő feltöredezett betonburkolatának kidudorodó kavicsain, gidrein-gödrein.* A figyelmük tehát állandóan megoszlik, a plafon, a padló és a tele edények, megrakott tálcák között nehogy felbukjanak kárba vesszen a drága étel és a tetejében még le is forrázzák magukat.

Ilyen körülmények között természetesen nemcsak a kátránytól kell félni, hanem az esőtől, majd pedig a hóeséstől. A dolgozók félve várják az őszi esős időt és csak félig tréfa, hogy Bodnárné elvtársnő esernyőket akar vételezni a konyhaszemélyzet részére, nehogy nyakukba csurogjon az őszi eső, télen pedig a hólé. Az előkészítőben, az irodában, a fűtés is gondot okoz, mert a plafon és a tető között ujjnyi rések tátonganak.

A különböző hivatalos vizsgálatok minden alkalommal megállapítják hogy *az épület sem egészségi, sem egészségügyi, sem biztonsági szempontoknak nem felel meg.* Legutóbb a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának orvosi vizsgálata szögezte ezt le ismételten. a XIII. kerületi Tanács megbízottai szemléjük után kijelentették, hogy *ha nem gondoskodnak az épület megfelelő állapotba helyezéséről, a tanács megvonja a fűtőház konyhaengedélyét.* Az üzemi bizottság és *Hortobágyi Károly* elvtárs, aki az ÜB részéről, mint ellenőr viseli gondját a konyhának, továbbá Bodnárné elvtársnő, állandóan a nyakára járnak *Szabó* pályamesternek a terézvárosi XV. magasépítési szakasz vezetőjének: hozassa rendbe az épületet úgy, hogy a „csurgók", „buktatók", „szellőző rések" és egyéb hibák eltünjenek.

Uj épület, de addig? . . .

Szabó elvtárs toldoztat-foldoztat ez azonban nem sokat használ. mert ha valahol ma kijavítják a tetőt, holnap mellette ismét becsurog. A deszkamennyezetet nem lehet elszigetelni. mert nem bírja el a súlyt. Különben is életveszélyes lenne a gyenge tetőre felmenni. De nem is érdemes költséges, nagyobb javítást végezni. mert *az épület lebontásra van ítélve.* A feltöredezett burkolatot azonban kijavítják. mihelyt cementet kapnak.

Szabó elvtárs úgy tudja, *1957-re irányoztak elő új üzemi konyha építésére.* De hát az még egy esztendő! A minisztériumnak és az igazgatóság II. osztályának mégiscsak gondoskodnia kellene róla. hogy az épület addig is megfeleljen az egészségügyi és biztonsági feltételeknek.

LEVÉL TISZACSEGÉRE

Tisztelt Főintéző Kartárs!

Tudatom, hogy megkaptam az 1500 forintot augusztus 18-án és a 6500 forintot augusztus 25-én. Nagyon szépen köszönöm a hozzám való szivességét, hogy el tetszett intézni az ügyemet, azon felül szeretném tudni, hogy mivel tartozom.

Én itt küldök egy darabban száz forintot, és ezenkivül is szeretném felkeresni. Vinnék egy kis ajándékot, mert nekem a szivem igy diktálja. hogy én még tartozom a főintéző kartársnak. Ne tessék rossz néven venni, én már igy gondolom, mert sokat fáradt az ügyemmel, mig végre sikerült.

Legyen szives a főintéző kartárs nekem a lakáscimét leirni, hogy én fel tudjam keresni mielőbb. En nagyon szépen köszönöm a hozzám való szivességét. Választ várok.

Maradok sok szeretettel, elvtársi tisztelettel:

Kerekes Péter
MAV-nyugdijas
Tiszacsege, Báthory út 14

Eddig a levél Kerekes Pétertől. S hogy a válaszra ne várjon sokáig, itt közöljük Kovács Sándor elvtársnak a szakszervezet társadalombiztosítási osztálya dolgozójának levelét is.

Kerekes Péter MAV-nyugdijas

TISZACSEGE
Báthory út 14

Kedves Kerekes Elvtárs!

Bizonyára meglepődik kedves Kerekes elvtárs, hogy a már türelmetlenül várt válaszomat a vasutas dolgozók lapján keresztül küldöm. Elnézését kérem, hogy legutóbbi levelét a vasutas dolgozók nagy családjának is a tudomására hozzuk és válaszomat ilyen nyilvánosan küldöm, de ez a levélváltás már nem kettőnk ügye. Szükséges tehát, hogy ezt a formát válasszam. Az a tény ugyanis, hogy Ön, ha nem is gondtalanul, de a biztos megélhetés reményében nézhet a jövőbe, elsősorban nem Kovács Sándor munkájának, hanem annak köszönhető, hogy a mi államunkban egyre inkább az embert látják a paragrafusok mögött.

Megvallom, jólestek köszönő sorai. Jólesett azért, mert hosszú hónapok óta húzódó nyugdij ügyében jól emlékszem arra, hogy volt amikor szép szóval, majd türelmetlenebb hangú levélben kereste igazát, aszerint éppen, ahogyan elkeseredése nőtt. Megértem, hogy a nélkülözések közepette és nyugdij iránti igényének többszöri elutasítása miatt türelmét vesztette és bizalma csökkent az emberekben, a szakszervezetben, népi államunkban. Jogos panasza azonban végül is megoldást nyert szakszervezetünk közbenjárására és visszamenőleges nyugdijját — 8000 forintot — is kézhezkapta. El tudom képzelni örömét és azt a változást, amely kedves Kerekes elvtárs az Ön életében azon a héten beállott, mikor a posta nyugellátását kézbesitette.

Még egyszer ismétlem, szivesen vettem köszönő sorait a szakszervezet nevében, a meghálálás módszerével azonban nem értek egyet. Nemcsak a magam, hanem valamennyi szakszervezeti munkatárs, aktivista és becsületes dolgozó nevében tiltakozom eljárása miatt. Sem én, sem pedig munkatársaim — akik hasonlóan önzetlenül fáradoznak jogtalanul megrövidített vagy igazságtalanul elutasított dolgozók érdekében — mindezt nem ajándékért tesszük. Ezt mi a dolgozók iránti legfőbb kötelességünknek érezzük. Persze az, hogy ilyen formáját választotta a köszönetnek, birálat szakszervezetünk és elsősorban a helyi üzemi bizottság felé, amely még nem tudta megmagyarázni Kerekes elvtársnak, hogy a meghálálást más eszközökkel is el lehet érni.

Azóta már visszakapta azt a 100 forintot, amelynek küldésére bizonyára a régi idők keserves tapasztalata késztette. Abban az időben — 1945 előtt — bizony gyakran kellett teli kosárral, pénzzel vagy egyéb aprósággal beköszönni a mindenható főnök ajtaján, ha azt akarta, hogy holnapra is jusson a szűkös kenyérből. Ennek az időnek azonban, kedves Kerekes elvtárs, örökre vége! Hogy még ma is akadnak, akik szívesen veszik a „figyelmességet"? Lehet, de reméljük, egyre kevesebben.

Ma már nem az Ön által alkalmazott eszközökkel kell meghálálni, ha valaki igazának érvényt szereztek, ha valakinek jogos panaszát a szakszervezet magáévá teszi és orvosolja. Tegyen úgy Ön is. Mondja el ott, ahol a nép államát, a szakszervezetet támadás éri, az Ön esetét. Sem többet, sem kevesebbet, csak annyit, amennyi történt. Ezzel zárom soraimat, kivánok az elvtársnak jó erőt és egészséget. Elvtársi üdvözlettel:

Kovács Sándor,
a Vasutas Dolgozók Szakszervezete társadalombiztosítási osztályának dolgozója

Mi akadályozza Pusztamonostor-állomás munkáját

Állomásunk dolgozóit elkeseríti, hogy olyan sorozatos nehézségekkel találjuk szemközt magunkat, ami miatt a tavalyi eredmények már lassan csak emlékké válnak. Több esetben jelentettem az illetékeseknek, hogy Hatvan állomás forgalmi szolgálattevői, különösen *Gólya* elvtárs felelőtlenül dolgozik. *Előzetes engedély és közlés nélkül túltengelyes vonatokat küld olyankor, amikor állomásunkon az engedélyezett páratlan túltengellyel közlekedő vonatok a keresztezésre várnak.* Hiába kérjük, hogy a páros vonatot értesítse arról, hogy zárt vágányra jár, ezt nem teszi meg. Emiatt a páros vonatot fel kell tartani a védőjelzőnél. Az ilyen esetek nap mint nap ismétlődnek és attól tartunk, hogy előbb-utóbb baleset fog előidézni. Meddig lehet sorozatosan megszegni az utasítást? (*Pintér Lajos* leveléből.)

Két állomás — a IV. kongresszusért

A VI. vasutasnap és az alkotmány-műszak lelkes versengését tovább folytatva, sőt fokozva készülnek *Békéscsaba állomás* dolgozói a szakszervezet IV. kongresszusára. Persze, lelkes, egyöntetű versenyhangulat csak úgy alakulhatott ki, hogy a dolgozókkal megismertettük, mit jelent szakszervezetünk életében és a vasutas dolgozók szempontjából a legfelsőbb szakszervezeti fórum összehívása, az elmúlt idők munkájának és a következő feladatok megoldásának megvitatása, valamint a Központi Vezetőség megválasztása.

A széleskörű ismertető munka mellett azzal is alá akarjuk húzni a kongresszus jelentőségét, hogy kongresszusi versenyt indítottunk, amelyllyel állomásunkat az élüzem cím elnyeréséhez akarjuk hozzásegíteni, A versenyben már az első napokban sok szakszervezeti funkcionárius ért el példamutató eredményt. *Kiszely András* ÜB-tag, tolatásvezető és brigádja kitűnően alkalmazza a megállás nélküli szalasztást lökéssorozattal. Ezzel a módszerrel a brigád 112 százalékra teljesítette a kocsimozgatási egységidőt. Ugyanezt az eredményt érte el versenytársuk, *Rábai Mihály* tolatásvezető brigádja. A bizalmiak közül kiemelkedik *Bereczki Imre* forgalmi szolgálattevő, aki brigádjával 113 százalékra teljesítette a kocsikifutási tervet és *Debreczeni József* jegyvizsgáló, aki udvarias, szolgálatkész munkájával 100 százalékot ért el.

A kereskedelmi szolgálatnál működő bizalmiak közül sokan szintén élen járnak a kongresszusi verseny eddigi szakaszában. *K. Szabó Imre* raktárnok és brigádja 120, *Farkas György* raktárnok és brigádja 130 százalékot ért el az árumozdítási terv teljesítésénél,

A kongresszusi verseny jelenlegi szakaszának egyik fő célja, hogy az állomás dolgozói jó, összehangolt munkájukkal kiküszöböljék a menetrend szerinti indításnál mutatkozó négyszázalékos lemaradást. *(Vajda János levele.)*

A PÉCSI SZAKSZERVEZETI BIZALMIAK PÉLDAMUTATÁSA

Amint közeledik a szakszervezet IV. kongresszusának időpontja, *Pécs állomáson* is mind több szó esik arról, miképpen segíthetnék elő legjobban a kongresszus sikerét. Az üzemi bizottság vezetőségi ülésén foglalkozott a kongresszus előkészítésével, a bizalmiak a nagy őszi szállítási feladatok elősegítésével, a versenyhangulat emelésével kívánnak hozzájárulni a kongresszus sikeréhez.

A bizalmiak közül *Tokai Gyula* forgalmi szolgálattevő különösen a szívén viseli, hogy példát mutasson a terv-teljesítésben és a munkafegyelem megszilárdításában. Tudja, hogy a bizalmi munka alapja: közvetlen kapcsolat a dolgozókkal, a jogos panaszok azonnali orvoslása, a kívánságok lehető teljesítése. A dolgozók sérelmeit, panaszait haladéktalanul eljuttatja az üzemi bizottsághoz. A szolgálat megkezdése előtt a napi munkát részletesen megbeszéli brigádjával, ugyanakkor érdeklődik az esetleges sérelmek, valamint az előző szolgálat alatt előfordult hiányosságok után.

A kongresszus tiszteletére Tokai elvtárs és brigádja vállalta, hogy a tolatások észszerűsítésével lerövidítik a fajlagos kocsimozgatási egységidőt, s ezzel hozzájárulnak a kocsiforduló idő meggyorsításához. Az a céljuk, hogy az egy kocsira előírt ötperces tolatási időt 4,5 percre csökkentsék.

Cserép Györgyné, a kereskedelmi szolgálat bizalmija, aki kiváló szakszervezeti munkájáért nemrégiben a „Szocialista Munkáért Érdemérem" kitüntetésben részesült, a szakszervezeti mozgalom fejlesztésének és megújhodásának egyik legtevékenyebb előmozdítója. Dolgozó társainak figyelmét a kongresszusi versenyben még fokozottabban irányítja az áruvédelemre, a gyors, pontos árutovábbításra, az őszi forgalom nagy feladatainak megoldására. *(Horváth József levele alapján.)*

Mit várnak a Gazdasági Vasutak dolgozói a szakszervezet IV. kongresszusától

A Gazdasági Vasutak küldötte a szakszervezet IV. kongresszusán *Kovács Kálmán* elvtárs, a GV szakszervezeti bizottságának elnöke lesz. Kovács elvtárs a következőkben számolt be arról, hogy a vasutas dolgozóknak ez a rendkívüli fontos szerepet betöltő rétege milyen várakozással tekint a kongresszus elé.

A Gazdasági Vasutak munkája ma már jelentős tényező az országos szállítási feladatok megoldásában. Szolgálati helyei behálózzák az egész országot,

mintegy 130 szolgálati főnökséget

számlál. 1955 júliusáig ezek a főnökségek szétszórtan működtek, ettől kezdve a MÁV nagy családjához tartoznak.

Üzemeink élete, ha lassan is, de egyre kedvezőbb képet mutat. Mindent elkövetünk azért, hogy dolgozóink életét könnyebbé és szebbé tegyük. Az eddigi eredményekben nagy része van szakszervezetünknek is, hiszen ma már csaknem minden üzemegységnél működnek szakszervezeti szervek. A nagy vasutas családhoz való tartozásunk tette lehetővé, hogy dolgozóink szervezettebb formában vehessék ki részüket az országépítő munkából. A múltban alig volt szervezett dolgozónk, ma büszkén említhetjük, hogy

dolgozóinknak mintegy 92 százaléka szakszervezeti tag.



A szakszervezeti élet fellendülése a munkaversenyben is jelentős eredményeket hozott. Dolgozóink jelentős százaléka kapta meg a kiváló dolgozó és a szakma kiváló dolgozója címet. A munkaverseny eredményességét bizonyítja az is, hogy 8 vonalfőnökségünk közül az első negyedévben egy, a másodikban pedig kettő kapta meg az élüzem kitüntetést.

Az eredmények mellett azonban nem hallgathatjuk el azokat a hiányosságokat sem, amelyeknek szinte naponta hangot adnak üzemi bizottságaink. Elsősorban is vasútvonalaink korszerűtlenségéről kell beszélni. Tudjuk, hogy ennek felszámolása hosszú időt, nagyobb befektetést igényel. Igen sok helyen hiányzik a korszerű felvételi épület, a dolgozók elhelyezésére alkalmas laktanya. De vannak olyan hiányosságok, amelyeket a dolgozókról való gondoskodás jegyében már jóval előbb ki lehetne és ki kell küszöbölni. Ezek

a munkavédelmi és munkásellátási hiányosságok.

Sok vitára és nem egyszer elkeseredésre ad okot az egyenruha és védőruha ellátás vontatottsága. Noha egyéb tekintetben egyenlő elbírálás alá esnek dolgozóink a nagyvasút hasonló munkakörben foglalkoztatott dolgozóival, mégsem sikerült még biztosítani az övékhez hasonlóan az egyenruha és védőruha ellátást.

Üzemi bizottságaink és szakszervezeti bizottságunk éberen őrködik a kollektív szerződés minden pontjának betartása felett, és eredményesen segíti a szakszolgálatot is a kollektív szerződés teljesítésében. Sajnos, azonban a szerződésben vállalt

egyes magasépítmények megvalósítása veszélyben forog,

mivel a GV nemigen kap kivitelezőt a munkákhoz. Ezen a téren több segítséget várunk a vasúti főosztály illetékes szakosztályától, de a szakszervezeti központtól is.

A szakszervezeti bizalmiak, az üzemi bizottságok és a szakszervezeti bizottság egyaránt a legteljesebb mértékben igyekszik elősegíteni a XI. vasútüzemi értekezleten és a szakszervezet központi vezetőségének július 9-i ülésén hozott határozatok teljesítését, a GV őszi forgalmának sikeres lebonyolítását. Bízunk abban, hogy munkánkra,

szociális és kulturális helyzetünk javítására

a jövőben még több figyelmet fordít a szakszervezet. A IV. kongresszustól hathatós segítséget várunk ahhoz, hogy fokozatosan megszűnjenek munkavédelmi és munkásellátási hiányosságaink.

Még ma is idegenkedünk az újtól?

A kereskedelmi szolgálatnál a fejlődés, iparunk struktúrájának megváltozása, a szállításra kerülő nehéz súlyú áruk volumenének növekedése, egyre szükségszerűbben követelte a kirakások gépesítését. A vasút felső vezetősége látva ezt, különösen az elmúlt évben áldozott sokat a kocsikirakások gépesítésére.

Tavaly 23 súlyponti állomáson kezdtük meg a 10 méter fesztávú, 5 tonna teherbírású rakodódaruk építését, amelyeket — egy-két kivétellel — ez év áprilisában és májusában üzemeltetésre át is vettek. Az üzemeltető állomások egy részének személyzete azonban nem úgy fogadta a darukat, mint segítőjét. Nem vették figyelembe, hogy ezek a gépek a kocsikirakás meggyorsításának, a kocsiforduló csökkentésének hathatós eszközei.

Ahol szeretik a gépet...

Miskolc-Gömöri pályaudvaron Fehér János kereskedelmi állomásfőnökhelyettes és dolgozótársai örömmel fogadták a daru üzembehelyezését. A vállalatokkal már a beállítás időpontjára megállapodást kötöttek a daru használatára. Az eredmény nem is maradt el. Májusban 716, júniusban 1149 tonna, júliusban 895 tonna árut mozdítottak daruval. Az 50 méteres darupálya máris rövidnek bizonyul. Miskolc-Gömörin a daru valóban a dolgozók segítője.

Budapest-Angyalföld állomáson, ahol — a budapesti igazgatóság VI. osztálya, valamint az 5/A és az 5/E osztály mulasztása miatt — csak augusztus 10 óta üzemel a daru, máris jó eredményeket értek el. Augusztus 22—31 között 313 tonna árút mozdítottak vele. Ha *Adorján Árpád* kereskedelmi állomásfőnökhelyettes az eddiginél jobb szervező munkát végez, a daru teljesítménye tovább fokozható.

...és ahol nem

A *Szeged-Tisza* pályaudvaron üzembehelyezett daruval értek el ugyan eredményeket, de megállapításunk szerint hiányzik a gép szeretete. A lelkiismeretlen munka miatt a daru nagyon sokszor üzemképtelen, s ez nemcsak az állomás, hanem a vállalatok tervét is felborítja. *Engel József* kereskedelmi állomásfőnökhelyettesnek és az igazgatóság VI/7. rakodásgépesítési csoportjának is feladatai vannak még a gép megszerettetésében és üzembiztossá tételében.

Zalaegerszegen az állomás kereskedelmi dolgozói *Kovács László* kereskedelmi állomásfőnökhelyettessel együtt nem szeretik a darut. Annak ellenére, hogy *Kovács* elvtárssal a KPM kiküldöttje — e cikk írója — megtárgyalta a szervezés kérdéseit, mégsem történt változás.

A *szombathelyi igazgatóság* VI/5. és VI/7. csoportjának is akad tennivalója. Ha többet foglalkoznak a daruk üzemelési kérdéseivel, segítik az állomásokat, akkor a közeljövőben jobb eredményekről számolhatunk be.

Bajok vannak *Nagykanizsán* is. Annak ellenére, hogy az állomásra érkező küldeményeknek 4—5 százaléka darús áru, a daru mégis kihasználatlan. Az okot a vállalatok és az állomás nem megfelelő kapcsolatában és a géptől való idegenkedésben kell keresni. A Kőolajkutató Vállalatnál *Fajszi* elvtárs, a MASZOLAJ Gépgyár szállítási vezetője *Král* elvtárs, a 3. sz. Mélyépítő Vállalat részéről *Barbalics* elvtárs, a Nagykanizsai Erdőgazdaság igazgatója *Schneider* elvtárs várják, hogy az állomás felkeresse őket és megállapodást kössön velük. A mulasztásért *Bali* elvtársat, a kereskedelmi hivatalnokot terheli a felelősség. Ezen jelenségre az igazgatóság VI/5. és VI/7. csoportjának is fel kell figyelni.

Lehetne tovább sorolni a jó és a rossz példákat, de nem ez a célunk. A daruk csak akkor válnak az állomás és a vállalatok segítőivé, ha a vezetők és dolgozók magukénak, segítőtársuknak érzik.

A darukat üzemeltető állomások vezetői vizsgálják felül a darukkal kapcsolatos eddigi nézeteiket, bátran tárják fel észrevételeiket és közös erővel érjék el, hogy minden üzembehelyezett darut a dolgozók ne ellenségként, hanem segítőtársként kezeljenek.

AUER JÁNOS
KPM I/5. A.

Udvariasságból elégtelen

Foglalkozásomnál fogva sokat utazom az országban. Igy nem csoda, hogy sokan ismernek. De ismerjen bárki, durvának, kötekedőnek sehol nem tartanak. (Amennyiben mégis, kérem írják meg a szerkesztőségnek.)

Ennek előrebocsátása után leírom az egyik utazásom eseményét.

Szeptember 2-án Budapestről Zalaegerszegre utaztam. Tapolcán át kellett szállnom a 7512-es számú vonatra. Talán a hosszú éjszakai utazás miatt, vagy el-elmerengő természetem következtében alig vettem észre, hogy mellém ért az ellenőrző, vizsgáló főkalauz. Határozott mozdulattal nyúltam zubbonyom felső zsebébe szabadjegyemért, amikor a fővizsgáló önérzetetsértő, durva hangon rámszólt:

— Na, gyerünk, gyerünk! Ne vakaródzon olyan sokáig!

E hang használatát kikértem.

— Én nem vakaródzom, szíveskedjék más hangon beszélni!

A fővizsgáló e megjegyzésemet fegyelmezetlenségnek minősítette. Visszakérte arcképes igazolványomat és felírta nevemet. Később a kocsi peronján azt magyarázta, hogy miután nem kézben tartott jeggyel vártam közeledését, azt feltételezte, hogy akadályozni akarom munkáját.

Most ezúton jelentem ki, hogy ilyen szándékom nem volt. Ismerem a vasutasok munkáját és jól tudom, hogy megbecsülést érdemelnek. Szándékosan csak akkor tettem volna így, ha a szolgálati felsőbbség azzal bízott volna meg, hogy a vizsgáló főkalauzt vizsgáztassam le udvariasságból. Ekkor esetleg szándékosan szunyókáltam volna, vagy hosszasan keresgéltem volna a jegyemet. Igaz, hogy ezt sokan megteszik, ha nem is boszszantásból, de az ilyen utasokkal sem lehet durván beszélni. Szóval kijelentem, bennem nem volt rossz szándék, vizsgáztatói megbizatásom sem volt. Ennek ellenére a Tapolca honállomású fővizsgáló udvariasságból alaposan levizsgázott.

Kovács József



Adám Ferenc darabárus felvevő raktárnok és Tolnai Pál kocsirakományos raktárnok Salgótarján-külső pályaudvar kereskedelmi szolgálatának legrégibb dolgozói közé tartoznak. Nagy alapossággal, körültekintéssel, megbizhatóan végzik teendőiket.

(Kovács Géza felv.)

KÖLCSÖNÖSSÉG

— Elbeszélés —

A lármázó, víg kirándulók hirtelen megrohanták az ablakokat. — Állomás következik gyerekek — kiáltott valaki. Természetes, hogy ilyenkor mindenki igyekszik látni valamit, dehogy mondana le erről az élvezetről.

Siófok! — mormolta röviden, kurtán a jegyvizsgáló. A figyelmes utas joggal kifogásolhatta volna ezt a hangot, melyet ez a szép szál, egyenruhás fiatalember inkább saját magának szánt, mint az utasoknak.

Kelemen a vonat mellett azon tépelődött, hogy még mindig egy óra az út Fehérvárig. De aztán jön a hűs sörözö és persze Irénke! Elmélázva gondolt a lányra, miközben szinte értetlenül bámult a behaladó ellenvonatra.

Ezalatt kocsijánál egy idős házaspár igyekezett felkapaszkodni a lépcsőre. Először az apóka próbálkozott a számára egyáltalán nem kellemes műveletet végrehajtani és miután hosszabb harc árán sikerrel járt fáradozása és végre az ajtóban állt a győztesek diadaljújtatásával, mit sem törődve patakzó homlokával, rogyadozó inaival, hős elszántsággal nyújtja jobbját beteges nejének, ki még lent állott, s szörnyülködve nézte hitvese emberfeletti munkáját.

Most a nénikén volt hát a sor, hogy alávettessen e gigászi erőpróbának, melyen férjeura már sikeresen átesett. Ahogy ott lebegett a lépcső és a föld között, bizakodva, majd szinte könyörgő szemmel nézett segítség után. Hirtelen remélni kezdett, hiszen felfedezte Kelement. De a remény csak remény maradt. Egy újabb sikertelen kísérlet után már éppen szólni akart, amikor egy udvarias férfi készségesen felsegítette élete párja mellé.

Kelemen szemtanúja volt az esetnek, de mit sem törődve az öregekkel, elfordulva egy hatalmasat ásított, s mivel több utas rosszalló tekintetével találkozott, némi zavart érzett. Hogy hibáját jóvá tegye, fürgén ugrott a szemközti kocsihoz. (De még milyen gyorsan.) Mohó kezekkel nyúlt a nő karcsú dereka felé, hogy gyöngéden, finoman felsegítse, s keze érintése csakugyan mohó lehetett, miközben „véletlenül" eltévedt. A nő megfordult, aranyló szőke haja leomlott formás vállára. Bájos arcáról, alakjáról ne is beszéljünk. Elég az hozzá, hogy a szóbanforgó hölgy hálásan mosolygott a mi fiatal, szolgálatkész Kelemenünkre, akinek vére sebesen lüktetett.

— No, csak hazaérjünk, majd az Irénkét — járt az eszében. Már indult a vonat, de még mindig a felsegített nő leste, aki feltűnően hasonlított a menyasszonyára.

Elhaladtak az állomás előtt. Kelemen mosolyogva tisztelgett, aztán belépett a kocsiba. A jegyeket kérte. Fölényesen, kíméletlen szigorral, hidegen. Az ősz ember nem találta azonnal. Kelemen türelmetlenkedett, az öreg csak kotorászott, a jegy még sem volt sehol.

— No, mi lesz már? — csattant a hangja. Majd valamivel lejjebb: — váltottak jegyet, vagy nem?

— Jaj, megvan már fiam, megvan — szólt a nénike — itt van tessék, el is felejtettem, hogy énnálam van... Látod, Tatus, hiába is kerested volna.

A jegyeket kilyukasztva visszakapták, s már épp menni akart tovább, mikor az öregek megkérdezték, hogy mikor kapnak csatlakozást Pest felé.

— Nem érek most rá! Miért nem kérdezték meg a pénztárnál. És Kelemen rohant tovább, mérgesen becsapva az ajtót.

A kocsi túlsó végén felfedezte az uj vendéget. Kedves udvariassággal kérte a jegyét, s titokban remélte, hogy talán nincs, mert ezt a csinos lányt úgyis elvinné, hiszen mindent el lehet intézni, különösen az ilyesmit.

Robog a „hétvégi", csattognak, pattognak a kerekek. Milyen egyhangú zene, de milyen édesen olvad egybe a víg nótával, az úttörők vékony hangocskájával, a felnőttek vérteli énekével, és repül, száll az alkonyi szélben. Távolban a Bakony láncai, arrébb a Balaton csücske, amint lágyan fodrozza a homokos partot. És a vonat rohan, rohan. Friss, üde levegő, tiszta és illatos, a rét dús zöld, a pálya mentén sudár jegenyék. Egy eltévedt méhecske versenyt repül, hogy aztán fáradtan essen be az ablakon éppen Mancika nyakába, aki kéthetes üdülésből jön, hogy most már sikeresen vizsgázzon a forgalmi utasításokból.

Aki csak tehette, ott tolongott az ablakoknál. Nézték a tovatűnő tájat, a rózsaszín bárányfelhőket, a bíborvörös naplorongot és a feltünedező kéményeket, tornyokat, házakat. Váltókon zörögtek a kerekek, aztán lassult az iram, szikráztak a fékek és megállt a vonat.

— Végállomás! — hangzik innen is, onnan is. A tarka tömeg tolong, hullámzik a kijáratok felé, izgatott hangzavar, kiabálás, futkosás. Kigyúlnak a lámpák. Hangos kiáltozással csatangol egy újságárus.

Néhány hét múlva, amikor már csaknem elfelejtettem a siófoki esetet, ismét találkoztam Kelemen barátunkkal egy állomáson.

— Siessetek, mert nem sokára indul a vonat — sürgette szüleit, meg egy feltűnően szép leányt. — Én meg veszek valami újságot. S már ott is termett a kis pavilon előtt. Flegmán átnyúlt három vevő feje fölött, de azok híven ragaszkodtak a sorrendhez és eléggé gorombáknak bizonyultak. Igy hát kénytelen volt várni. Tehetetlen dühében rágta a szája szélét, de hát a sorrend az sorrend.

Félszemmel a vonat felé sandított, s uramfia mit látott. A kalauz gyakorlott mozdulattal nyúlt egy fiatal nő hóna alá. Azt már nem látta, de érezte, vadul, féltékenyen érezte, hogy az a férfi, a „kolléga" egy pillanatra ott felejti forró tenyerét. S látta azt is, hogy miként szülei, saját öreg szülei szálltak fel, az érdemes férfiú hirtelen támadt ötlettől hajtva, másfelé fordult, s az öregek kénytelenek voltak minden beavatkozás nélkül felkapaszkodni a számukra szinte elérhetetlen lépcsőkre.

Mikor Kelemen újságokat lobogtatva fellépett, nem is állhatta szótlanul a dolgot. Mérgesen, fagyosan tett megjegyzést a kalauzra. De hirtelen valami eszébe juthatott, mert túl hangosan betette az ajtót, s a sarokba vetette magát az ablak mellé. Látszólag az újságokba merült, de valójában bosszankodott, egész Debrecenig szótlanul, mogorván gubbasztott. Hiába csacsogott bájosan, kedvesen, hiába simogatta Irénke.

Durász Nándor
vonatkísérő
Kisterenye

A SZERKESZTŐSÉG POSTÁJÁBÓL

Felül kell vizsgálni

Az elmúlt évek során több olyan rendelet jelent meg, amely nem vette figyelembe a pályamunkások érdekeit. Az ilyen rendeleteket felül kellene vizsgálni és megfelelően módosítani. Például az OMB 3251—50, 3251—511/951 sz., valamint az ezt kiegészítő 32/93/1952. I/4 Á. számú rendeletet.

A pályamunkások kiküldetési díja — az említett rendelet szerint — a pályamesteri szakaszon kívül végzett munka esetén, ha a távolléti óra tíz óránál több, hat forint. Ugyanezek a rendeletek a szakmunkások és iparosok hasonló feltételek mellett történő kiküldetése esetén 12 forintos napidíjat állapítanak meg.

A rendelet nem határozza meg, hogy 12 óránál több távollét után kifizethető-e a pályamunkások részére is a 12 forintos napidíj.

Véleményem szerint kiküldetés esetén az iparosok és szakmunkások mellett a pályamunkások is csak azonos feltételekkel juthatnak élelemhez. Ha a szakmunkások és iparosok a magasabb kereseti lehetőségek mellett megkapják a 12 forintos élelmezési költségmegtérítést, a pályamunkásoknak is meg kellene kapni, ha távolléti órájuk meghaladja a 12 órát.

Nagy László instruktor
budapesti területi bizottság

Itt a tettek ideje

Pártunk és kormányunk egy sor intézkedést tett az elkövetett hibák gyors kijavítására. Valóban itt a tettek ideje. Okulva a múlt hibáin, vettem én is kezembe a tollat, hogy egy súlyos hibára felhívjam a figyelmet.

Szeptember 3-án az 1764. sz. irányvonattal 53 kocsi zúzottkő érkezett pályafenntartási főnökségünk címére *Nógrádkövesd* állomásról. A főnökségnek szeptember 4-re 10 kocsira ötnapos kocsiigénylése volt beadva zúzottkő szállítására *Püspökladány* állomásra. Az elszállítandó zúzottkő már hónapok óta itt van tárolva. Amikor az irányvonatról az előértesítést megkaptuk, tekintettel arra, hogy a 4-re megrendelt nyitott kocsik még nem álltak rendelkezésünkre, felhívtuk a püspökladányi áruirányítót, engedélyezze, hogy az 1764-es vonattal 10 kocsit kirakatlan továbbítsunk Püspökladányra új fuvarlevéllel, hiszen így a következő napi 10 kocsi hiányunkat is fedeznénk. Az engedélyt nem kaptuk meg. Az 53 kocsi zúzottkövet ki kellett raknunk. A kiürült szerelvényből tíz nyitott kocsit visszatartottunk hiányunk fedezésére és 4-én a 10 kocsit újból megraktuk.

Ha csupán a négy számtani alapműveletet ismerjük, könnyen kiszámíthatjuk, mennyi hátrány származott ebből az intézkedésből.

Bodák István árupénztáros,
Fegyvernek

Jóvá kell tenni

A Szocialista Vasútért szeptember 3-án cikket közölt *„Fiatal vonatkísérők néhány problémájáról"* címmel. Sajnos, azt kell mondani, hogy a cikk írójának igaza van. Nálunk Szolnok állomáson nincs nagy becsülete a szakvizsgának. Előfordul, hogy 565 forint a besorolása olyan dolgozónak, akinek nincs szakvizsgája, viszont 540 forint olyannak, akinek két szakvizsgája is van.

Haladéktalanul felül kell vizsgálni állomásunkon a legutóbbi bérrendezés végrehajtását is. Véleményem szerint súlyos igazságtalanságok történtek, amelyeket feltétlenül jóvá kell tenni.

Mészáros Sándor
Szolnok állomás

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

III. VERSENYSZAKASZ 1. FELADAT

Az alábbi két vágányon álló kocsisorból számtani sorrendnek megfelelően három vonatot kell egyszerre elkészíteni. A három vonat egyidejű rendezéséhez a kocsik által elfoglalt két vágányon kívül még három szabad vágány áll rendelkezésére.

I. 8 3 2 7 5 4 9 11 1 5 3 7 9 4 6 3 12 15
II. 14 12 10 9 5 3 2 7 8 13

Az első vonatba az 1—5; a második vonatba a 6—10, a harmadik vonatba a 11—15 számmal jelzett kocsicsoportok tartoznak.
Az első és harmadik vonat menetiránya: —›
A második vonat menetiránya: ‹—

A kihúzás iránya: —›
Beküldési határidő: 1956. szeptember hó 26.

Az alábbiakban közöljük a II/3 feladat megoldását.
Rendezendő kocsisor:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 — 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

A kihúzás és a vonat menetiránya megegyezik.

A megoldás a megjelölt kocsicsoportok összevonása és a vastagított 1 jelű kocsicsoport kiemelése (gépen marad) után a lépcsőzetes elap és dupláző változat kombinációja szerint történik.

A feladatot **Káli Ottó** (Kál-Kápolna) az ismertetett módszer szerint hibátlanul oldotta meg. Lényegtelen formai eltérésekkel, ugyanolyan pontértékű munkát végzett **Sümeghy Lajos** (Várpalota) is.

Káli Ottó a fenti kocsisort a 10 és 11 kocsicsoport között megosztotta és a megjelölt és már összevont kocsicsoportból kialakította az első rendezési képet. Majd az 1 jelű kiemelt kocsicsoport gépen hagyása és az I. vágány teljes kihúzása, illetőleg az 1 jelű kocsicsoport álliva hagyása után a páros számú kocsicsoportok megfelelő helyre és a páratlan kocsicsoportoknak az I. vágányra történő visszalökése után kialakította a második rendezési képet.

A gépen hagyott 1 jelű kiemelt kocsicsoporttal együtt ismét az I vágányt húzta ki és a páratlan jegyű kocsicsoportokat úgy rendezte szét, hogy az egyforma jelű kocsicsoportok összezárás után számtani sorrendben helyezkedtek el a vonatban. Ez a harmadik rendezési kép.

A szétrendezést 4 zárás követte.

A feladat megoldásához az alábbi ezétrendezés szerint összesen 3 kihúzás, 4 zárás, 20 lökés és 88 kocsimozgatás volt szükséges.

	első rendezés		második rendezés		harmadik rendezés
I.		1 —	3 5 — 7 — 9 —›		
II.	11	10 —	10 —		9 —
III.	9	8 —	8 —		7 —
IV.	7	6 —	6 —		5 —
V.	5	4 —	4 —		3 —
VI.	3	2 —	2 —		1 — 1

1	kihúzás	5 lökés	22 kocsimozgatás
1	„	9 „	20 „
1	„	6 „	12 „
1	zárás	—	8 „
1	„	—	8 „
1	„	—	8 „
1	„	—	10 „
7	mozgás	20 lökés	88 kocsimozgatás

Pontszám: 42 + 20 + 44 = 106 pont.

A megfejtések értékelése a'alapján: **Káli Ottó** Kál-Kápolna 106, **Sümeghy Lajos** Várpalota 106, **Vincze János** Bátaszék 116, **Farkas János** Mezőtur 131 pontot ért el. **Káli Ottó** és **Sümeghy Lajos** dicséretes, jó munkát végeztek. Munkájukat alaposság jellemzi.

Vincze János megfelelő módszert alkalmazott, kár, hogy a kocsicsoportok összevonását elmulasztotta. **Farkas János** az arányos kisorozási eljárást saját elgondolása szerint alakította. **Szenes Ottó** pályázatát sajnálatunkra nem fogadhatjuk el, mert a szemberendezéssel végzett munka után az azonos jelű kocsicsoportok a vonatban nem számtani sorrendben helyezkedtek el, mint ahogyan az a feladatban elő van írva.

A II/2 feladathoz utólag érkezett megfejtés: **Szenes Ottó** Szolnok 111,5 pont.

Ifjúsági élet

KIKNEK A MULASZTÁSA?

A napokban levelet kaptunk egyik fiatal olvasónktól, Schmidt Bélától, a Déli fűtőház ifjúmunkásától. A levélíró sok társa nevében panaszolja a vasút jövendő műszaki gárdája továbbképzésének akadályait, bürokráciáját. Többek között így ír:

„A MÁV Vasútgépészeti Technikumot elvégezve az Északi- és Landler Járóműjavítóba kerültünk másféléves gyakorlatra. A műhelyi kiképzés ez év márciusában befejeződött és a fiatalok egy része a főműhelyekben maradt, a többség pedig átkerült a különböző fűtőházakhoz, hogy elsajátítsa a vontatási tudnivalókat. A járóműjavítókban egy úgynevezett „kiképzési terv" alapján dolgoztunk, amely előírta, hogy melyik üzemrészben mennyi időt kell eltöltenünk. Mi ezt helyesnek találtuk. Amikor a fűtőházakhoz kerültünk, szintén meg kellett volna kapni a kiképzési tervezetet, de a mai napig sem kaptuk meg. Enélkül pedig nem tudjuk jól beosztani az időnket, nem céltudatosan telnek napjaink. A fűtőház kizárólag mozdonylakatosi munkakörben foglalkoztat bennünket, pedig más munkakörben is volna mit tanulnunk, hogy jó gépésztechnikusok legyünk."

A továbbiakban a levélíró társai nevében azt panaszolja, hogy nem látják világosan a jövőjüket, *nem tudják mi lesz belőlük.* Emellett igazságtalanságok is érik őket. *Nem kapják meg például a technikus gyakornokoknak kijáró egyenruhát és a kinevezést sem a II. szakcsoportba,* pedig megvan az érettségijük.

A panaszoslevelet kézbevéve megpróbáltunk az ügy végére járni a vasúti főosztályon. Jártunk szobáról-szobára — senki sem tudja, hogy mi lesz ezekkel a fiatalokkal. Annyit sikerült megtudnunk, hogy *annak idején a Vasútgépészeti Technikumot végzettekből műszaki reszortosokat akartak képezni.* Ma azonban ennyi reszortosra nincs szükség, hiszen az akkor tervezett iparfejlesztés ütemét jelentősen lelassították, hogy — az új helyzetnek megfelelően — lassabban, de biztosabban haladhassunk előre, emelhessük az életszínvonalat. Ez helyes. De mi lesz ezekkel a fiatalokkal, akiket annak idején különböző ígéretekkel a technikumba hívtunk? Mi lesz belőlük? Műszaki reszortos, vagy mozdonyvezető? Esetleg művezető, vagy egyszerű szakmunkás? *Tisztázni kellene nyíltan és őszintén a jelenlegi lehetőségeket.*

Beszéltünk a Déli fűtőház vezetőjével és megkérdeztük, mit tud a fűtőházban jelenleg dolgozó Vasútgépészeti Technikumot végzett hat fiatal jövőjéről. A válasz ez volt: *Másfél évig lakatosok lesznek, de semmi többet nem tudok, kiképzési terv nincs a számukra.*

Itt lenne az ideje, hogy szembenézve a helyzettel tisztázza végre a fiatalok lehetőségeit az oktatási szakosztály és a 7. szakosztály, valamint mindazok, akikre tartozik e fiatalok ügyének intézése.



Rákos állomáson teljesít szolgálatot Vankó Imre tornyos váltókezelő. A nagyforgalmú állomás javuló eredményeinek elérésében neki is része van.

(Kovács Géza felv.)

Rendet teremtünk a Veszprémi Törekvésben

A Veszprém megyei Népújságban júliusban három cikk jelent meg sportkörünk ökölvívó- és labdarúgó-szakosztályának munkájáról. A labdarúgó-szakosztályról a „Szocialista vasútért" is közölt egy bíráló cikket szeptember 3-i számában.

A sportkör vezetőségi ülésén a cikkek feletti vitában sok problémát tisztáztunk. Többek között a sportkör elnöke, Zágon elvtárs és a sportkör gazdasági felelőse, Lesz elvtárs közötti viszonyt. Bebizonyítottuk, hogy a sportkört csak kollektíven lehet vezetni. Az értekezlet után határozat született, melynek végrehajtásával sok hiányosságot azonnal meglehetett volna szüntetni. A határozatban szerepelt a szerkesztőségnek adandó válasz is.

Mi történt a határozathozatal után? Semmi és több minden. Helyesebben semmi a sportkör elnöke és több minden az ÜB részéről. A határozatot egy nappal az értekezlet után átadtuk a sportkör elnökének és gazdasági felelősének. Zágon elvtárssal külön is megbeszéltük a Népújságban megjelent cikkre adandó választ. Ugyanakkor megkértük, készüljön fel, hogy az ÜB vezetőségi ülésén beszámolhasson a határozatok végrehajtásáról.

Zágon elvtárs a cikket nem írta meg, az ÜB-ülésre nem jött el, hanem szabadságot kért. Az ÜB előtt ekkor már tisztán állt, hogy honnan ered a hibák jórésze. Nem állítjuk, hogy egyedül Zágon elvtárs a felelős ezekért. Hibáztathatók a többi sportköri vezetők, a játékosok, egyes szurkolók, de az üzemi bizottság is. Igaz, Zágon elvtárs nem nagyon tartotta fontosnak az ÜB segítségét, pedig annak ő is tagja volt. Minden kérdésben egyedül intézkedett. Így került vissza a vasúthoz például Németh Sándor labdarúgó, akit egyszer már botrányos viselkedéséért el kellett távolítani és aki most, visszavétele után önkényesen kilépett, tegyük mindjárt hozzá — dolgozóink nagy megnyugvására.

Goreczki elvtárs arról ír cikkében, hogy azért nem tudott jó munka kialakulni a sportkörben, mert az elnök és a gazdasági felelős szakmai vonalon függő viszonyban van. Ez igaz, de Zágon elvtárs, mint vezénylőtiszt elég szabadon rendelkezik munkaidejével. Gyakran kért és kapott engedélyt szolgálati főnökétől, hogy a városban sportügyeket intézzen. Ezt az időt magánügyek intézésére használta fel. Jól tudta, hogy mikor nincs az egyesületnek pénze — mégis rendelkezett kifizetésekről. Az sem volt helyes, hogy aki nála pénzért jelentkezett, azzal küldte a gazdasági felelőshöz: Csak jól verd meg az asztalt, majd akkor ad pénzt a főnök. Rossz munkáját akarta palástolni, amikor azt panaszolta mindenfelé, hogy a szolgálati főnök miatt nem tud dolgozni.

Zágon elvtársat közel egy hónapja felfüggesztettük tisztsége alól. Azóta az egyesületet a vezetőség kollektívan irányítja. Egy hónap nem sok idő, mégis vannak már eredmények. Aktívabb lett a vezetőség, lelkesebb a munka, újra megkezdődött a hónaposkkal ezelőtt abbahagyott öltöző és mosdó építése a Törekvés-pályán, rendeztük a tartozásokat. Mozgolódás van az egyes szakosztályokban. Javul a szellem a labdarúgó-szakosztályban. A vezetőség többször ül össze megbeszélésekre és igyekeznek mindent elkövetni, hogy jobb legyen a munka.

Úgy gondoljuk, biztató jelek ezek s ha így folytatódik, akkor rövidesen nem hibákról, hanem a Veszprémi Törekvés eredményeiről írhat a sajtó.

Farkas Lajos ÜB-elnök

Bemutatkozott Pécs-állomás „Ütköző"-együttese

Már jelentettem, hogy nagy szorgalommal készülődik bemutatkozására Pécs állomás új művészeti együttese, a „Pécsi Ütköző". Azóta megtörtént a bemutatkozás, mégpedig szép sikerrel.

A vasutas művelődési otthonban telt ház előtt lépett színpadra a hat tagból álló gárda és szatirikus, tréfás jelenetekkel szórakoztatta állomásunk dolgozóit, akik hálás tapssal jutalmazták a szellemesen megírt és előadott számokat. Szereplésük során körsétára vittek a hallgatókat Pécs állomáson. A séta első állomása a személypénztár volt. Ebben a jelenetben a személypénztárosok rendkívül nehéz munkáját mutatták be a humoros oldaláról. Majd az állomás déli forgalmának bonyodalmait ábrázolták sok vidám ötlettel. Nagyon tanulságos volt az a jelenet, amely azokat a dolgozókat mutatta be szatirikus ábrázolási eszközökkel, akik fizetési napon csapatosan tódulnak az Utasellátó söntéséhez, akár szolgálatban vannak, akár nem. Igen nagy sikere volt annak a jelenetnek, amelyben a kocsimester térdre rogyva, összetett kézzel rimánkodott a tolatómozdony személyzetének a gyorsabb mozgásért, így mutatva be a pécsi társszolgálati ágak „jó viszonyát". Természetesen nem maradt ki a pályafenntartás sem, ez a szolgálati ág is megkapta a magáét a javításándékú, jóindulatú, tréfás bírálatból.

LEITI FERENC
Pécs állomás

Száztáblás válogatott sakkmérkőzés

Az országos sakknap alkalmával a SZOT és a Népszava száztáblás válogatott sakkversenyt rendezett. A csepeli sportcsarnokban a díszes seregért nyolc nagy egyesület — a Bástya, az Építők, a Kinizsi, a Szikra, a Törekvés, a Vasas, a Vörös Meteor és a Vörös Lobogó — versenyzői mérték össze tudásukat a sakktábla felett.

A nagyszabású versenyre a Törekvés már augusztus közepén megkezdte a felkészülést és arra törekedett, hogy a legerősebb összeállítású válogatottat tudják indítani. A különleges, egy órás mérkőzésekre, két mesterjelöltet, 26 elsőosztályú, 62 másodosztályú és 53 harmad- és negyedosztályú minősítéssel rendelkező versenyzőt jelöltek ki, tehát a megfelelő tartalékgárdáról is gondoskodtak.

Az első fordulóban a Törekvés 83:17 arányban fölényesen legyőzte a Kinizsi együttesét. A jó tartalékgárda lehetővé tette, hogy az első fordulóban néhány játékos pihenjen és felkészüljön a következő fordulóra. A második fordulóban a Törekvés a Vasassal mérte össze erejét. A Vasas a verseny favoritjának számított, mégis a lelkesen küzdő vasutas sakkozók 52:48 arányban győzték le a favoritot. A döntőben a Törekvés a Vörös Meteorral került szembe. A végig izgalmas küzdelemben a Törekvés megtartotta a mindjárt a verseny kezdetén szerzett előnyét és végeredményben 53:47 arányban legyőzte a Meteort, megnyerte a SZOT és Népszava sakkversenyét.

Czigoj Gyula
a Törekvés sakkbizottságának elnöke
Dr. Péchy József
a Törekvés sakkválogatott szervezési megbízottja

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Karikás János (Szombathely), **Benedek Miklós** (Miskolc), **Farkas Lajos** (Veszprém). **Mármarosi László** (Bátaszék), **Bódogh Mihály** (Dombóvár), **Angyal József** (Salgótarján), **Patay János** (Bp. Magasépítési Főnökség), **Valda János** (Békéscsaba), **Cseh Zoltán** (Szolnok), **Németh Ernő** (Ajkacsinger), **Hajós Ernő** (Veszprém) leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Koczka Ferenc (Csugar), **Szilágyi Sándor** (BVKH), **Hójjas György** (Dombóvár), **Cserháti József** (Szeged), **Bertók József** (Zalaegerszeg), **Győri Imre** (Kiskunhalas), **Garaba István** (Szob) leveleiket továbbítottuk.

Darabos Ferenc (Kaposvár): Az illetékes pályamesterek a fonyódi mozdonyvizsgáló csatorna lefolyójának kitisztítását múlt hónap 6-án, a siófokit 8-án elvégezték. A hosszas huzavona a kivizsgálásról adott jelentés pontatlanságából adódott. **Venczel György** (Zirc): A vezérigazgató elvtárs hozzájárult ahhoz, hogy a dudarbányai vasutas dolgozók étkeztetésével azonos módon a zirci vasutas dolgozók is ugyanazon feltételek mellett részesüljenek az étkeztetésben. Az Államvasutak által vállalható legmagasabb térítés ez esetben személyenként és naponként 4,40 forint. **Melis András** (Nyíregyháza): Verse, sajnos, későn érkezett, már nem tudjuk hasznosítani. **Sóbell János** (MÁV Építési Géptelep): Az építési főnökségeknél a főnökség központjában szolgálatot teljesítő dolgozókra a 6260/B/7/1951. I/3. A. és az ezt kiegészítő rendeleteknek a vállalatokra vonatkoztatható joghatályos felsorolásával érvénnyel bírnak. Az említett rendelkezések szerint ellenőrzésre rendszeresen vidékre küldött dolgozók munkaköre külszolgálatos munkakörnek minősül. Mivel a munkavédelmi előadó, munkakörének jellegénél fogva ellenőrzésre rendszeresen jár vidékre, munkaköre külszolgálatos munkakör. Ezért kirendelés esetén részére a külszolgálatot teljesítő dolgozót megillető élelmezési költség számolható el. **Cserkuti Mihály** (Kurd-Csibrák): Azok a dolgozók, akik folyamatos ruhaellátásban részesülnek, esedékes ruhájukat abban az ütemben kapják, ahogyan a népgazdaság a MÁV részére biztosítani tudja. A pályafenntartási szakszolgálatnál a folyó évben esedékes ruhák tekintélyes részét már kiosztották. A megszűnt vállalatoknál, így a volt pályaépítő, illetve vasútépítő vállalatoknál foglalkoztatott I—IV. szakcsoportba tartozó azon dolgozók, akik a kiterjesztés során egyszeri ellátásban részesültek, de folyamatos ellátásra jogot nem szereztek és azok, akik ezekben a szakcsoportokban eddig egyenruhát nem kaptak, 1957. január 1-től kezdődően ugyanolyan mértékben részesülnek szolgálati egyenruha ellátásban, mint a szakszolgálathoz tartozó többi dolgozók. **Sasfy Lajos** (Miskolc): A levelében felvetett problémával foglalkoznak az illetékes szervek.

Özv. Prokopovich Károlyné (Rákosszaba), **Gyergyói Imre** (Kőbánya felső), **Leiti Ferenc** (Pécs) leveleiket köszönjük, általános tájékoztatásul felhasználtuk. Helyszűke miatt sajnos nem közölhetjük.

HÍREK

Furcsaságok az igazgatósági híradó 2. számában

Dejczó Béla, szakszervezeti bizottsági elnök „Néhány szó a csoportos külföldi utazásokról" címen cikket jelentetett meg a budapesti igazgatóság híradójában, amelyben többek között ez olvasható: „Általános elv, hogy külföldi utazásokat elsősorban igazgatóságunk dolgozói részére szervezünk. Ha a szervezéssel foglalkozó osztályon megfelelő számú jelentkező nincs, úgy a társosztályok dolgozóit kell beszervezni. Ha a létszámot így sem tudják biztosítani —, ami nem valószínű —, csak akkor kapcsolják be a külszolgálati főnökségeket. A II. osztály dolgozói legutóbb helytelenül szervezték meg az utazást, mert a 31 fős csoportban 19 külszolgálati dolgozó volt".

Igen furcsán csengenek ezek a sorok egy szakszervezeti elnök tollából. Tudniillik azt bizonyítja, hogy az igazgatóság és a külszolgálat között szakadék tátong. Ugy gondolja talán a cikkíró, hogy akik a külszolgálatnál dolgoznak, azoknak nem fontos megismerni a szomszédos országok életét, a testvérnépek alkotásait, az idegen tájak szépségeit? Vagy talán lealacsonyítónak tartja a társasutazást külszolgálati dolgozókkal?

Mi az igazgatósági dolgozókkal együtt építettük a vasutat és közösen dolgozunk vasútunk eredményeiért. Éppen ezért természetesnek vennénk, hogy közösen élvezzük közös munkánk gyümölcsét. Ugy gondoljuk, hogy nem a II. osztály járt el helytelenül, hanem az, aki bár közülünk került ki, de most szeretne az igazgatóság „elefántcsonttornyába" zárkózni.

Anda Tibor
a Csepeli Gyorsvasút motorszín MDP-titkára

— A SZOT IX. teljes ülése tagjai sorába választotta Krekó Ferenc elvtársat, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete munkavédelmi osztályának vezetőjét. A SZOT Krekó elvtárs helyébe választotta, aki tisztségét nem töltötte be a vasútasszakszervezet és a vasutas dolgozók várakozásának megfelelően.

— A Jugoszláv Vasutak küldöttsége egy hétig tartózkodott hazánkban Blagoje Bogavac vezérigazgató vezetésével. A vendégek megtekintették vasutunk legkorszerűbb berendezéseit, villamosított vonalait.

— Új, korszerű motorvonatokat állítunk forgalomba. Az első magyar gyártmányú hidraulikus sebességváltóval felszerelt diesel-motorkocsi most fejezi be próbaútját, s néhány nap múlva a *Budapest—Pécs* közötti vonalon közlekedik. A 90 kilométeres óránkénti sebességgel haladó, kényelmes ülésekkel ellátott szép motorkocsikból még az idén tízet állítanak be gyorsvonatként a *Budapest—Szeged, Budapest—Salgótarján, Budapest—Pécs* és *Budapest—Békéscsaba* vonalakon.

— Harmadszor és véglegesen elnyerték a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemi Vállalat diszesei a Központi Vezetőség vörös vándorzászlaját. A zászlót csütörtökön délután a Heves megyei DISZ-bizottság képviselői ünnepi gyűlésen adták át a gyár fiataljainak.

— Mussza Arafa egyiptomi közlekedésügyi államtitkár és családja a Magyar Népköztársaság kormányának meghívására tíz napot töltött hazánkban.

— Fűthető személykocsikra cserélik ki a Pest környéki munkásvonatok teherkocsijait, s amint az időjárás megköveteli, ezeket közlekedtetik.

Nem maradnak le a járóműjavítók

Erőteljesen segítik az őszi forgalmat a járóműjavítók. Az *Északi-*, a *Landler-*, a *Miskolci-* és a *Szombathelyi* Járóműjavító augusztus hónapban teljesítette gőzmozdonyfővizsga tervét. *Az Északi két mozdonnyal több fővizsgát végzett el az előírtnál, a Landler pedig öt mozdony terven felüli fővizsgájával készült el.* A Miskolci és Szombathelyi Járóműjavító darabszámban is 100 százalékra teljesítette havi tervét. Az összes járóműjavítók 287 teherkocsival több középjavítást végeztek el, mint amennyit előírt számukra a terv.

LAKÁSCSERE

Elcserélném III., Emőd utcai fűbérleti kertes villában levő szobámat hasonló vagy nagyobbra belterületen. Érdeklődni lehet mindennap este 6—8 óra között. Telefon: 139—987. Ocskay.

Budapest, II. ker., Dombos u. 6 sz. alatt levő magánházban levő lakásomat elcserélném budai részen levő MÁV-házbani házmesterséggel. Érdeklődni lehet a helyszínen és 32—41 vagy 151—426-os számon Farkasnál.

Elcserélném Debrecen, Félegyházi Tamás u. 37 szám alatti egy szoba, konyha és mellékhelyiségekből álló lakásomat hasonlóért Budapesten. Érdeklődni lehet a fenti címen.

Két szoba összkomfortos Kerepesi út 1 szám alatti lakásomat elcserélném 3 szoba — személyzeti szobás vagy 3 szoba hallos lakással. Érdeklődni: Bányai Elek, Keleti pályaudvar, állomásfőnökség.

Elcserélném szőlőligeti kétszobás lakásomat (egyedülálló ház, kerttel) Budapesten hasonló 2 szobás vagy 1 szoba összkomfortos lakással. Érdeklődni lehet 140—000, 101-es vagy 199-es mellékállomáson Molnár Lászlónál.

XIX. KERESZTREJTVÉNY

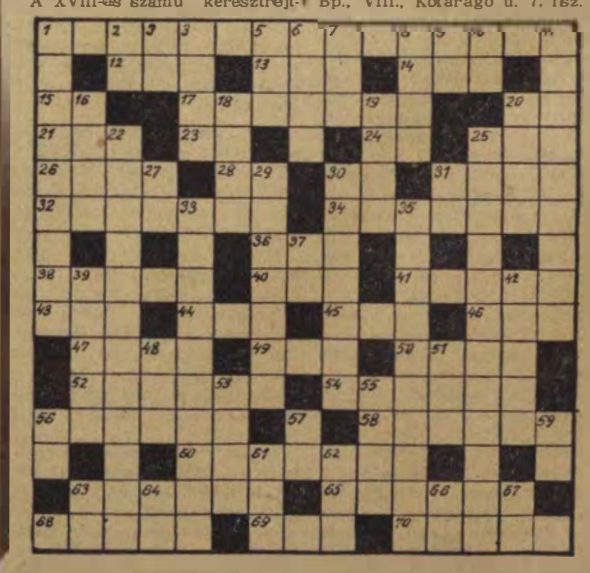
Vízszintes: 1. Helyes, ha már most megkezdődik. 12. Jó kásnek van. 13. Német számnév. 14. Zamata. 15. Igekötő. 17. Nem mai utazási eszköz. 20. Kérdő névmás. 21. Afrikai futómadár. 22. Kutya. 24. Kötőszó. 25. Termés. 26. Anyósnak van. 28. Okozat szülője. 30. Betű fonetikusan. 31. Virág része. 32. Régi magyar író előneve. 34. 50 grammot. 36. Keszáló. 38. Részeg. 40. Az építőanyag. 41. Verdi-opera. 43. Időjelző. 44. Celldömölk Zalaegerszeg között van. 45. Egy keverve. 46. D. S. R. 47. Inni ad. 49. A folyadék. 50. Majdnem tar. 52. Hegység (nem egészen helyesen). 54. Őrjárat, idegen szóval. 56. Izlel. 58. Megye. 60. Kaposvár—Siófoki vonalon van. 63. Utolsó. 65. Szerencsejáték, névelővel. 68. Borfalta. 69. Geometriai fogalom. 70. Mesterség.

Függőleges: 1. Manapság sokat emlegetjük. 2. Folyadék. 3. Olasz névelő. 4. Egyik része. 5. Idegen férfi név. 6. Pénzt költ. 7. Vénség közepe! 8. Női név. 9. Hajt. 10. Mint 15. vízszintes. 11. Barcs és Pécs között van. 16. Feivesz. 18. Hangszer. 19. Bagolyfajtát. 20. Debrecen—Püspökladányi vonalon van. 22. Októberben kezdődik. **25. Zalabér—Sárvár közötti állomás.** 27. Kimondott betű. 29. Üzlet része. 30. Kötőüzemi gép. 31. Igekötő. **33. Ez a járat szeptember 10-én indult.** 35. Régi rádiófajta. 37. Egyszerű gép. 39. Ruhadarab. 42. Hamis. 48. Művészet idegen szóval. 51. Fej része. 53 Növény. 55. Szalonát főz. 56. Kicsinyítő képző. 57. Olasz folyó. 59. Ellentétes kötőszó 61. Patak másalhangzói. 62. Égitest. 63. Módhatározó rag. 64. G. R. 66. Kerek szám, de nincs közepe. 67. Szibériai folyó.

Beküldendő: vízszintes 1, függőleges 25, 33. Beküldési határidő: szeptember 27. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

A XVIII-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Cece. Alagút Becskénél. Bag.

Könyvet nyertek: Varga György MÁV ellenőr, Veszprém, Cserhát u. 3. Szőcs Sándor MÁV főrakt. Monor, Liszt F. u. 12. Novák Károly v. főell. Bp., XIV., Ilosvai Selymes u. 70. Monostori Ottó, Bp., VIII., Kőfaragó u. 7. fsz. 1.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 39. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. SZEPTEMBER 24.

Az új újpesti MÁV felvételi épület



Az újpesti Duna-híd átadásával a megnövekedett személyforgalom szükségessé tette, hogy a régi megállóhely felvételi épülete helyett egy újabb, korszerűbb létesüljön. A MÁV Magasépítési Főnökség dolgozói 1955 nyarán láttak hozzá az új tágas, kényelmes, minden igényt kielégítő felvételi épület építéséhez. Az építkezés befejeződött, az épületet a közeli napokban adják át rendeltetésének. (A MÁV Sajtóhivatal felv.)

MÁR MOST KÉSZÜLJÜNK A TÉLRE

Szakszervezetünk központi vezetősége már július elején vezetőségi ülésen foglalkozott a téli felkészüléssel. Határozatában kimondotta: *„Az őszi forgalom feladatainak megoldása közben minden szolgálati helyen időben fel kell készülni a téli zord időjárás elleni védekezésre, a szállítások zavartalansága és a dolgozók munkakörülményeinek a lehető legjobb biztosítása érdekében. Ezért szakszervezeti funkcionáriusaink fordítsák a legnagyobb figyelmet az üzemi szemlékre, biztosítsák, hogy az üzemi szemléken tapasztalt hiányosságokat még a tél beállta előtt megszüntessék."*

Hogy mennyire helyes a szakszervezet előrelátó gondossága, azt éppen az elmúlt évek tapasztalatai bizonyították: az időjárás viszontagságai kemény próba elé állították a vasutas dolgozókat és vezetőiket. A téli forgalom sikeres lebonyolítása sem nélkülözheti a tervszerűséget. Márpedig a téli időjárás beállta előtt *tervszerű előrelátással* kell lehetővé tennünk a téli forgalom zavartalan lebonyolítását. Ha nem így tennénk, kárát vallaná a szállítás folyamatának egyenletessége, megsínylené a dolgozó ember.

A téli felkészülés és a téli forgalom lebonyolítása hármas, de mégis egységes feladat elé állítja a vasút dolgozóit. A feladatokat nem tudjuk megoldani a pártszervezetek segítsége, a szakszervezet mozgósító munkája nélkül. Amihez a két szerv segítsége kell, s amelyhez mint alap, ott kell hogy legyen a szakvezetés erőteljes támogatása és irányítása, a következők: 1. *Biztosítani kell a hideg és a hófúvások okozta nehézségek technikai leküzdését, a vonatforgalom zavartalanságát;* 2. *Biztonságos munkafeltételeket kell teremteni a dolgozók részére, meg kell védeni egészségüket a zord időjárással szemben;* 3. *Végül biztosítani kell az utazási feltételek javítását, a fejlett utazási módszerek alkalmazását.*

Ha jobban fel akarunk készülni, mint azt tavaly tettük, okuljunk az elmúlt nehéz telek tapasztalataiból. A szolgálati főnökök és a munkavédelmi bizottság tartson állandó kapcsolatot a pályafenntartással, lehetőleg közösen állapítsák meg a hiányosságok kijavításának időpontját, s a munkavédelmi bizottság erőteljesebben ellenőrizzen. Erre azért van szükség, mert az üzemi szemléken feltárt hiányosságokat sok esetben a pályafenntartás hibájából nem végezték el.

Nagyobb öntevékenységgel kell a bajokon segíteni. Igen furcsa, ha a fűtőházakban és a járműjavítókban holmi vízcsap és ablaküveg kijavítására a pályafenntartástól várnak segítséget. Nyugodtan végezzék csak el saját maguk az ilyen és ehhez hasonló kisebb javításokat!

Az elmúlt télen nem mindenütt kapták meg a melegítő italt a dolgozók. Szégyen ide, szégyen oda, de maguk a szolgálati vezetők mindegyike sem ismerte az erre vonatkozó rendeleteket. Nem tudták például, hogy ha citrompótlóval ellátott teát horganyzott edényben tárolnak, súlyos mérgezést okozhatnak dolgozótársaiknak. Az idén — elsősorban a munkavédelmi felügyelőknek — ismerniök kell a rendeleteket, de gondoskodjanak arról is, hogy a vasutas dolgozók is ismerjék.

A fagy beálltával igen elszaporodnak az elcsúszásból eredő balesetek. Kéz- és lábtörések, sőt csonkulásos balesetek is fordulhatnak elő. Éppen ezért a legszigorúbban meg kell követelni az utak, lépcsők felszórását és figyelmeztetni kell a dolgozókat, hogy a jeges talajon a mozgó járműről való le- és felugrásuk súlyos következménnyel járhat.

Sok panasz volt a laktanyák és a szálláshelyek állapotára, a fűtés és más szociális ellátottság hiánya miatt. Az elmúlt télen az átlagosnál magasabb volt az időjárás okozta megbetegedések száma. Kétségtelen, hogy a zord időjárás alaposan igénybe veszi és próbára teszi a dolgozókat, azonban még sokszor előfordul ma is, hogy fegyelmezetlen vasutasok mások rovására indokolatlanul betegállományba mennek. Nyilván ezt a fegyelmezett dolgozók sínylik meg, igen hosszú szolgálati időt kell dolgozniuk, ami nem egy ízben egészségi állapotuk romlását okozza. Éppen ezért a téli forgalom sikeres lebonyolításának elengedhetetlen feltétele a munkafegyelem megszilárdítása.

Szakszervezetünk elnöksége örömmel üdvözölte a záhonyi vasutasok felhívását e rendkívül fontos előkészítő munkával kapcsolatban. A téli forgalom sikeres lebonyolítása ugyanis elképzelhetetlen akkor, ha — pártunk júliusi útmutatása és a SZOT IX. plénuma határozatainak szellemében — nem gondoskodunk a vasutas dolgozók egészségének és testi épségének megvédéséről. Még a tavalyinál is jobb munkát kell végezni ahhoz, hogy a felkészülés ténylegesen segíteni tudja a feladatok maradéktalan ellátását. Januárban 22,4 százalékkal többet szállítottunk, mint tavaly. De amikor februárban az időjárás hidegebbre fordult, már 15 százalékkal kevesebbet szállítottunk, mint az előző év azonos időszakában. Meglátszott a hiányos felkészülés, kiderült, hogy a dolgozókról nem mindenütt gondoskodtak úgy, ahogy kellett volna.

Most, a nemzetközi helyzet enyhülése, a külföldi szállítások növekedése miatt még fokozottabban kell készülni a télre. Ezért szakszolgálati és mozgalmi szerveinknek egyaránt harcolni kell a dolgozók védelméért és a zökkenőmentes szállításért. Még a tél beállta előtt rendbe kell hozni az épületeket, szolgálati helyeket, műhelyeket és szálláshelyeket. Felül kell vizsgálni és meg kell javítani a munkagépek védőberendezéseit, rendbe kell hozni a közlekedési utakat, a tér- és műhelyvilágítást stb. Gondoskodni kell a védőételek, védőfelszerelések, védőruhák és az üzemi konyhák részére szükséges tárolható szerszámok stb. előkészítéséről. Az eddiginél is nagyobb gondot kell fordítani a vasutas dolgozók egészségének és ellenálló képességének növelésére.

Az elmondottakat a szakszervezet elsősorban az üzemi bizottságok feladatává teszi. Mindehhez hozzá lehet tenni, hogy *minden határozat annyit ér, amennyit megvalósítanak belőle.* A mozgalmi szervek a szakszolgálattal közösen, állandóan és rendszeresen ellenőrizzék a felkészülést, neveljék a dolgozókat a biztonságos munkamódszerek elsajátítására, a nehézségek leküzdésére. És ez akkor lesz teljessé, ha a téli forgalom harcaiban hősiesen helytálló vasutas dolgozóknak mindazt megadjuk, amely munkájukhoz, egészségük fenntartásához elengedhetetlen.

Felhívás a vasutas dolgozókhoz, szakszervezeti és szakmai vezetőkhöz!

Szakszervezetünk központi vezetősége 1956. július 9-i és a XI. vasútüzemi értekezlet határozatai megszabták ez évi őszi forgalmi feladatainkat. Mi, a záhonyi csomópont dolgozói az éves tervek teljesítésére tett vállalásainkban konkrét célkitűzéseket tettünk, melyek végrehajtásával biztosítjuk, hogy a párt Központi Vezetősége 1956 júliusi határozatának megfelelően maradéktalanul teljesítjük a ránk háruló szállítási feladatokat.

Tudatában vagyunk azonban annak, hogy célkitűzéseinket csak akkor tudjuk akadálytalanul megvalósítani, ha az őszi nagy szállítási feladatok lebonyolítása közben szem előtt tartjuk a közelgő télre való kellő felkészülést, az emberről való gondoskodást. A téli előkészületek elhanyagolása veszélyeztetné vállalásaink teljesítését.

Az elmúlt évi téli felkészülésünkkel — ennek alapján a téli forgalom lebonyolításával — országos első helyezést értünk el, ami annak volt köszönhető, hogy ezen a téren is megteremtettük a szolgálati ágak jó együttműködését.

Elért eredményeinket tovább akarjuk növelni és az elmúlt évinél még jobban felkészülni az 1956/57-es télre. Ezért mi, a záhonyi csomópont dolgozói, pártszervezetei, üzemi bizottságai és szakmai vezetői megtárgyaltuk a téli felkészüléssel kapcsolatos feladatainkat és határozatot hoztunk, hogy a jó felkészüléssel és együttműködéssel biztosítjuk a téli forgalom zavartalanságát.

Felhívással fordulunk az ország összes csomópontjának, üzemeknek és vállalatoknak dolgozóihoz, mozgalmi és szakmai szerveihez, hogy csatlakozzanak felhívásunkhoz.

A télre való felkészüléssel kapcsolatban az alábbi feladatokat hajtjuk végre:

1. Annak érdekében, hogy a felkészülés időben megtörténjen, az előkészületeket már most megkezdjük és úgy végezzük el, hogy december 1-ig befejezést nyerjen.

2. Tovább javítjuk az utazási feltételeket, felülvizsgáljuk a személy- és kalauzkocsik gőzfűtési és világítási berendezéseit, valamint a várótermek fűtési berendezéseit és a szükséges javításokat október 15-ig befejezzük.

3. Tekintettel arra, hogy a téli időben a baleseti veszély nagyobb, így valamennyi szolgálati hely külső területének rendbetételére minden előkészületet megteszünk. Különös súllyal a vágányhálózat tisztántartására. December 1 és február 28-a között nem hagyunk kibontott kavicságyakat.

4. Gondoskodunk a hóvédművek rendbehozásáról és ahol szükséges, ott a hósövényeket legkésőbb november 15-ig felállítjuk. Ezzel párhuzamosan szorgalmazzuk az élő sövények létesítését, amelyek a következő években jelentősen megkönnyítik a hófúvások elleni védekezést.

5. Gondoskodunk az épületek, szolgálati helyek, műhelyek, szálláshelyek és laktanyák téli felkészítéséről. E feladatok végrehajtásának megkönnyítése érdekében valamennyi szolgálati helyen üzemszemlét tartunk október 5-ig, a szemlén megállapított hiányosságokat november 15-ig felszámoljuk.

6. Felülvizsgáljuk és előkészítjük a gépi berendezéseket és kézi szállítási eszközöket, műhelyekben megforduló összes teherkocsik fékberendezéseit folyamatosan víztelenítjük. A forgalom biztonságát szolgáló jelző eszközök karbantartását december 1-ig elvégezzük.

7. Mozdonyoknak a téli forgalomra való előkészítésére: fagymentesítések elvégzése, gőzbeeresztők javítása, szerkocsi mosás a, homokoló berendezések stb. határidőre való elvégzése november 15-ig.

8. Gondoskodunk a dolgozók egészségvédelméről, ellenállóképességük növeléséről, a védőételekhez szükséges és tárolható nyersanyagok beszerzéséről, a védőitalokat főző helyek kijelöléséről és előkészítéséről, valamint a védőruhák igényléséről és azok készenlétbehelyezéséről december 1-ig.

9. A téli forgalom zavartalan lebonyolításához szükséges anyagokat anyagszerkezelési szolgálatunk november 15-ig biztosítja.

10. November 15-ig a csomópont valamennyi szolgálati helyének dolgozóját kioktatjuk a téli forgalommal kapcsolatos feladatok helyes megoldására, különös tekintettel az elsőteles dolgozókra, akiket munkájuk közben a tapasztalt régi dolgozók segíteni fognak.

11. Mozgalmi szerveink segítséget nyújtanak a szakmai vezetőknek a feladatoknak végrehajtásához. Mozgósítják a dolgozókat a feladatok elvégzésére és aktívahálózatunkon keresztül ellenőrzik azok végrehajtását.

A vállalások teljesítése érdekében pártszervezeteink és szakszervezeti szerveink havonta egy esetben vezetőségi értekezleten tárgyalni fogják a télre való felkészülés eredményeit és fogyatékosságait.

Javasoljuk, hogy a verseny értékelésére december 20-án kerüljön sor, melyre felkérjük a szakszervezet területi bizottságát, illetve a szakszervezet elnökségét.

Mi, Záhony csomópont dolgozói, mozgalmi szervei és szakmai vezetői biztosak vagyunk abban, hogy felhívásunkhoz csatlakozik az összes vasúti csomópont és így vállalásaink teljesítésével biztosítjuk a téli forgalomban előttünk álló szállítási feladatok zökkenőmentes lebonyolítását.

Előre a téli forgalom sikeréért!

ZÁHONY VASUTI CSOMÓPONT DOLGOZÓI, MOZGALMI SZERVEI ÉS SZAKVONALI VEZETŐI

*

A szakszervezet elnöksége üdvözli a záhonyi csomópont dolgozóinak, szakszervezeti és szakmai szerveinek kezdeményezését, azt támogatja és segíti. Felhívja az összes üzemi bizottságokat, csatlakozzanak a kezdeményezéshez, és annak alapján tegyenek meg mindent a tél várható nehézségeinek leküzdésére.

A téli forgalom minden évben komoly feladatok elé állít bennünket, ezért a kellő felkészülés alapos és tervszerű munkát kíván szakszervezeteinktől.

Az elnökség az országos I. helyezettnek 3000, a II. helyezettnek 2000, a III. helyezettnek 1000 forint jutalmat ad. Ezenkívül hozzájárul ahhoz, hogy a területi bizottságok a területi első és második helyezetteket oklevéllel jutalmazhassák. A jutalmak kiosztására az 1957. év március havi taggyűléseken kerül sor.

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének Elnöksége



Kolláth Ferenc kazánkovács brigádvezető Szécsi Imrével és Bertalan Alberttel a nehéz fizikai erőkifejtést követelő munkát átlagosan 117 százalékra teljesíti. (Szolnoki Járműjavító ÜV.)
(Kovács Géza felv.)

Kié lesz a kongresszusi zászló?

A Vasutas Dolgozók Szakszervezete IV. kongresszusának tiszteletére a Szolnoki Járműjavító ÜV dolgozói munkaversenyt kezdeményeztek, melyhez országszerte nagy lelkesedéssel csatlakoztak a vasúti üzemek. A felajánlások, vállalások igéretet tesznek a terv határidő előtti befejezésére, az anyagtakarékosságra, a szakszervezeti munka megjavítására.

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöksége 1956. szeptember 19-én határozatot hozott arról, hogy a munkaverseny győztesét a IV. kongresszus küldöttközgyűlése vörös zászlóval jutalmazza.

A szakszervezeti kongresszus tiszteletére indított munkaverseny most már a kongresszusi zászló elnyeréséért folyik. A nemes vetélkedés eredményét a szakszervezeti központ és a vasúti főosztály 4. szakosztálya értékeli, mégpedig először október 1-én, majd október 10-én és véglegesen október 18-án.

Előre a vasutas dolgozók IV. kongresszusa tiszteletére indított munkaverseny győzelméért, a zászló elnyeréséért, az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Füzesabonyban kezdődhet a pártoktatás

TÜZBEN EDZIK AZ ACÉLT, nehéz körülmények között mutatja meg igazi tudását a vasutas. Kissé fráziskent hat ez így, első mondatnak írva, de hát akaratlanul jött a gondolat tollhegyre, amikor a füzesabonyi vasutasok között jártunk. Tizenegy éve szabad a vasút, az évek óta tartó munkaversenyben hol az egyik, hol a másik állomás nyerte el az élüzem címet, de Füzesabony mindig elmaradt. És az idén, amikor a legnehezebb a szállítás, elnyerték az élüzem címet, sőt a jelenlegi eredmények arra biztatnak, hogy azt az új értékelésnél is megtartják. Lelkesen, jól dolgoznak Abonyban, bár egyre-másra jönnek a vonatok, nincs fennakadás, mert mindenki tudja a dolgát és mindenki helytáll a maga posztján.

Ilyen munka közepette kissé félve érdeklődtünk aziránt, hogyan készítették elő az új pártoktatási évet. De *Zombor Barna* párttitkár megnyugtatott: *a munka lendülete főként a kommunisták érdeme, s a kommunisták az oktatásban is „őszi munkát" végeznek. Összefüggnek a dolgok* — magyarázza. — *Az elmúlt hónapok belpolitikai eseményei, a júliusi párthatározat, a vasutasok egy részének bérrendezése nemcsak a jobb munkához, hanem a tanuláshoz is kedvet adott.*

A PÁRTSZERVEZET az elmúlt hetekben élt a lehetőségekkel. A mélyülő bizakodást, az élüzem cím elnyerésének örömét arra használta fel, hogy megmagyarázta: *további eredmények nem lehetnek anélkül, hogy ne tanuljunk.*

Mert miről is van szó? A dolgozók érdeklődésköre egyre szélesebb, bátrabb lett a bíráló hang, sok múltban elkövetett hibát kell kijavítani. Megnőtt a követelmény a kommunistákkal szemben — tanulni kell, hogy a követelményeknek megfeleljünk.

Kétszeri beszélgetés a hallgatókkal tisztázta, hogy ki milyen oktatásban vesz majd részt, ki lesz a propagandistája. A második elbeszélgetés már véglegesítette a hallgatók beosztását, de megtörtént az is, hogy megváltoztatta a korábbi elhatározást. Az egyik elvtárs például a másodszori beszélgetésnél azt kérte, hogy őt alacsonyabb fokú oktatásba osszák be, mert az jobban megfelel képességeinek. A pártszervezet ezt a kérést is teljesítette.

A SZEMINÁRIUMOK SZERVEZÉSÉNÉL figyelembe vették a fordákat. *Úgy készítették el a beosztást, hogy minden oktatási formán két szemináriumot tartanak, két propagandista vezetésével.* Az oktatási nap hétfő és kedd lesz. Így a két nap valamelyikén — ahogy a forda lehetővé teszi — vesznek majd részt az oktatáson.

Az előkészítés számokban is jó képet mutat: 56 párttag és három tagjelölt közül 40 párttag és valamennyi tagjelölt részt vesz a szervezett oktatásban. Rajtuk kívül 16 pártonkívüli is tanul. A tömegpropaganda előadás hallgatójának pedig 16-an jelentkeztek. *A legközelebbi taggyűlésen még egyszer ismertetik a hallgatók szemináriumi beosztását, a tanfolyamok helyét és idejét, hogy most már mindenki véglegesen megtudja, hol tanul, ne legyen semmiféle félreértés.*

A pártszervezet már az előkészítéssel tekintélyt szerzett az oktatásnak. A legképzettebb dolgozók vállalták a propagandisták megtisztelő megbízatását, köztük elsőnek az állomásfőnök és a helyettese. Ez nemcsak a szemináriumok tekintélyét, hanem megfelelő színvonalát, az anyag érdekes, sokoldalú megvitatását is biztosítja. *A propagandisták már megkapták az oktatás anyagát, készülnek.*

A TERÜLETI PÁRTSZERVEK segítése sem váratott magára. A községi és a járási pártszervezet az első propagandista tanácskozásra meghívta a vasutas propagandistákat, a pártszervek vezetői pedig személyesen is járták az állomáson, hogy ismerkedjenek a vasutasok munkájával. Ez *a politikai osztály Heves megyei részlegének is érdeme, mert máris szoros kapcsolatot épített ki a területi pártszervekkel* és velük együtt vett részt az állomáslátogatáson.

Füzesabony vasutasai miközben az élüzem címért versenyeznek, nem feledkeznek meg a pártoktatásról sem, a tanulásban is élen akarnak járni. Ennek érdekében megtették a szükséges előkészületeket. Füzesabonyban már kezdődhet az oktatás!

Várjuk az orvoslást

Az ország vasutasaival együtt örömmel és bizakodással olvastuk a sajtótudósítást arról, hogy rendezik fizetésünket. Különösen a vonatkísérő személyzet tekintett nagy bizakodással a fizetésrendezés elé, mert az ő nehéz körülményeiki szükségessé tették volna a fizetésemelést és ez csendült ki a sajtótudósításokból is.

A fizetésrendezés végrehajtása azonban a következőképpen történt: *a szűk keret miatt még a legigazságosabb elosztással is a 140 jegyvizsgálóból csak 23-nak jutott emelés nálunk, a hatvani vonat kiséretnél.* A többiek munkakörí bére átlagban 436 forint maradt. A dolgozók joggal mélvatlankodnak, lehorgasztott fővel járnak és azt mondják, hogy sok hűhó volt semmiért.

Dolgozóink most azt kérdezik: *miért nincs az azonos munkakörben dolgozóknak azonos munkaköri bére? Helyes-e, hogy a többség 463 forintot, egyesek pedig 550 forintot is kapnak? Nem lehetett volna-e a legalacsonyabb fizetést is legalább középarányba hozni? Helyes-e, hogy a sajtó általános fizetésemelésről beszélt, a valóság pedig csak egy kis százalékot érintett.*

Azt várjuk, hogy ezeket a hibákat rövidesen orvosolják az illetékesek.

Szűcs Ferenc
jegyvizsgáló, Hatvan állomás.

A nemzetközi forgalom emelkedéséről

A nemzetközi forgalom növekedése hű mércéje a nemzetek közötti viszony alakulásának. 1954-ben naponta átlagosan tizenkét nemzetközi gyorsvonat érkezett hazánkba és ugyanannyi hagyta el az országot. Egy-egy szerelvényre alig esett több 8—10 utasnál. Egy évvel később, 1955 elején a nemzetközi vonatokon már 50—100 utas utazott külföldre. 1956 elején kezdett erősödni Csehszlovákia és Románia felé a vasúti forgalom, de jelentős a növekedés a Jugoszlávia és a Szovjetunió felé irányuló személyforgalomban is.

Jugoszláviába egy-egy vonaton félezren is utaznak és hasonló a helyzet a Szovjetunió viszonylatában is. Könnyen képet alkothatunk a Csehszlovákiába és Romániába irányuló személyszállításról, ha arra gondolunk, hogy egy-egy vonaton gyakran 600—1000 ember utazik a szomszédos baráti országokba. Természetes, hogy ezt a nagy forgalmat most több szerelvénnyel kell lebonyolítani, mint régebben. Csehszlovákia és Románia felé egy-egy nemzetközi gyorsvonatpárral szaporodott az összeköttetés.

Új határátmeneteket nyitottunk

A régi határállomások már nem tudták lebonyolítani a forgalmat, ezért új határátmeneteket is megnyitottak. Románia felé *Érmihályfalván* nyitottak meg új átmenetet, augusztus 15-től pedig *Somoskőújfalun* keresztül létesült közvetlen összeköttetés *Filakovóval.*

Az idei nyári menetrendben *Hidasnémetin* keresztül közvetlen kocsi közlekedik *Kassára* és *Poprád-Tátryba.* A közeljövőben *Bánréve* és *Lénartovce* között létesül új személyvonati összeköttetés.

Az utóbbi hónapokban jelentősen megjavult a vasúti személyforgalom nyugat felé is. Naponta háromszor megy közvetlen kocsi Velencébe és az Arlberg-Orient Expressz mindennap közlekedik Párizs—Budapest—Bukarest között. Egy másik vonat, az Orient-expressz, Nyugat-Németországon át érkezik Párizsból Budapestre. A MÁV személyszállítási osztálya szerint ezeken a vonatokon is sokkal többen utaznak mostanában, mint azelőtt.

Az egyre javuló kereskedelmi kapcsolatok nyomán erősen megnövekedett a nemzetközi áruszállítás és különösen a tranzitforgalom. Hazánkon keresztül bonyolódik le a Szovjetunióból Jugoszláviába irányuló antracit- és gabonaforgalom a szovjet és osztrák kokszszállítmányok is hazánkon keresztül futnak. Különösen nagy jelentőségű számunkra a rijekai (Fiume) tengeri kikötő megnyitása, mert a hozzánk tengerentúlról érkező árukat onnan szállítjuk vasúton Magyarországra, valamint a komáromi Barátság-hídja felépítésével a Csehszlovákiából Rijeka felé irányuló tranzitforgalom a magyar vasutakon bonyolódik le.

A két év előttinek háromszorosát szállítjuk

A vasúti főosztály szerint az áruszállítás jelenleg kétszeresehároműszorosa a két évvel ezelőttinek. A nemzetközi áruszállításokat nagymértékben meggyorsítja és egyszerűsíti a MÁV nemzetközi fuvarozó szerve, a MÁVTRANS, amelynek kirendeltségei megtalálhatók valamennyi magyar határállomáson. Ez a szerv végzi a vasúttal együtt az összes fuvarjogi szállítási ügyeket.

Van még tennivaló annak érdekében, hogy kényelmesebben utazzanak az utasok külföldre. Jogos panasz, hogy sokat késnek a nemzetközi gyorsvonatok. E késéseket azzal csökkentik, hogy nemzetközi megállapodás értelmében közös határállomásokat állítanak fel, ahol egyidőben végzik a két ország hatóságai az útlevél- és vámvizsgálatokat. Egyes vonatoknál még a határállomás előtt menet közben is végeznek útlevélvizsgálatot.

A MÁV pedig azzal teszi kényelmesebbé az utazást, hogy elegendő kocsit biztosít a nemzetközi vonatok számára és az a cél, hogy e vonatokon a másodosztályon is műbőrrel bevont párnás kocsikon utazzanak az utasok a hosszú távolságú nemzetközi vonalakon.

IDEJÉBEN SZÓLUNK

Állomásunkon tavasz óta folynak az átépítések, kitérőcserék, melyek egészen megváltoztatják állomásunk képét. Az átépítés miatt mintegy *három héttel ezelőtt lebontották a VI-os számú őrhelyet és a kocsirendezők melegedőjét,* mert akadályozta a líravágányok meghosszabbítását. Azt várták, hogy a lebontott melegedő helyett egy modernebb, korszerűbb épül, azonban csak egy ideiglenes deszkabódét kaptunk.

Az új őrhely és kocsirendező melegedő építése miatt egyik szervtől a másikhoz fordultunk. *A Szentesi Építésvezetőség* kijelentette, hogy *„a melegedő felépítése nem az ő hatáskörébe tartozik". A Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség hasonlóan érvel.* Az igazgatóság II. osztálya is mindig máshoz utasít bennünket. Ezidáig annyit sikerült megtudnunk, hogy a *tervező vállalat* még nem adta át a tervet a minisztériumnak, s így a minisztérium nem tudja kijelölni az épület helyét.

Furcsa dolog ez. Beszélünk az állomások nagyobb önállóságáról, ugyanakkor *annyit sem biznak ránk, hogy mi, akik a legjobban ismerjük a helyi viszonyokat, megállapíthassuk, hogy hol lenne a legalkalmasabb az új őrhely és melegedő felépítése.* Várnunk kell arra, hogy majd a minisztérium kijelöli. De mikor jelöli ki? És mi a biztosíték arra, hogy a minisztériumiak jobban ismerik a helyi lehetőségeket, mint mi, vagyis jobban meg tudják állapítani az új épület helyét azoknál, akik itt élnek és dolgoznak. A sok huzavonából nem lesz épület, az idő pedig múlik és már nyakunkon az ősz. Mi idejében szóltunk.

Vajda János
Békéscsaba állomás

A PÁRTOKTATÁS HÍREI

LELKIISMERETFSEN KÉSZÜLNEK a propagandisták a váci pályafenntartásnál. Minden propagandista elbeszélget hallgatóival. A szemináriumi helyiségeket is kijelölték már. A propagandisták gyűjtik az anyagot, a helyi példákat az első szemináriumvitáihoz.

VÁC FŰTŐHÁZNÁL az ellenkező a helyzet. A propagandisták nem ismerik hallgatóikat, az oktatási anyagot még nem rendelték meg és lényegében nincs előkészítve a jövő hónapban induló pártoktatás.

AZ ELMÚLT OKTATÁSI ÉVBEN eredményesen dolgozott a pusztaszabolcsi pártszervezet, de az idén elhanyagolta az oktatás előkészítését. Meggyőző szó helyett csak faliújság biztatja a hallgatókat, hogy rendeljék meg az oktatási anyagot. A felhívás idáig nem nagy visszhangra talált.

A KÖRNYE—KISBÉRI VONALON az elmúlt oktatási évben egyéni tanulás folyt és időnkint Környén tartottak konferenciát. Az egyéni tanulás azonban nemigen folyt és lényegében a vonalon évek óta nincs pártoktatás. A pártszervezet már tavaly megígérte a hiba kijavítását, de az ígéret megtartásához máig sem kezdtek hozzá.

Nemzetközi ÉLET

A csehszlovák vasutak nagy feladatai a második ötéves tervben

Írta: Eugen Vrba, a „Lokomotiva" szerkesztője

A csehszlovák vasutasok a kétéves tervben, majd az első ötéves tervben és a felvirágzás éveiben, 1954—1955-ben is mindig élenjártak az építőmunkában.

A kétéves tervet a vasutasok a második világháborúban tönkretett munkahelyeken kezdték meg. Ezek a károk elérték a 25,1 milliárd koronát.



A brünni gépiparí kiállításon is nagy feltűnést keltett a Paoj-sorozatú — ömlesztett cementkülcsmény fuvarozására szolgáló — tartálykocsi. Az öt edénybe nyomással helyezik be a cementet és ugyanúgy ürítik ki. Az újtípusú teherkocsikat főként a nagyobb építkezéseknél alkalmazzák.
(Stanislav Steiner felv.)

A kétéves terv a vasút részére a győzelmek sorozatát jelentette. Az 1947—1948. években meghaladták a háború előtti teljesítményeket, annak ellenére, hogy a háború előtti mozdonyparknak csak négyötödével, a személy- és teherkocsiparknak csak háromnegyedével rendelkeztek. Az első ötéves tervben a vasúti közlekedésre több mint 33 milliárd koronát fordított az állam. Ebben az ötéves tervben és a fellendülés két évében nagy feladatokat oldottak meg, éspedig nemcsak a személy- és árufuvarozásban, hanem főleg Szlovákiában felépültek a szocializmus nagy létesítményei, a Szovjetunióval való barátság vasútja, a torna—rozsnyói vasútvonal, befejeződött a zsolna—iglói szakasz villamosítása.

A csehszlovák vasutasok most a második ötéves tervet azzal a biztos tudattal kezdték meg, hogy a technika növelésének e szakaszában éppen úgy megállják a helyüket, mint az elmúlt tíz év, sokszor nagy erőfeszítést követelő időszakában. A második ötéves terv első évében a vasútnak biztosítania kell az árufuvarozás 5,8 százalékos növekedését, új technikai módszereket kell bevezetni, gépesíteni az áruk be- és kirakását, korszerűsíteni a vonatrendezési műveleteket. A második ötéves tervben mind több dieselelektromos és villamosmozdonyt, sok négytengelyes kocsit állítanak forgalomba és meggyorsítják a vasútvonalak villamosítását, úgy, ahogyan azt meghatározták Csehszlovákia Kommunista Pártja Központi Vezetőségének határozatai a közlekedésről.

A termelés növekedése következtében a népgazdaság minden ágában a nemzeti jövedelem 48 százalékkal emelkedik. A munka termelékenységének növekedésével és a munkaerők helyes elosztásával rá lehet térni a munkaidő csökkentésére. A költségvetési kiadások a nyugdíjbiztosításra 4 százalékkal növekednek, növekszik az áruk kiskereskedelmi forgalma.

1956 első öt hónapjában az ipar teljesítette az állami tervet, sőt minden fontos termelési ágban túl is teljesítette.

A közlekedés feladatait a termelés növekedésének megfelelően állapították meg. A vasút tervének teljesítéséről galom menetrendszerűségének betartására, a kocsiforduló meggyorsítására, a berakási és kirakási terv túlteljesítésére, a munka termelékenységének növelésére, új munkamódszerek alkalmazására és új technika bevezetésére, a balesetek és a sérülések elleni harcra irányultak.

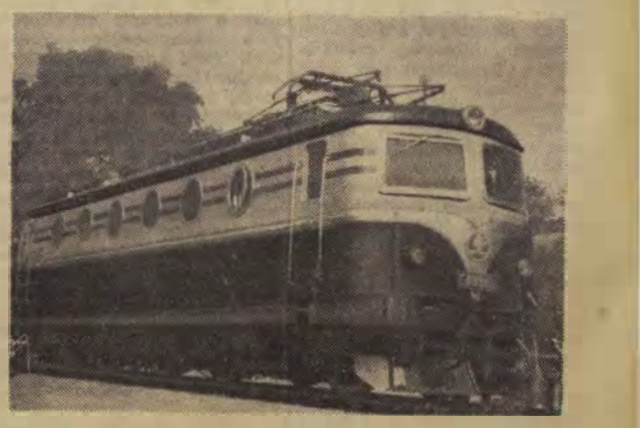
A második ötéves terv feladatainak teljesítéséhez a vasutas dolgozók legerősebb fegyvere tehát a szocialista munkaverseny. Külön meg kell azonban említeni a vasúti közlekedés villamosításának feladatait. A kormány elnöke, Viliam Siroky elvtárs a népgazdaság fejlesztéséről tartott értekezleten kijelentette, hogy a technika fejlesztésének szakaszában számos egyéb tényező mellett elsősorban a dolgozók képzettsége lesz a döntő, mert a modern és fejlett technika helyes kihasználása megköveteli, hogy a dolgozók magas képzettséggel rendelkezzenek. Kijelentette: „A képzettség kérdése a munka termelékenységének a kérdése, a szocializmus építésének a kérdése".

A vasút műszaki fejlesztését nagymértékben segíti az állam. Fokozatosan megvalósul a berakás és a kirakás gépesítése. Ez nagymértékben hozzájárul a munka olcsóbbodásához, a kocsiforduló meggyorsításához. A villamosítás elsősorban a vonalak átbocsátóképességének növelését jelenti. Példa erre a zsolna—iglói 168 km-es villamosított vonal. A villamosítás előnyeinek megállapításához két, a forgalom szempontjából nehéz hónapot választottunk ki összehasonlításul, éspedig 1955 januárját és 1956 januárját. Igló csomópont a villamosítás előtt, 1955 januárjában az induló vonatok menetrendszerűségét 52,1 százalékra teljesítette, a vonatok átlagos késése 37,5 perc volt. A balesetti százalék is kedvezőtlen képet mutatott. Ezzel szemben 1956. januárjában a villamosközlekedés eredményei egyenesen döntő fölényt mutatnak a gőzvontatás felett. Az indulő vonatok menetrendszerűségét 95,1 százalékra teljesítették, a vonatok átlagos késése csak 2,5 perc volt és baleset egyáltalában nem fordult elő.

A párt és a kormány ezért fokozott figyelmet szentel a vasút villamosításának. A Praha—Cseszká Trebova vonalon kívül 1960-ig villamosítani kell a Kolin—Nymburk—Usti nad Labem vonalat, a Cseszká Trebova—Valasszké Mezirici—Zsolna vonalat, a Hranice—Bohumin és Poricsany—Nymburk vonalakat. A zsolna—iglói vonalon minden tehervonatot csehszlovák gyártmányú villamosmozdony vontat.

A vasúti közlekedés műszaki tökéletesítése megköveteli a vasutas dolgozók továbbképzését. Ezért az oktatásra, a tömegpolitikai munkára, a szocialista munkaversenyre és az újítómozgalomra sokkal nagyobb gondot kell fordítani.

Ezek a feladatok, alátámasztva a dolgozó emberről való szociális és kulturális gondoskodással, jelentik a vasúti közlekedés legközelebbi programját és teljesítésük további lépést jelent a csehszlovák nép szocialista építőmunkájában.



A csehszlovák ipar egyik büszkesége a Bo-Co típusú villamosmozdony.
(Stanislav Steiner felv.)

Hozzászólás a SZOT elnökségének határozattervezetéhez

A SZOT IX. teljes ülése elhatározta, hogy kéthónapos nyílt vitára bocsátja a SZOT elnökségének határozattervezetét a szakszervezeti demokrácia szélesítéséről, az üzemi szakszervezeti szervek önállóságának, hatáskörének növeléséről. A Népszava szeptember 15-i száma teljes terjedelmében közölte a határozattervezetet és a vitaanyagként közrebocsátott javaslatokat. Lapunk mostani és legközelebbi számaiban helyt adunk a vasutas dolgozók észrevételeinek, javaslatainak, hozzászólásainak,

A SZOT elnökségének határozattervezete iránt igen élénk a dolgozók érdeklődése. A tervezet felett a szakszervezeti demokrácia szélesedése jegyében megindult viták a vasutas dolgozók körében is elkezdődtek. A viták nálunk annál élénkebbek, mert *összekapcsolódnak a vasutas szakszervezet IV. kongresszusának előkészületeivel.* A dolgozók a IV. kongresszustól várják, hogy a SZOT határozattervezetének szellemében, azt kiegészítve és a vasút viszonyaira alkalmazva *előmozdítsa a vasutas dolgozók életszínvonalának emelését, a törvényesség érvényesítését, munka- és életkörülményeik javítását.*

Ezt tapasztaltuk a *hídépítési főnökség* szakszervezeti aktívaülésén, amelyen megtárgyalták a SZOT elnökségének határozattervezetét és felhívták a vasutas szakszervezet kongresszusának figyelmét a főnökség dolgozóit érdeklő, megoldásra váró problémákra.

Müller János elvtárs, ÚB-elnök megnyitó szavai után *Hajdu* elvtárs, szakszervezeti központi kiküldött ismertette a SZOT határozattervezetét és kérte a jelenlévőket: tegyék meg észrevételeiket, hogy azokat a szakszervezet elnöksége felhasználhassa a kongresszusi határozattervezet elkészítéséhez.

Tizenhárom tartalmas hozzászólás hangzott el, életrevaló javaslatokkal, amelyekből a dolgozók problémáival való törődés csendült ki. Lehetetlen valamennyit ismertetnünk, de a személyes ismertetés is megmutatja, mennyire szívügye a hídépítési főnökség szakszervezeti aktíváinak a dolgozók sok-sok problémája és a kongresszus sikere.

„Lekvárgyár"

Kiss András sajnálattal állapította meg, hogy a hídépítési főnökséget, amelv a felszabadulás után szép munkát végzett, ma *„lekvárgyárnak"* nevezik, mert az üzemben és az építésvezetőségeknél *nem lehet komoly munkaversenyről beszélni. Amíg a terveket a felsőbb vezetés állítja össze, de anyagot nem ad hozzá, addig nincs munkaverseny. A felső vezetés biztosítsa az anyagot, hogy egészséges verseny alakulhasson ki.* Az újításoktól elment a dolgozók kedve, amióta az elbírálás és az újítási díjak kiutalása hosszas huzavona után történik. A főnökség mindent megtett a bérezés reális megoldására, ez bizonyos fokig sikerrel is járt, de *vannak olyan üzemrészek, ahol a norma nem reális, a dolgozók becsapva érzik magukat és állandóan veszekszenek a normásokkal.* Javasolta, hogy állapítsanak meg 100 százalékos órabért és azon felüli teljesítményt. Dolgozzanak ki új nyugdíjtörvényt az eltöltött szolgálati idő alapján.

Az ötnapos munkahét és az igazgatás egyszerűsítése

Szeremeta elvtárs *a bérelszámolás komplikált rendszerének egyszerűsítését javasolta,* majd felhozta az ötnapos munkahét problémáját. Országos viszonylatban a munkahét tényiegesen ötnapos, mert a dolgozók hét végén abbahagyják a munkát és hét elején nem térnek oda vissza pontosan. Ezt a vállalatok, főnökségek hallgatólagosan tudomásul vették, a problémát tehát *intézményesen is rendezni kell.* Rendezni kell a különböző összegű kiküldetési külszolgálati díjak, különélési pótlékok és fizetési előlegek ügyét is. Nem lehet megengedni, hogy a főnökségnél, ahová az üzemi kosztot a vasúti főosztályról szállítják, *kisebb legyen az adag, mint a főosztályon.*

Dr. Rill elvtárs, a túlzott adminisztrációval kapcsolatban tette meg észrevételét. Segítene a létszámkérdés megoldásán *a családi pótlék rendszerének megváltoztatása is.* Az elmúlt nyáron Jugoszláviában járt és azt látta, hogy ott egy fizikai dolgozó egy gyermek után havonta több száz forintnak megfelelő összegű családi pótlékot kap.

Munkavédelem, munkásellátás

Aradi elvtárs, a hídépítési főnökség vezetője részletesen kitért a munkavédelmi, üzemegészségügyi, munkásellátási, munkajogi kérdésekre. Kijelentette, hogy a maga részéről nem ért egyet a SZOT határozattervezet munkavédelmi és üzemegészségügyi fejezetének 5. pontjával, amely kimondja, hogy *„az ÚB egyetértése esetén az igazgatónak joga van egyes dolgozóknak engedélyezni, hogy a 12 napon felüli fizetett szabadságidejük alatt dolgozhassanak".* A dolgozóknak arra van szükségük, hogy szabadságidejük alatt pihenjenek. *Nem szabad sem az üzemi bizottságnak, sem az igazgatónak ilyen jogot adni.* Ha a munka érdeke úgy kívánja, hogy valakinek ne adják ki a teljes szabadságot, úgy adják meg a jogot arra, hogy a hátralevő napokat a következő évben lehessen kiadni. Javasolta: a szakszervezet térjen vissza arra az 5—6 évvel ezelőtti módszerre, hogy a szakszervezeti napokra, összevont termelési értekezletekre *küldje el kiküldöttét.* Ezzel megszűnne az a szakadék, amely véleménye szerint a szakszervezet és az üzemi szervek, a dolgozók között jelenleg megvan.

Lengyel elvtárs javasolta, hogy a Munka Törvénykönyvében is biztosított magasabb és személyi pótlékok engedélyezése *főnökségi hatáskörbe tartozzon.* Kifogásolta, hogy a szakkönyvek vásárlása minisztériumi engedélyhez van kötve. Mire az engedély megérkezik, a könyv sokszor már elévült.

Hajdú elvtárs válaszában bejelentette, hogy az elhangzott javaslatokat az elnökség megvizsgálja és az arra érdemeseket bedolgozza a kongresszus határozattervezetébe.

Balassagyarmaton, a szakszervezet IV. kongresszusa előtt

Akár Aszód, akár Vác felől utazunk Balassagyarmatra, négy óránál többet rá kell szánnunk a százegynéhány kilométeres útra. Nem a TU—104-esre gondolunk, amelyen a Moszkva—Budapest közötti út körülbelül fele időbe kerül a Budapest—Balassagyarmatinak, de kiszámítottuk, hogy ennyi idő alatt Pécsre is leérhettünk volna. Ilyen körülmények között kicsit hajlamosak vagyunk, hogy mentséget találjunk arra a vádszerű bíralatra, amellyel az állomáson, a fűtőházban egyaránt illették a felsőbb szakszervezeti és szakvonali szerveket: *„Összel, télen még a madár se jár felénk, eltemetkezhetünk a hóban."*

Most még nincsen tél, de azért ilyenkor sem nyüzsögnek a látogatók errefelé. Ezt elkönyvelhetnénk úgy is, hogy Balassagyarmaton jól megy a munka, nincs szükség különösebb gyámkodásra. Ami a munkát illeti, nincs is olyan zökkenő, ami tengelytöréssel fenyegetné a vasút szekerét — de bizony ami a munkakörülményeket, a szociális juttatásokat, a kultúra ügyét illeti... Hát ebből a témakörből lesz elég mondanivalója *Merész József* és *Szuper István* elvtársaknak, akik a szakszervezet IV. kongresszusán a balassagyarmati forgalmi, illetve vontatási dolgozókat képviselik majd.

A szakszervezeti mozgalom új útján

A helybeli dolgozók, mint erről meggyőződtünk, még nem nagyon érzik át ugyan, még most, a SZOT IX. teljes ülése után sem, mit jelent az új alapokra helyezett szakszervezeti mozgalom, a szakszervezeti demokrácia erősítése, az alsóbb szakszervezeti szervek önállóságának növelése, s így azt sem láthatják tisztán, hogy a szakszervezeti munka új lépcsőrében milyen rendkívül fontos szerepet kell betöltenie a IV. kongresszusnak. A szakszervezeti munka élettel telítésében nagyon sok lépést kell tennie az állomási és a fűtőházi üzemi bizottságnak egyaránt s a dolgozók helyesen érzik, hol kell elkezdeni ezeket a lépéseket.

— Mondják meg a küldöttek a kongresszuson — hallottuk többször is mindkét szolgálati helyen —, hogy fáj az ember szíve, ha szép kultúrházunk felé jár. Nincs szomorúbb látvány, mint egy néma kultúrház.

Nem oknyomozó kutatást folytatunk, de azt azért meg kell állapítanunk, hogy a kultúrház főleg azért néma, mert nincs gazdája, vezetőségi tagjai mind az utazó személyzethez tartoznak. Egyébként éppen úgy hiányzik a kollektív munka a kultúrház vezetésénél, mint a két üzemi bizottságnál. És még valami: régen nem tapasztaltunk sehol olyan ellentéteket — majdnem az *ellenségeskedés* szó kívánkozott a tollunkra — az állomás és a fűtőház között, mint Balassagyarmaton. Még szerencse, hogy a szakvonali munkában ma már nem érezteti kedvezőtlen hatását ez az ellentét, annál inkább gátolja az egészséges kulturális és sportélet kialakulását.

Tekintély, népszerűség, együttműködés

Az állomás vagy a fűtőház ludasabb ebben? Nem tudjuk, de az bizonyos, hogy egyik sem tesz valami sokat azért, hogy legalább a *„békés egymás mellett élés politikája"* érvényesüljön. Ebben persze a szakvonali és mozgalmi vezetőknek kellene példát mutatni. Az üzemi bizottságok közötti megértő együttműködés egész bizonyosan alátámasztaná a szakszervezet tekintélyét, szeretetét, az üzemi bizottságok vezetőinek népszerűségét, amelyre a dolgozók véleménye szerint igen nagy szükség lenne.

A balassagyarmati dolgozók — akikhez eljutott a SZOT IX. teljes ülésének szava, s akik már fel tudják mérni, mit jelent a vasutasok szempontjából szakszervezetük IV. kongresszusa — sok panasz, sérelem orvoslására számítanak a szakszervezet vezetőségének legfelső fórumától. Elsősorban azt várják, hogy eredményes lépéseket tesz a vasutas dolgozók nagyobb társadalmi és anyagi megbecsüléséért. Ezzel kapcsolatban emlegetik a régóta kért üzemi konyhát, az órabéres dolgozók bérének rendezését, a nyugdíjkérdés megoldását, az olyan jó, lelkiismeretes dolgozók fokozottabb megbecsülését, akik a múlt szűklátókörű politikája, és nem utolsósorban helyi túlkapások miatt mellőzöttek voltak.

— A szakszervezet kongresszusától azt várjuk, mondta *Bartos István* vonatvezető —, hogy a szakszervezeti munka középpontjába helyezi a dolgozó embert.

Ez a mondat fejezi ki talán legtömörebben azt a várakozást, amellyel a vasutas dolgozók Balassagyarmaton és egyebütt a kongresszus elé tekintenek.



Vizafogó állomás dolgozói számos köszönőlevelet kapnak az általuk kiszolgált vállalatok dolgozóitól. Az ipartelepek gyors kiszolgálását hathatósan segíti Gőcze Sándor tolatásvezető és brigádja.

(Kovács Géza felv.)

Istálló vagy felvonulási épület?

A szakszervezeti központ munkavédelmi osztálya ellenőrzése során megállapította, hogy a pécsi pályafenntartási főnökség a pécsi üzemi konyha felvonulási épülete helyett istállót épített a II-es pályamesteri szakasz pályamesterének. Az istálló közvetlenül a pályamester disznóóljánál épült, bár építési engedélye és költségkerete erre az építkezésre a pályafenntartási főnökségnek nem volt.



Solti István, a pécsi pályafenntartási főnökség vezető főmérnöke és a kivitelezést irányító Gerdei István pályamester azt állítják, hogy a létesítmény felvonulási épület célját szolgálja és azt nekik joguk van a II. pm.-szakaszon elhelyezniök. Ezzel az állítással tévesztették meg a szakasz üzemi bizottságának elnökét is, aki érdeklődött az építkezés iránt.

Ha ez így igaz, akkor furcsa dolgok történhetnek az építkezéseknél, mert az említett „felvonulási épület" például körülbelül 1 kilométernyire épült a tényleges építkezés színhelyétől és ha valóban lakni fognak benne, akkor az emberek szálláshelyükön disznók „társaságát" élvezhetik.

Joggal lehet kérdezni, ha a létesítmény felvonulási épület célját szolgálja, akkor miért csak most készül, amikor az üzemi konyha építése már előrehaladott állapotban van. A gyakorlat az, hogy a felvonulási épület akkor készül el, amikor az adott létesítmény munkálataihoz még csak hozzákezdenek. De ha mégis felvonulási épület, akkor hogyan lehetett azt disznóól mellé építeni? Vagy a pályafenntartási főnökségre nem vonatkozik a Munka Törvénykönyve 82. §-ának első bekezdése, amely előírja a létesítmények előzetes munkavédelmi ellenőrzését?

A pécsi pályafenntartási főnökség eljárása mélységesen elítélendő. A szakszervezet ilyen körülmények között nem járul hozzá ahhoz, hogy a felvonulási épület címén végzett istállóépítést a pécsi főnökség elszámolja. Az összeget térítse meg az, akinek részére az istálló épül. Emellett a szakszervezet kéri a felelős személyek szigorú felelősségrevonását, az okozott kár megtérítését. A szakszervezet az építkezés folytatását leállította.

Takács József
a szakszervezeti központ munkatársa

A szakszervezeti kongresszus tiszteletére

A Szolnoki Járóműjavító dolgozóinak felhívásához csatlakozva, a IV. kongresszus tiszteletére az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében felajánljuk, hogy

a fiókműhely dolgozói

elkészítik egy kis *kazánház kéményét, egy kerékeszterga-pad felszerelését és üzembehelyezését és egy egyetemes fa- megmunkáló gép üzembehelyezését.*

A ponk dolgozói

a havi terven túl naponta három RIV- és MC-jeles kocsinál *az előírt exportvizsgálatot előre megtartják,* valamint a bádogos, asztalos és westingfékes munkákat hibamentesen elvégzik. Igazolatlan mulasztás nem fordul elő.

Az accumulátor telepen

a *Pánti* csoport egy darab bleiher targonca accutelepeit terven felül elkészíti, *Galló János* és *Kassa Ferenc* a Vasútgépészeti Technikum csengő-berendezését csinálja meg, a *Bajkai*-csoport az üzemi konyha részére 3 darab fűtőberendezést készít, az accumulátor kezelők 16 darab üvegcellás accumulátort formálnak és előkészítik a használatra. A *Borka* csoport egy darab vasedényt készít a lúg feloldásához.

A kocsitisztítók vállalják,

hogy csoportonként és fordánként *terven felül egy szerelvényen nagytisztítást végeznek.*

A vontatásiak

a napi munkán túl *5 darab zárváltó javítását,* két darab működési szelep javítását, a gőzfűtéshez szükséges ejtőcsövek közül *napi öt darab* elkészítését, a napi munkán túl *1 darab ajtó javítását* és sok más egyebet vállalnak, melynek végeredményeként havi tervüket 103 százalékra teljesítik.

A termeskocsiszín

dolgozói a 190-es és a 191-es kultúrkocsi nagytisztítását végzik el a szakszervezet IV. kongresszusáig.

Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozói nevében az üzemi bizottság.

A dolgozókról való gondoskodás jegyében

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének társadalombiztosítási osztálya a múltkoriban a következő levelet kapta: *„Most kaptam kézhez az R. A. 1300—204/956. számú értesítést, amely szerint a műláb és cipő 532,75 forintos hozzájárulási összegét az R. A.-bizottság elengedte. Nemes cselekedetükért hálás szívvel mondok köszönetet, és őszintén kívánom, hogy áldásos működésüket még sokáig folytathassák jó erőben és egészségben. — Deli István MÁV-nyugdíjas, Rákospalota."*

Számtalan ehhez hasonló levél érkezik a szakszervezet központjához, amelyekben a dolgozók köszönetet mondanak azért a gondoskodásért, amelyet a társadalombiztosítási osztály mellett működő R. A. (Rendelkezési Alap) bizottság nyújt. A bizottság tagjai különböző MÁV szolgálati főnökségektől meghívott szakszervezeti aktívák. A bizottság feladata pedig az, hogy igazságosan és tárgyilagosan megítélje, *milyen indokolt esetekben részesülhetnek a biztosítottak a társadalombiztosítási törvényben meghatározott juttatásokon felül is támogatásban.*

Társadalombiztosítási törvényünk egyes betegségeknél például a biztosított családtagoknak 90 napi kórházi ápolást ír elő. Előfordulhat azonban, hogy ez az idő nem elég. Ilyenkor a további kórházi ápolás költségét a beteg hozzátartozójának terhére számlázzák. Ilyen esetben sokan fordulnak bizalommal a szakszervezethez, kérve hogy a túlápolás költségeit engedjék el. A bizottság már igen sok ilyen esetben hozott kedvező határozatot, figyelembe véve az érdekelt dolgozó anyagi és szociális helyzetét, valamint a munkához és a szakszervezethez való viszonyát.

Megrokkant vagy nyomorékká vált biztosítottak gyakran igényelnek gyógyászati segédeszközt, sokan azonban csak nagy anyagi megerőltetés árán jutnának hozzá, ha az R. A.-bizottság nem engedélyezné a hozzájárulási összeg elengedését. A bizottság *egyformán mérlegeli a tényleges dolgozó, a nyugdíjas vagy a családtag jogszabályon túlmenő kivételes igényeit,* és hozza meg határozatát a helyi üzemszervezet környezettanulmányának és javaslatának legmesszebbmenő figyelembevételével.

A bizottság az év első felében több mint százezer forinttal segítette a rászorultakat. 40 095 forint kórházi túlápolás megfizetését vállalta, 25 kérelmezőnek juttatott hallókészüléket 9263 forint értékben, 12 dolgozó részére szolgáltatott ki tolókocsit 27 318 forint összegben. Ortopéd-cipőt kapott 31 biztosított, ennek hozzájárulási összege 8622 forint volt. Ezenkívül egyéb gyógyászati segédeszközhöz jutott 63 kérelmező, ezeknek értéke 15 087 forint volt. Az R. A.-bizottság az első félévben *180 biztosított kérelmét teljesítette.*

A lehetőségek nem végnélküliek ugyan, de a továbbiakban *még hathatósabb segítséget kíván nyújtani a bizottság az arra érdemes dolgozóknak.* Az A. R.-bizottság munkájának további javításához, még nagyobb megelégedést kiváltó működéséhez azonban fokozottan szükséges, hogy *az üzemszervezetek, a nyugdíjas csoportok a valóságnak megfelelő szociális helyzetet tárják fel részletes környezettanulmányaikban.* Ismertessék azt is, hogy a kérelmező mióta szakszervezeti tag, rendszeresen fizeti-e tagdíját, továbbá, hogy szakvonali munkáját hogyan végzi. Ugyanis az R. A.-bizottság csak a helyi üzemi bizottság vagy nyugdíjas csoport útján továbbított és az üzemszervezet által javasolt kérelmeket tárgyalhatja és teljesítheti.



A csongrádi felvételi épület előtt gondozott, üde kis park fogadja az érkezőket. A parkot a csongrádi úttörők gondozzák, locsolják. Annál feltűnőbb, hogy az állomás környéke poros, szemetes. Ha egy gépkocsi behajt a raktárakhoz, percekig porfelhőben úszik az egész környék. Igazán nem lenne szégyen tisztaságot tanulni az úttörőktől.

★

Szeptember 19-én Ceglédbercel-Cserő előtt körülbelül 40 percet állt az 1701-es. A vonat mellett elrobogott két teher- és egy gyorsvonat. Az utasok nem a legszebb szavakkal illették a vasutat. Különösen akkor indult meg a szidalmak áradata, amikor a hosszas állás okát megtudták: Ceglédbercel-Cserőről nem tudták kezelni a jelzőt.

★

Ugyanezen a vonaton a 3313-as számú párnáskocsi egyik fülkéjének ablaka sorozatosan leesett. A spárgával való felerősítés után sem volt teljes az öröm, mert a fülke tolóajtajának hiányzott az üvegje, s a folyosó gyakran leeső ablakain át ugyancsak fütyült befelé a nem kellemes őszi szél.

A SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézetének előadásai

A SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézete állandó munkavédelmi kiállításán előadássorozat indult. Az előadások, ankétok a munkavédelem fő kérdésével foglalkoznak. Szeptember 28-án *„Bevezetés a biztonságtechnikába"*, október 5-én *„Az építőanyagipar gépesítésével felmerülő munkavédelmi problémák"*, 12-én *„Villamos berendezések létesítése I."*, 19-én *„A Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézet és az OMI munkája a szilikózis megelőzésére folytatott harcban"*, október 26-án pedig *„Villamosberendezések létesítése II."* címmel tartanak előadást az állandó munkavédelmi kiállítás helyiségében, VI., Rózsa Ferenc utca 67 szám alatt. Az előadások délután fél 6 órakor kezdődnek, a belépés díjtalan.

A szófiai értekezlet határozatai nyomában

A közelmúltban lezajlott szófiai vasúti nemzetközi konferencia határozatot hozott a nemzetközi átmenőforgalom javítására. Nézzük meg, mit tesz e határozatok megvalósításáért egyik legjelentősebb határállomásunk Szob?

A határállomások átmenőforgalmának jó vagy rossz voltát döntően a vonatok tartózkodási idejének alakulása mutatja. Érdekes erre vonatkozóan a szófiai értekezlet határozata: az üres szerelvényeknél 30, zárt egységeknél, rakott kocsiknál 90, míg a vegyes vonatoknál 150 perc az az idő, amelyen belül a vonatoknak ki kell lépni a határon. Ma még megesik, hogy háromszorosan is túllépik ezt az időt. A harc azért folyik, hogy előbb csökkentsék a túllépés idejét, majd pedig megvalósítsák az értekezlet határozatait.

Nem lehetne rövidebben?

Ocskay András KTG-s tiszt a hiányosságok okát a műszaki és kereskedelmi átvételnél tapasztalt késedelemben látja. A műszaki átvételre — mondja Ocskay elvtárs — a PPV (a népi demokratikus államok kocsiszabályzata) mindössze egy percet engedélyez tengelyenként. Ez azt jelenti, hogy egy 150 tengelyes vonatnál 2 és fél óra alatt meg kell történni a műszaki átvételnek. Ezután jön a vonat kiírása, szétrendezése, erre átlagban 25—30 percet számítunk. Ez már 3 óra! A CSD alkalmazottak munkája újabb 50—60 perc és mire a vám- és határrendészet egyezteti a kilépő vonatot, s a társfőnökségek, mint például a növényegészségügyi szolgálati állomás, a MERT (minőségellenőrző állomás) elvégzik teendőiket, már 4—5 órára emelkedik a tartózkodás. Ez — mondhatni — ma még mindennapi folyamat, s ha ehhez hozzátesszük azt a sok rendellenességet, amelyek akadályozzák a határállomások dolgozóinak munkáját, ha egyet nem is érthetünk vele, de megértjük a késedelmet.

Nemcsak a határállomásokon múlik

Milyen hiányosságok ezek? Az ólomzárak hiánya és hibái állnak az első helyen. Például egy átmenő kocsin MÁV ólom van és nincs mellette jegyzőkönyv. Újabb jegyzőkönyvezéssel 10—15 perc telik el. Gyakori az ablaklemez hiánya a kocsikon, amiért nemegyszer ki kell sorozni a kocsit.

Előfordul, hogy a kimenő elegyet rendezetlenül kapják és külön-külön rendezni kell a csehszlovák és német elegyet. Nagy gyakorlat és ügyesség kell ahhoz, hogy mindössze öt vágányon, rendezhessék és tárolhassák a kocsikat. Egy hónap alatt 38 000 teher- és személykocsival dolgoznak. És ha hozzátesszük, hogy számtalanszor várni kell a CSD gépekre, hogy az etetés-itatás, jegeltetés, a hűtőkocsik sorozatlanul történő érkezése, a különféle kocsiknak átrakása —, mert a kis- és középállomáson feladásra kerülő vagonok exportképességét nem elég lelkiismeretesen állapítják meg — mind, mind időt rabol el és meghosszabbítja a vonatok tartózkodási idejét.

Marton József elvtárs, az igazgatóság III. osztálya vezetőjének helyettese ellenőrző útján adott segítségének megvan a hatása. Neki is része van abban, hogy *Pollák* elvtárs, helyettes főnök dolgozótársai nevében kijelenti: *a vonatok tartózkodási idejét rövidesen egy órával fogjuk csökkenteni, első lépésként a szófiai határozat útján.*

Javul a bizalmiak munkája

Mintegy három hónapja, hogy a szakszervezeti bizalmiak országos találkozón megvitatták a legfontosabb tennivalókat és határozatot hoztak a bizalmi munka megjavítására. A határozat óta a szegedi igazgatóság területén is sokat javult az üzemi bizottságok, a szakszervezeti bizalmiak munkája. Mind több az olyan üzemi bizottság, amely haladéktalanul intézkedik a dolgozók ügyes-bajos dolgaiban, igyekszik segíteni ott, ahol arra van szükség. Szeged állomáson *Szarka János* ÜB-elnök elvtársat és *Vesmás* elvtársat sűrűn keresik fel a dolgozók kérelmeikkel. A bizalmiak közül különösen jól dolgozik *Halász Miklós* vonatvezető, *Szamosvölgyi* Antalné átmenesztő és *Szögi István* raktári munkás.

Sajnos, már nem lehet ilyen dicsérően szólni Csorvás állomás üzemi bizottságáról, ahonnan *Kiss István* forgalmi szolgálattevő kérelmét gondatlanul kiállítva küldték az igazgatóságra és így az I. osztálynak azt vissza kellett küldenie. Az ügy elintézése emiatt hosszadalmasabbá vált.

Több gondosság, még több lelkiismeretesség kell ahhoz, hogy gyorsabb legyen a dolgozók ügyeinek intézése.

Cserháti József
Szeged



A vasutat és a szállítófeleket egyaránt védi a pontos mérlegelés. Nagy Gyula Salgótarján-Külső állomáson Orosz Lajossal együtt ellenőrzi kiadás előtt az áru fuvarlevélben megállapított súlyát. (Kovács Géza felv.)

Százezer forint és a „pech"

Ez a jóképű fiatalember 100 000 forint boldog tulajdonosa. Neve: Hegedüs Sándor; kora: 19 év; lakik: Füzesabonyban; munkahelye: Eger, MÁV Fűtőház. Ezek az adatok kerülnének egy hivatalos kérdőívre, ha ilyet kellene kitöltenie a Negyedik Békekölcsön ötödik sorsolásán a főnyereményt nyert, vagyis a IV. osztály 39 444 sorozat 13-as számú kötvény tulajdonosának.



Kérdőívet azonban nem kell kitölteni, így hát kérdezzen az újságíró. De mit? A szokványos kérdéseket, hogy örül-e; vagy milyen érzés százezer forintot nyerni? A választ úgyis tudná mindenki. Így hát hagyjuk a kérdéseket, s helyette mondjuk el, hogy a diszista Hegedüs Sanyi a fűtőház egyik legjobb fiatal lakatosa. Különös tulajdonsága, hogy bár Egerben dolgozik, mégsem szereti a híres bikavért. Ezt onnan tudtuk meg, hogy miután a munkahelyén szabadnapot kapott, először az Utasellátóban kerestük, gondolva, biztosan fizet egy áldomást a barátainak. Az általpult mellett azonban ha voltak is vasutasok, — Sanyi nem volt közöttük.

Végül a Füzesabonyba induló vonaton akadtunk rá a szélesvállú, magas, karcsú, barna fiúra. A vonaton már mindenki tudta (hogy honnan, az rejtély); ő nyerte a százezer forintot. A párnáskocsi folyosóján nagy volt a sürgésforgás, csinos lányok mosolyogtak be a kupéba. Hiába no, ha valaki fiatal és jóképű, az már nem akadály, hogy százezer forintja is van.

Ő azonban nem akar nősülni, sőt motorkerékpárt sem vesz. Azt mondja: „A nősüléshez fiatal vagyok, motor meg azért nem kell, mert ennyi pénzzel a zsebemben kár lenne kitörni a nyakamat."

Azért gondot nem okoz a pénz, a család nagy, Sanyi körül ott forgolódik mind a hat testvére. Jól jön majd egy családi ház, meg ruhák, cipők a szülőknek és a testvéreknek. Onzetlen, szerény fiú a nyertes, a bankból mindössze 10 000 forintot vett fel, s eddigi egész bevásárlása egy szép 950 forintos karóra. Erre vágyik már régen, s most teljesült a kívánsága.

Befejezésül még áruljuk el, hogy nyereménye az összes füzesabonyi idős nénikék között mély megdöbbenést keltett, tudniillik ők még mindig úgy tudják, hogy „peches" szám a 13. Az ő kötvénye pedig a 13-as volt. De azt hiszszük, ezt a „pechet" valahogy el lehet viselni.

Többe kerül a leves, mint a hús

Miskolcon lakom és az igazgatóságon teljesítek szolgálatot. Augusztusban a kezelőorvostól fürdőjegyet kaptam a Zsóri-féle fürdőbe. A jegyek kézhezvétele után vasúti jegyet is kértem, de azt mondták, nem jár. A vonatköltség oda-vissza 8,80, az állomástól 4 kilométerre lévő fürdőhöz az autóbusz díja 6,40, ha a kalauz téved, 7 forint. (Nálam éppen tévedett.) A fürdőjegy 3,10. Tehát, aki Miskolcon lakik, az orvos által megírt fürdőjegyért 18,30 forintot fizet. Ezt az összeget 4—5 darab fürdőjegy után nem lehet megfizetni.

Kérjük a szerkesztőséget, intézze el, hogy visszakapjuk a fürdőjegyek mellé a 9/b mintájú jegyet.

Fazekas Lászlóné
Miskolc

Tehervonattal a villamosított hatvani vonalon

Az utazás, amelynek leírása alant következik, indulás előtt egy héttel kezdődött. Ez pedig így történt: az újságíró — miután előző nap tájékoztatást kért és kapott a villamosvontatású tehervonatok indulásáról az állomási irányítótól — megjelent *Budapest-Ferencváros-pályaudvar* keleti rendezőjében, hogy elkísérje hatvani útjára a 472-es számú tehervonatot. A 9 óra tájra jelzett indulás azonban nem történt meg, mert a vonat elmaradt. Semmi baj — vígasztalta a szolgálattevő —, mert már előkészítve a XVIII. vágányon áll a 464-es miskolci rendeltetésű tehervonat, s mihelyt a gépe megérkezik, nyomban indulhat, noha menetrend szerint csak 12.42-kor lenne az indulása. Igaz, hogy a gépe még Gödöllő körül jár, de ha minden rosszul megy is, egy óra múlva itt lesz, érdemes megvárni.

Egy meg nem történt utazás tanulsága

Közben befutnak más gépek, a 464-esre egy Kandót igérnek, de hosszas várakozás után kiderül, hogy máshová használták fel. Aztán jelzik, hogy megkezdték egy másik villanymozdony bekörözését a nyugati rendezőbe és hamarosan átadják a keletibe. De ebből se lesz semmi, mert közben a gép kézen-közön eltűnik, nyilván más vonatra vezényelték. Tizenegy óra után jelentik az eredetileg várt gépet, 11.15 órakor azonban kiderül, hogy nem tud bejárni a keletibe, mert 11-kor — anélkül, hogy a forgalmi irodát értesítették volna — az állomás területén kikapcsolták a felső vezetéket javítás végett és 13 óráig áramszünet lesz.

Erre aztán manőverezni kell: a szolgálattevő intézkedik, hogy a tartalékmozdony vontassa be a leeresztett áramszedőjű villamosgépet, állítsa vonatjára, húzza ki az állomásból. Több mint egy óra telik el ezzel a művelettel, s a 464-es végül 13.15-kor indul útjára. Az újságíró azonban nem megy vele, mert közben letelt az ideje, más dolga után kell néznie. A várakozás mégse volt haszontalan, bár családottsággal járt, és azzal a keserű tapasztalattal, hogy *egy 9 órára elkészült vonatra egész délelőtt nem tudtak gépet adni, s az őszi forgalom kezdetén egy egész délelőtt kihasználatlanul hagyták a villamosított hatvani vonalat.*

Egy héttel később

Második alkalommal, egy hét elteltével sokkal símábban indul a dolog. A 464-es 96 tengellyel, 48 hatvani gurítós kocsival, 1054 tonnával ezúttal is jókor elkészült. *Balogh Béla* mozdonyvezető az 55,009 számú Bo-Co-val 13.22-kor rájár a szerelvényre. A fékpróba is megvan 13.59-re és *14.02-kor indulunk.* Méghozzá jó kilátásokkal a várható menetidőt illetően, mert a menetrendszerinti 130 percből máris leírjuk a kőbánya-felsői 23 és a rákosi 10 perces tartózkodást, ami kocsifelvétel céljából van a menetrendben, de ami ezúttal elmarad, mert kocsi egyik állomáson sincs.

Korainak látszik azonban az öröm, mert Kőbánya-felső előjelzője tilosat mutat, és a Bo-Co lassít. A következő pillanatban a jelző zöldre változik, és már gyorsul is a sebesség, de *amint behaladunk az állomásba, ismét lecsökken, mert szolgálattevőnek hire-hamva sincs.* Már majdnem teljesen leállunk, amikor *a fiatal elvtárs az utolsó pillanatban ugrik ki a forgalmi irodából és az ajtóból adja az áthaladási jelzést. Gulyás* György elvtárs, a vonatvezető bosszúsan csóválja a fejét, Nagy II. Gyula kenő pedig, aki pillanatra hátrajön a vezetőfülkéből, mert a gépházban van valami dolga, rosszallóan mondja: *„Sűrűn megcsinálják ezt velünk!"*

Az elmulasztott távirat és következményei

Szerencsére nem minden szolgálattevő ilyen. Lám a péceli tudja a kötelességét. Már messziről látjuk: ott áll a helyén, és kellő időben, szabályosan jelzi az áthaladást. Nincs is sebességcsökkentés. De csak rövid ideig, mert *Isaszegen* nem áll az áthaladás. Lassítunk, a forgalmi szolgálattevő felkiált, hogy várni kell Gödöllő engedélyére és új rendelkezésre. 14.49-kor a kijáratnál megállunk. A vonatvezető leszáll, átveszi az új rendelkezést: *Gödöllő állomáson leeresztett áramszedővel kell áthaladni, mert a felső vezetéket javítják.* Tizenegyperces ácsorgás után, 14 órakor indulás tovább. *Ezt a veszteséget bizony el lehetett volna kerülni, ha Gödöllő, amely nyilván egy órával előbb is tudott a javításról, értesíti Ferencvárost, és onnan már ezzel a rendelkezéssel indítanak bennünket. Csak egy táviratba került volna!...*

Balogh elvtárs felgyorsít, és 50 kilométeres sebességgel szaladunk amikor leveszi az áramszedőt. Megkezdődik a tippelés. Átgurulunk vagy sem? Nem gurulunk át. Jön az erre a célra rendelt gőzmozdony, megtolja a vonatot. Rákakasztás, tolás, levegőkiegyenlítés, leakasztás: összesen 15 perc mire ismét fel lehet húzni az áramszedőt és saját erőből mehetünk tovább.

Szabad pályán nyílt szívvel

A nem várt akadály után azután simán haladunk. A sebességmérő mutatója ingadozás nélkül ragad az ötvenesen. Élvezet nézni mily gyorsan tűnik-változik mellettünk a táj. Gulyás elvtárs, miközben éberen figyel jobbra-balra, előre-hátra s minden észrevételt jegyez, megszólal:

— Ez már igen! Így szeretek utazni! De különben... sok gond, sok fáradtság, nagy felelősség a vonatkísérői mesterség. A kereset meg sehogysse akar nőni... Mi felelőssége van egy gyárimunkásnak? Semmi, mégis 1400—1500 forintot keres. Én pedig, mint vonatvezető nem tudok ezren fölül kerülni, pedig higgye el az elvtárs, nagyon igyekszem.

A szabad, nyílt pályán kinyílik a szív is. *Tura* után Gulyás elvtárs kimutat az ablakon:

— Látja az elvtárs amott azt a kis cserepes házat. Az enyém, 47-ben építettem, amikor összeszegyűlt egy kis jó forint. Azóta nem tudtam az egy szobához másikat ragasztani, pedig nagyon kellene, mert nőtt a család. Nem mondom, kaphatnék kölcsönt, abból épül ez itt mind — int fejével a közelben készülő házak felé —, de nem merek belevágni az ezer forintra. Várjuk, hogy majdcsak több lesz belőle, hiszen látom, a kormány mostanában sűrűbben gondol a vasutasokra.

Fordulás: 26 perc

Itt megszakad a beszélgetés, mert át kell esni az utolsó akadályon: Hatvan-rendező nem fogad, csak négy perc ácsorgás után. 14.04 órakor érkezünk, a gépet nyomban leakasztják, megyünk a személypályaudvarra vonatért. 16.08-kor áll meg a Bo-Co a felvételi épület előtt, 16.17-kor már rajta is van a 465. számú, 92 tengelyes, 42 kocsiból álló, 1187 tonnás, rákosi rendeltetésű szénvonaton. *Benke* elvtárs, helyettes főnök ügyel, hogy gyorsan forduljunk. Igyekszik is mindenki. A Gulyás-brigád tagjai, *Benkó István* és *Tóth I. János* derekasan dolgoznak, alig több mint negyedórába telik, amíg szorosra húzzák a csavarkapcsokat. Negyvenkét kocsinál ez nem kis dolog. A fékpróba is gyorsan megy, 26 perces fordulóval, 16.34-kor már indulunk is vissza. Igaz, nem ártott volna vizet venni, de Balogh elvtárs jobbnak látta, ha nem megy ki a rendezőbe vízért, mert ez a nagy forgalom mellett az elveréődés veszélyével szokott járni. Úgy számolt, hogy Isaszegig elég lesz a vize és ott pár perc alatt kész lehet a vízvétellel.

Vihar és napsütés

16.55-kor már Aszódon vagyunk. Kezdődik a hírhedt emelkedő, amelyre ekkora vonat gőzmozdonnyal nemigen tud felkaptatni toló nélkül. *Lássuk, mi lesz most?* A sebességmérő szilárdan mutatja az 50 kilométert. Gödöllő előtt ugyan leesik húszra, mert nem áll a jelző, négy perc elteltével azonban szabad az út, és 17.17-kor áthaladunk az állomáson. A gőzvontatású vonat 57 perces menetidejével szemben tehát *22 perc alatt tettük meg az Aszód—Gödöllő közötti utat. Isaszegen* 17.29-kor állunk meg vízvételre. Hét perc alatt, 17.36-ra megtelik a tartály, sajnos, ez a rövid idő is éppen elég ahhoz, hogy pirosra változzon az imént még zöldet mutató kijárati jelző. Várni kell az M. 401-es gyorsmotorra, amelyet itt elénk engednek. A várakozás alatt van idő beszélgetni. Balogh és Nagy elvtárs elégedetlenek, mert most letelő 12 órás szolgálatukban csak másfél fordulót csináltak. Amióta a hatvani vonalon járnak, ennél többre sose vitték — mint mondják — forgalmi okokból, *és elegendő vonat hiányában.* Csodálkozó megjegyzésünkre, hogy a jelenlegi nagy forgalom mellett sem akad elég vonatjuk, változatlanul kitartanak állításuk mellett.

Huszonhat perces várakozás után indulunk neki utunk utolsó szakaszának. A hosszú ácsorgás miatt kissé nyomott a hangulat. Fokozza ezt, hogy az ég is elborul és vihar kerekedik erős széllel, sűrű esővel. A Bo-Co azonban gyorsan kifut az esőfelhő alól. Amikor 18.27-kor lefékez Rákos állomás felvételi épülete előtt, már ismét süt a nap, és gyönyörű szivárvány íveli át az eget. A forgalmi iroda ajtajából nézve éppen a mozdony elejétől szokik az égbe, és átkarolja az egész vonatot.

A hangulat felenged. Mégiscsak nagyszerű dolog ez a villamosvontatás és a 4.25 órás forduló nem olyan rossz!

Szász Ferenc

Újabb rakodási rekord született

Ezekben a napokban teljes nagyságában kibontakozik a magyar vasút történetének eddigi legmozgalmasabb őszi forgalma. A kibontakozás végső körvonalai azonban egyelőre még nem látszanak, mert a rakodási készség egyre fokozódik. A vasutas dolgozók azonban bátran és eltökélten néznek az elkövetkező óriási feladatok elé, mert tudják, hogy az eddig legyőzött nehézségeken kipróbált erejük birja a munkát ezután is.

Ilyen nagy erőpróba volt a szeptember 18-i, amikor az augusztus 22-i emlékezetes 16 053-as kocsiberakási csúcsteljesítmény után újabb rekord született. Szeptember 18-án 16 319-re javították a napi kocsiberakási rekordot.

Szeptember első 20 napjának teljesítményeit az elmúlt év hasonló időszakával összehasonlítva megállapítható, hogy valamennyi mennyiségi és minőségi mutatószám lényegesen kedvezőbben alakult a tavalyinál. A 14 842-es átlagigényen belül munkanapokon 15 917 kocsiigénylést nyújtottak be a fuvaroztató vállalatok, ebből a vasút munkanapokon átlagosan 15.158 kocsit rendelkezésre is bocsátott. Az igényelt kocsik túlnyomó többségét tehát kiállították. A havi áruszállítási és kocsiberakási terv teljesítésénél némi elmaradás van, ez azonban annak tulajdonítható, hogy a hónap első felében az igénylések nem ütötték meg a berakási terv átlagát, továbbá hogy a vasárnapi és a szombati berakások nem voltak kielégítőek. Csak kis részben hátráltatták tehát a berakási terv teljesítését a ki nem állított kocsik.

A minőségi mutatószámok közül nem kielégítő a rakott kocsik forduló idejének 2.25 napos értéke. Ez annak tulajdonítható, hogy a rakott elegy mozgatása nem történik kellő ütemben a mozdony- és a szénkészlet elégtelensége miatt. A teljes kocsiforduló-idő átlaga 3.49 nap volt a hónap első 20 napjában. Ezt a következő időszakban lényegesen rövidíteni kell.

Pécs csomópont csatlakozott a Szolnoki versenyfelhíváshoz

Pécs állomás dolgozói termelési értekezleteiken foglalkoztak a *Szolnoki Járműjavító ÜV* dolgozóinak a szakszervezet IV. kongresszusa tiszteletére kibocsátott versenyfelhívásával. Elhatározták, hogy csatlakoznak a versenyfelhíváshoz. A fűtőházzal együtt a következőket vállalták:

Az állomás dolgozói kötelezettséget vállalnak, hogy az érkező vonatok gépeit az előírt 10 perces várakozási időn belül a vontatás rendelkezésére bocsátják. A fűtőház dolgozói vállalják, hogy az induló személy- és tehervonatok gépeit olyan időben adják ki, hogy a menetrendszerinti indítás biztosítva legyen. A géprevárást, illetve a vonatravárást a minimálisra csökkentik. Az állomási tolatómozdonyokat az állomás az előírt időben adja át szerelésre, a fűtőház a tolatómozdonyokat a kiszerelési normaidőn belül adja vissza a forgalomnak. *(Horváth József ÚB-elnök leveléből.)*

A cukorgyárak rakodási versenye

Augusztus 31-én az *Ercsi Cukorgyár* igazgatói irodájában a cukorgyár és a vasút képviselői komplexbrigádszerződést kötöttek a répakampány jó lebonyolítása érdekében. Az értekezlet megállapította, hogy *az idén különös gondot kell fordítani a Duna—Tisza közi szállításra,* mert az erről a területről érkező répánál a gyárnak még nincs tapasztalata. Eddig ugyanis ez a terület nem az Ercsi Cukorgyár területéhez tartozott. Az értekezlet határozata alapján felkérték Budapest-Ferencváros állomás főnökét, hogy a répáskocsikat a ferencvárosiak gyorsan továbbítsák. A komplexbrigád-értekezlet határozatának megfelelően *rakodási versenyre hívták az összes cukorgyárakat.* A verseny keretében vállalják, hogy az egy kocsira eső átlagos rakodási időt 2.5 órára teljesítik.

Budapest-Keleti pályaudvar dolgozói a menetrendszerűségért

Budapest-Keleti pályaudvar dolgozói harcolnak a menetrendszerűségért. Az állomás rendező részében a szerelvények összeállítását szervezetten, úgy hajtják végre, hogy a belső vágányokról induló következő vonatok szerelvényét a vágány felszabadulása után betolják. Ezzel módot adnak az utazóközönségnek az időbeni beszállásra, a raktárnak a zöldáruk, a darabáruk és a poggyászok berakására, a műszaki kocsiszolgálatnak a műszaki munkák elvégzésére.

A fűtőház úgy segít a forgalomnak, hogy amikor lehetőség van rá, az induló gépeket korábban kiadja és a vonatot indulásra előkészítve a vonatgéppel tolja az induló vágányra. Ilyen jólszervezett munkával érhette el *Vitárius Sándor* főkocsimester és csapata *Vukovári György* és *Gólya János* térfelvigyázó segítségével, hogy a vonatkéséseket 0.8 százalékra csökkentette. *(Tóth III. András leveléből.)*

Az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért

Az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért elnevezés alatt egy hónappal ezelőtt megindított mozgalom szép sikereket eredményez. A mozgalom segítségével a mellékvonalakon is kimagasló eredményekkel támogatják a fővonali dolgozók munkáját.

A *kisterenye—kál-kápolnai vonalon* például szeptember 7-én a 8962. számú kezelővonattal 40 perces késéssel indult Kisterenyéről *Kakuk Ferenc* vonatvezető és brigádja, valamint *Kaszás Pál* mozdonyvezető és fűtője. Gyors kezeléssel és tolatással a késést megszüntették és csak a Kál-Kápolna előtti „megállj" állású jelzőn múlott, hogy 10 perces késéssel érkeztek be végállomásukra. *(Uglyai Sándor leveléből.)*

A dombóvár—pécsi vonalon Nagy József mozdonyvezető Vörös Géza vonatvezetővel az 1972. számú vonatnál ért el kimagasló eredményt. Vonatjukat a kedvezőtlen terhelési szakasz ellenére 36.1 km/ó sebességgel továbbították, ami a menetrendszerinti menettartamhoz viszonyítva 193 százalékos teljesítést jelent. *(Várnai László leveléből.)*

Jól dolgoznak az Északi Járóműjavító női brigádjai

Az *Északi Járóműjavító* női dolgozói párosversenyben vannak egymással. Augusztusban 100 százalék alatt dolgozó nő nem volt. A megmunkáló gépeket teljes mértékben kihasználták. A MEO nem hiányolta meg egyetlen munkájukat sem. A gépeket és környékét tisztán tartották. Igazolatlan mulasztó egy sem akadt közöttük. A könyvelésben és a bérelszámolásban dolgozó nők a határidőket pontosan betartották. *(Révfalvi Sándorné leveléből.)*

Csak egy százalék hiányzott

Pécs állomás a második negyedév élüzemszintjétől csak egy százalékkal maradt le, mégpedig a menetrendszerinti vonatindítási tervnél. Ez érthető lehangoltságot okozott a dolgozók között, hiszen az elmaradás a személyvonatok csatlakozásából adódott. A borús hangulat azonban nem tartott sokáig és nagy lendülettel kezdtek hozzá a III. negyedévi terv teljesítéséhez. Különösen most, az őszi forgalomban dolgozott jól az állomás, *a szállíttató felekkel való jó együttműködéssel sikerült elérniük az éjjeli kirakásokat.* Kimagasló eredménnyel dolgozik *Kövesdi József* kocsimester és brigádja, aki 3 óra helyett 2 és fél óra alatt állítja be az érkező küldeményeket.

A menetrendszerinti indításnál is javult az eredményük. *Hermez Dezső* és *Nyiri Sándor* forgalmi szolgálattevők megfogadták, hogy hozzásegítik az állomást az élüzem cím elnyeréséhez. *A menetrendszerinti indítás 103 százalékos korábbi eredményét már 115 százalékra teljesítik.* Szolgálatukban sem gépácsorgás, sem vonatravárás nem fordul elő, szorosan együttműködnek a fűtőházzal. *(Leiti Ferenc leveléből.)*

Téves jelentés?

Az őszi forgalom alatt szinte mindennél fontosabb a szolgálati ágak jó együttműködése. Mégis megtörténik, hogy egyesek a hibák elkendőzésére törekednek, vagy megkísérlik azokat a másik szolgálati ágra hárítani. Ha kocsikiállítással van baj, akkor azt igyekeznek bizonygatni, hogy oka: nem megy a kirakás. Ha a vonat késik — akkor rossz a berakás, vagy a számadással van baj.

Az augusztus 28-i üzemviteli jelentés szerint például *Ózd* állomáson a 9761 D 190 percet várt számadásra. *A valóság pedig az volt, hogy a szakasz későn érkezett.* Egy másik alkalommal azt jelentették, hogy *Gyöngyös* és *Hort-Csány* állomásokon rendszeresen késve rakják a romló küldeményeket és ez késlelteti a gyorstehervonatokat. A jelentés nem felelt meg a valóságnak. Augusztus 29-én a hatvani menetirányító azt jelentette a főmenetirányítónak, hogy Gyulatáróba nem lehet kocsit beállítani, mert nincs ürszerelvény. Később kiderült, hogy a jelentés nem felel meg a valóságnak. *Az ilyen, enyhén szólva „tévedések" nem szolgálják a jó együttműködést.* A jelentésnek az a célja, hogy elősegítse a hibák feltárását és kijavítását, ezt pedig nem úgy lehet megvalósítani, hogy másra hárítjuk a hibát, elhallgatjuk a valóságot. *(Bakó János leveléből.)*

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

III. versenyszakasz. 2. feladat

Számtani sorrendnek megfelelően rendezendő tetszés szerinti vágány felhasználása mellett az alábbi három vágányon álló kocsisor. Minden egyes szám két kocsit jelent.

I. 8 7 2 1 3 2 8
II. 1 9 11 10 4 5 6 9 12 4 3
III. 12 6 5 4 4

A három vágányon álló kocsicsoportokból egyszerre két vonatot kell rendezni.

Az első vonatba az 1—6; a második vonatba 7—12 kocsicsoportok tartoznak.

Az első vonat menetiránya: →
A második vonat menetiránya: ←
A kihúzás iránya: →

A mozdony teljesítőképességét figyelembevéve legfeljebb 20 kocsit lehet egyszerre kihúzni.

Beküldési határidő: 1956. október 3.

Az alábbiakban közöljük a II/4. feladat megoldását:

A rendezendő kocsisor (alsó sór. az összevont kocsisor):

| | | |

Ifjúsági élet

Beszéljünk végre őszintén

Van-e létjogosultsága egy 10—14 főből álló DISZ-szervezetnek? Lehet-e eleven, mozgalmas DISZ-élet ott, ahol a szolgálati helyen kevés a fiatal, távol a lakhely és az ifjúvasutast odahaza apró gyermekek várják? Nehéz az ilyen kérdésekre felelni, és azt hiszem egyértelműen, határozottan nem is lehet. A körülmények a döntők. Ez igaz, de a felsőbb szervek nem annyira a körülményeket nézik, mint inkább a DISZ-titkár havi jelentését: milyen a termelés, volt-e taggyűlés, klubest, teadélután, kirándulás. S ha mindez volt — akkor a DISZ jól dolgozik, ha pedig elmaradt — gyenge a munka.

Tulajdonképpen az ilyen kategorizálásban sok az igazság. Hiszen a DISZ a fiatalok szervezete, s az ifjúság nemcsak dolgozni, hanem szórakozni, sportolni is szeret. Sőt, határozottan lehet állítani, hogy az ifjúmunkás nem érzi jól magát abban a DISZ-szervezetben, ahol csak a munkáról beszélnek, a kötelességeket hangoztatják, de nem veszik észre, hogy a fiatalember orra alatt legfeljebb serken a bajusz, tehát nem kedveli a szakállas, öreges DISZ-munkát.

Úgy néz ki, hogy visszakanyarodtunk oda, ahonnan elindultunk. Csak az a jó DISZ-szervezet, ahol szórakozni is lehet, ahol otthont találnak a fiatalok. Ez — akárhogy is forgatjuk — igaz. S éppen emiatt kell feltenni a kérdést: van-e létjogosultsága annak a DISZ-szervezetnek, ahol ezt nem tudják biztosítani. Mert a kis szolgálati helyek többségénél nem tudják, objektív körülmények akadályozzák. A leggyakoribb — és még sokáig nem megoldható — a DISZ-szervezetek helyiséghiánya. Nincs hol összejönni a fiataloknak. Igaz, arra is van példa, hogy hiába a helyiség, kong az ürességtől. De most nem ezt akarjuk feszegetni.

A fiatalok — éppen a javuló életkörülmények miatt — korán házasodnak (ez alapjában jó), aztán a család miatt már nincs idejük eljárni a DISZ-be. Azt mondhatnánk: hozzák magukkal a családjukat is. Igen ám, de a legtöbb távol lakik szolgálati helyétől, sőt odahaza egy kis föld is van a ház körül, tehát munka is akad mindig. No meg a hosszú, havi 350—400 órás távolléti időről sem feledkezhetünk meg. Mindez együtt olyan akadály, amelyet nagyon nehéz, majdnem lehetetlen leküzdeniök a DISZ-szervezeteknek.

S valljuk be, nem is sikerül leküzdeniök. Ezt bizonyítja a legtöbb kis DISZ-szervezet példája. Az elmúlt héten például Egerben jártam. Eger nem tartozik a kis állomások közé, 320-an dolgoznak itt. Köztük fiatal DISZ-tag mindössze 14! (Ez figyelmeztetés is arra, hogy a vasutasok átlagos életkora igen magas, kevés az ifjú vasutas.) A 14 DISZ-tag között van olyan, aki négy gyermek, van aki kettő, de van aki csak egy gyermek apja. Szóval családosok. A 14 fiatalból 12-nek földje van. Egerben összesen négyen laknak, a többiek a környékbeli falvakból járnak be. Az utazó fiatalok (és általában az utazó dolgozók) átlagos távolléti ideje 380—400 óra. A diszesek fizetik a tagdíjat, eljárnak a taggyűlésre, két utazó DISZ-brigádjuk szinte példakép az állomáson, de „igazi" DISZ-élet nincs. Lehet rajta csodálkozni? Azt hisszük, nem. Lehetne esetleg valamivel jobb a DISZ-munka, de olyant, amilyent elképzelünk, ilyen körülmények között nem lehet teremteni.

Mégis erőltetik az ilyenfajta DISZ-munkát Eger állomáson, és máshol is, ott is, ahol még rosszabbak a körülmények. Nem volna célszerűbb, ha a fiatalok a lakhelyük falusi, községi DISZ-szervezeteiben segítenék egy erőteljes DISZ kulturális élet kibontakozását? Ez természetesen nem változtatna azon, hogy DISZ-csoportonként működjenek szolgálati helyükön, és ott szívvel-lélekkel részt vegyenek a termelésben, dolgozzanak a DISZ-brigádban, segítsék a szolgálati hely munkáját, a pártszervezet tevékenységét.

Ezeket a gondolatokat az egri látogatás váltotta ki. Lehet, hogy a megállapítások és a következtetések nem helytállók. Egy azonban biztos: ezek a gondolatok nem az újságíróban vetődtek fel először, beszélnek róla széltében-hosszában, a kis DISZ-szervezeteknél és nem egy párttitkár mondott már hasonló véleményt. Itt az ideje, hogy nyíltan beszéljünk, vitatkozzunk — akár az újság hasábjain is — e gondolatok felett.

Bánki Géza

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Nagy László (Bp. Ter. Biz.), **Kovács József** (Ferencváros), **Bodák István** (Fegyvernek), **Bárdos Ferenc** (Somoskőújfalu), **Várnai László** (Pécs), **Duda Tibor** (Csepel), **Bakó János** (Miskolc), **Pintér Lajos** (Pusztamonostor), **Leiti Ferenc** (Pécs), **Horváth József** (Pécs), **Vajda János** (Békéscsaba), **Ugiyai Sándor** (Miskolc), **Egri Péter** (Dombóvár), **Bors Gizella** (MÁV Építési Géptelep), **Schmidt Béla** (Déli fűtőház), **Czigoj Gyula** (Budapest) levelüket köszönjük, lapunk anyagához felhasználtuk.

Aranyos István (Hídépítési Főn.), **Mészáros Sándor** (Szolnok) **Várhelyi István** (Mesztegnyő), **Miklós László** (Berente), levelüket továbbítottuk.

Czuczai Ferenc (Veszprém): Levelében felsorolt panaszoknak nagy részét már megszüntették, a még fennálló hiányosságokat is rövidesen felszámolják. **Asztalos János** (Polgárdi): Az eredeti levelen az aláírás alá oda volt gépelve, hogy párttitkár. Ezúton helyesbítünk: szeptember 3-i lapszámunkban megjelent „Amit ma megtehetsz" c. cikk aláírója nem párttitkár. **Szörényi Rezső** (Szeged-rendező): Egyelőre nincsen mód egy vasutas irodalmi újság kiadására, azonban igyekszünk mi is helyet adni a beküldött vasutastárgyú elbeszéléseknek, amennyiben a követelményeknek megfelelnek. **Németh Ernő** (Ajkacsinger): A szombathelyi igazgatóság tárgyalásokat folytatott a halimbai hauxitbánya vezetőségével és felhívta figyelmét az egyenlőtlen rakodásból eredő, a vasútforgalom biztonságát, a gyors kocsifordulót és a kocsik épségét nagymértékben veszélyeztető körülményre. Ezzel egyidejűleg az állomásfőnök kötelességévé tette a bánya által rakott kocsik fokozottabb ellenőrzéssel történő átvételét. Ezzel elkerült eredményt elérni, azonban a helytelen rakodások teljes egészében csak akkor szűntek meg, amikor egy-két esetben nagyobb összeget volt kénytelen a bánya rakományigazítás címen a MÁV-nak kifizetni. Így sikerült elérni, hogy a bánya a kocsik megrakását kifogástalanul végzi. **Asztalos János** (Balatonfűzfő): Mind a vasúti felépítmények, mind pedig a magasépítmények az elmúlt rendszer bűnös nemtörődömsége miatt nagyon elhasználódtak. Ezen csak fokozatosan lehet segíteni. Már 1957-ben megkétszerezódik a felújítási hitelkeret összege és a jövőben is előtérben marad ez a probléma. A balatonfűzfői szolgálati helytetőzetét időközben már kijavították, a segédtiszti lakás kéményét átfalaztatták. A váltókezelői lakás pincéjének vizes volt-át megszüntetni nem lehet. A pincét megszüntetik és a lakók részére más alkalmas helyen építenek fáskamrát.

HÍREK

Baj van a hanggal

Hát igen, kényelmetlen dolog a bírálat, nem esik jól az Utasellátónak, e valljuk be — mi sem lelkesedünk, ha hibáinkat szellőztetik. Nem lelkesedünk — de megszívleljük. Az Utasellátó viszont gúnyolódik.

September 3-i számunkban szóvátettük, hogy Veszprém-külső Utasellátójában nincs korsó, a sört csak pohárban mérik, pedig üveggyáraink korsót is gyártanak. Kócsa Mihály elvtárs, a vállalat igazgatója válaszolt bírálatunkra, s levelében azt írta, hogy üveggyáraink sörüskorsót nem gyártanak a szükséges mennyiségben. A szerkesztőség közölje, hol lehet kapni sörüskorsót.

Valóban nem képes korsót szerezni az Utasellátó, ahol külön anyagbeszerző intézi az efajta ügyeket? A szerkesztőségnek kell címet adnia? Ejnye, ejnye, ügyetlen lehet ez az anyagbeszerző, mert mi mindössze azt tettük, hogy fellapoztuk a telefonkönyvet, kikerestük a Budapesti Üveg- és Porcelánértékesítő Vállalat áruforgalmi osztályának telefonszámát. Aztán társaságtuk a 420—300-at s megkérdeztük Szécsényi elvtársat, az osztály vezetőjét, hogy kapható-e a MÁV Utasellátó részére korlátlan mennyiségben sörüskorsó. A választ ezúton közöljük: kapható.

Hasonló ügyekben továbbra is szívesen állunk az Utasellátó rendelkezésére . . .

— A „Szocialista kultúráért" kitüntető jelvényeket ünnepélyes keretek között adták át a vasutas kultúrmunkások legjobbjainak, Kelen Dóra, Láng Pál, Francsics József, Mihalovits Ervin, Radnóti Károly, Gulyás János, Szilágyi Sándor, Varga Gábor és Kövér Ferenc elvtársaknak.

— A téli menetrend szeptember 30-án 0 órakor lép életbe. Ugyanazon éjjel három órakor történik az órák visszaállítása. A menetrendi változásokról a Hivatalos Menetrendkönyv ad tájékoztatást, amely a nyári 8 forintos ár helyett 7 forintért kapható.

— Tagtoborzást tart a Vasutas dolgozók Szakszervezetének központi énekkara. Jelentkezni lehet a KPM Vasúti Főosztály kultúrtermében, Lövölde tér és Szív utca sarok (volt Kairó kávéház), minden szerdán és pénteken 17—20 óráig.

— „Udvariasságból elégtelen" című cikkünkben névtelenül szereplő tapolcai fővizsgáló nem azonos Bognár Károly elvtárssal, Tapolca állomás párttitkárával.

— Hétvégi különvonatok (IBUSZ) szeptember 23-tól nem közlekednek.

— A Mágnás Miskát nagy sikerrel mutatta be a celldömölki Petőfi népművelési otthon együttese. Jelenleg az Ingyenélőket tanulják.

— Új üzemi konyha nyílt Szeged állomáson szeptember 17-én. A dolgozók az ételek minőségével és mennyiségével egyelőre elégedettek.

— A külföldi vasutakra érvényes menetkedvezmények igénybevételéről rendelet jelent meg a Hivatalos Lap 46. számában.

— Ifjúsági béketalálkozót tartottak vasárnap a Heves megyei fiatalok Egerben. A gazdag kulturális és sportműsorból a megye vasutas fiatalsága is kivette a részét.

— A csehszlovák vasutak tisztképző intézetének vezetői és hallgatói — a magyar tisztképző intézet látogatásának viszonzásaképpen — szeptember 19-én hazánkba érkeztek. Csehszlovák vendégeink két hétig tartózkodnak Magyarországon.

— Rakodási versenyre hívta az ercsi cukorgyár az összes cukorgyárat. Vállalták, hogy az egy kocsira eső átlagos rakodási időt az idén 2,5 órára teljesítik.

— A Vasutas Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségének tagjai szeptember 11. és 25-e között — 35 gócponti és nagyobb szolgálati helyen — aktívaértekezleten tanácskoznak választóikkal a központi vezetőség ülésének beszámolójáról és a IV. kongresszus feladatairól.

— Kiállítás nyílt szeptember 15-én az Országos Szépművészeti Múzeum fennállásának 50. évfordulója alkalmából, a múzeum tulajdonában levő 160 legszebb rajzból.

— Köszönetnyilvánítás. Szeretett gyermekünk, Rétfalvi Károly tragikus halála váratlanul sújtott családunkra. Ezúton mondok köszönetet mindazoknak, akik fájdalmunkban együttéreztek és életünk legnehezebb óráit részvétnyilvánításukkal enyhítették.

Rétfalvi Ferenc
Komárom

Értékes gyógyszer

Kislányom részére a Gyermeklélektani Intézetben felírtak egy gyógyszert, amely — a főorvos asszony véleménye szerint — nagymértékben elősegítheti kislányom gyógyulását.

Elmentem a MÁV Központi Rendelőintézetbe a receptet feliratni, azonban hiába, mert azt csak az osztályvezető főorvos teheti meg és ő csak 10—14 óráig rendel. Mit tehettem, hazautaztam Mórra. Itthon a körzeti orvos felírta a receptet azzal, hogy az ellenőrző főorvos aláírásával adható ki.

24/24-es szolgálatom mellett egy hetet kellett várnom, míg eljutottam Székesfehérvárra, az ellenőrző főorvoshoz. Ő is elutasított, mondván, hogy csak az igazgatósági főorvos engedélyezheti. Az állomásfőnök elvtárs elküldte a receptet és a Gyermeklélektani Intézet javaslatát az igazgatóság főorvosi hivatalához. Meg is jött az engedély, azonban meglepetésemre az 500 tablettát 300-ra javították ki. Naponta 8 tablettát kell a gyermeknek szedni. A gyógyszer eredményessége rendszeres szedés esetén fél évtől két évig terjedő idő alatt mutatkozhat meg. 300 tabletta egy hónapra elég és aztán a beszerzési kálvária kezdődhet elölről. Azt hiszem felesleges a gyógyszer „értékét" ilyen bürokráciával növelni.

Bán József ÜB-elnök
Mór állomás

Ütközés

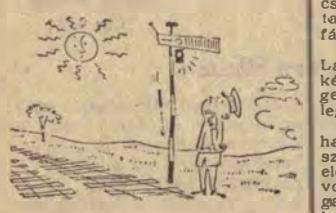
Házon kívül volt

Szeptember 5-én Nagyoroszi állomáson megállt az élet. Szabatosabban: megállt Diósjenőn a 3992-es és várt 12 percig — engedélyre. Oka: Nagyoroszin „házon kívül volt" a forgalmi szolgálattevő, aki egyben a főnököt is helyettesítette. Állítólag pénzt ment váltani a faluba. A „házon kívül" volt forgalmista rögtön „magán kívül" lett, mikor tudomást szerzett a 3992-es ácsorgásáról.



Az ébrenlét bizonyítására

A székely góbékra mondják, hogy csavaros eszűek és sokszor „előre gondolkoznak". Nem tudjuk, hogy mennyire áll ez a Tatabánya-Alsón a jelzőlámpákat kezelő és ellenőrző vasutasokra: jelzőlámpák — többszöri jelentés mondja — éjjel nappal égnek. Miért van szükség a jelzőket nappal is kivilágítani ezen az állomáson? Nyilván ébrenlétüket akarják vele bizonyítani. Előregondolnak és megfeledkeznek — a takarékosságról.



Álom, álom, édes álom...

Félreértés elkerülése végett, már előre közöljük, hogy a dal álomképre vonatkozó sora itt — valóság. Szeptember 12-én a 289-es vonat vezetőjét édes szenderegéséből kellett felkelteni. Székely Ferenc Rákospalota-Újpesten meglepetve tapasztalta, hogy előfogatot is kaptak, méghozzá Dunakeszin. A vonat a vonomozdonynyal fékezett —, éjnye: mindig csúszik bele hiba, ha a vonatvezető szunyókál a pakliban. Azt hisszük, Székely Ferenc még álmában sem kíván több ilyen esetet.



A vasutas ökölvívó sportról



Mi tagadás, hidegzuhanyként hatott a hír, hogy Papp László, kétszeres olimpiai bajnokunkat Varsóban kiütéses vereség érte. Az igen népszerű és rokonszenves Papp Laci hosszú időn át a vasutas színekért harcolt, s kicsit még ma is közénkvalónak tartjuk, ezért váratlan veresége fájó sebet ejtett rajtunk.

Miközben szakkörökben Papp László vereségét latolgattuk, önkéntelenül ráterelődött a beszélgetés a vasutas ökölvívók jelenlegi helyzetére.

Ez az igen népszerű sportág hajdan sok dicsőséget szerzett színeinknek. Néhány évvel ezelőtt még számos versenyzőnk volt állandó tagja nemzeti válogatottunknak. Legjobbjaink felett azonban lassan eljárt az idő, az utánpótlás pedig igen gyenge volt. Így azután nem csodálatos, ha az utóbbi években erősen hanyatlóban volt a vasutas ökölvívó sport.

E cikk keretében nincs szándékunk a közelmúlt hibáit boncolgatni, hiszen ezzel ugyancsak kevés célt érhetnénk el. Nézzünk szembe inkább a jövővel, mert érzésünk szerint a gyenge közelmultért és jelenért kizárólag csak ez nyújthat vigasztalást.

Ennek az esztendőnek az elején így vélekedtek vasutas körökben az ökölvívás szakemberei is. A sportág lelkes vezetői országos ankétra gyűltek össze. Ezen a megbeszélésen jelen volt valamennyi vasutas ökölvívó szakember és értekezletünk nem pusztán a szavak találkozója volt, hanem a szép tervek megindítója is. Feltérképezték az ország területét és pontosan kimutatták, hogy hol lehet számítani arra, hogy az ökölvívó sport ismét virágozzék. Megalakult az országos társadalmi ökölvívó bizottság, amely Hirling Géza és Kürpáti Lajos irányításával tervszerű, alapos munkába fogott. Hamarosan megrendezték az edző-továbbképző tanfolyamot, amelyen 26 edző (ennyi működik jelenleg) nehéz gyakorlati és elméleti vizsgát tett a sportág országszerte elismert szakembereivel előtt. Az edzők azóta is havonta jelentik szakosztályukban végzett munkájukat és ugyanakkor vázolják a következő hónap munkarendjét is.

A komoly munka, amely egyedül valamas arra, hogy ökölvívó sportunk ismét elfoglalja az őt megillető helyét, már napjainkban is érlelni kezdi gyümölcsét.

Jelenleg 543 versenyzője van a Törekvés SE-nek. Budapesten 7, vidéken pedig 19 szakosztályban folyik nevelőmunka. Hirling Géza szerint minőségi vonalon még elég messze áll a sportág a multéhoz viszonyítva, de az igen tehetséges ifjúsági ökölvívóink hamarosan megváltoztathatják ezt a rossz „statisztikát". A Bp. Törekvés fiataljai a legjobbak, de szorosan mögöttük állnak a székesfehérvári, pécsi és debreceni ifjúságiak is. Komoly tudású felnőtt ökölvívónk sajnos még nincs, egyedül a Debreceni Törekvés versenyzői jelentik a színvonalat, ők az NB II-ben harcolnak.

A szakvezetők nemrégen elhatározták hogy seregszemlét tartanak ökölvívóink felett. Erre nagyszerű alkalmunk nyílott az országos vasutas bajnokság során, amelyet szeptember 7., 8., és 9-én Debrecenben rendeztek meg.

A jólsikerült bajnoki találkozó sok kérdésre adott feleletet.

133 ifjúsági és 81 felnőtt versenyző mérte össze itt tudását, s az általános vélemény az lett, hogy a szakosztályok az elmúlt hónapok alatt megfelelően működtek és az év elején kitűzött céljukat hamarosan elérhetik. Különösen az ifjúsági versenyzők formája és képzettsége volt kielégítő. Pál (Bp. Törekvés) Kindler (Veszprém), Südi (Székesfehérvár), Lakatos (Szeged), és Horváth (Szolnok), jólképzett ökölvívók. Pál és Horváth többszörös országos ifjúsági válogatott is. A felnőttek között még kevés a jó versenyző. Talán csak a debreceni Riskó, a székesfehérvári Görög, a keszthelyi Kórodi és a szombathelyi Körmendi formája kielégítő.

Az országos bajnokság megmutatta, hogy a társadalmi ökölvívó bizottság éveleji meglátása helyes volt és ökölvívó sportunk fellendülése a fiatalokkal való foglalkozástól függ. Ha az edzők továbbra is olyan szakértelemmel és lelkesedéssel foglalkoznak fiatal ökölvívóinkkal, mint tették ezt az utóbbi hónapokban, úgy minden bizonnyal hamarosan elérkezik ennek a népszerű sportágnak fellendülése is. Az ifjúsági ökölvívók tudása alkalmas erre, további fejlődésük most már csak szorgalmuktól és a vezetők lelkes munkájától függ.

Az országos vasutas ökölvívó-bajnokság végeredménye:

Ifjúsági bajnokok: Papírsúly: Geshner (Bp. Törekvés). Légsúly: Szlávik (Veszprém). Harmatsúly: Czémann (Keszthely). Pehelysúly: Lakatos (Szeged). Könnyűsúly: Rétfalvi (Debrecen). Kisváltósúly: Pál (Bp. Törekvés). Váltósúly: Kindler (Veszprém). Nagyváltósúly: Südi (Székesfehérvár). Középsúly: Horváth (Szolnok). Nagyközépsúly: Kolozsvári (Debrecen). Félnehézsúly: Nagy (Szolnok). Nehézsúly: Magyar (Székesfehérvár).

Felnőtt bajnokok. Légsúly: Riskó (Debrecen). Harmatsúly: Görög (Debrecen) Pehelysúly: Simonkovits (Hatvan). Könnyűsúly: Bánki (Debrecen). Kisváltósúly: Kálmáncsi (Debrecen). Váltósúly: Szekér (Szombathely). Nagyváltósúly: Kovács (Keszthely). Középsúly: Molnár (Debrecen). Félnehézsúly: Boros (Baja). Nehézsúly: Gyimesi (Szombathely).

Mécs László

Kiválóan szerepeltek a Törekvés-atléták a magyar—csehszlovák viadalon

A szeptember 15-én és 16-án megtartott magyar—csehszlovák országok közötti atlétikai viadalon a Törekvés atlétái nagyszerűen szerepeltek. A 800 méteres női síkfutásban **Kazi Aranka** 2.10.7-es idővel a női súlylökésben **Fehér Mária** 14,35 m-es dobásával új országos csúccsal első helyezést ért el. A férfi atléták versenyében **Csermák József** 62,35 m-es országos és stadioncsúcsával szintén az első helyen végzett. **Lippai Antal** a 400 méteres férfi gátfutásban 52.8 mp-es eredményével második helyezést ért el.

LAKÁSCSERE

Elcserélném, Budapest VII., Rózsa Ferenc utcában levő kétszobás összkomfortos szolgálati lakásomat háromszobás szolgálati, vagy magánlakásért Pesten, vagy Budán, lehetőleg belterületen. Érdeklődni lehet: 13—44., vagy 258—182 telefonon, Balázs.

Kétszobás, komfortos, központi fűtéses budai szolgálati lakásomat elcserélném egyszobás, összkomfortos budai lakással. Lakbérem fűtéssel, kapupénzzel együtt havi 160 forint. Érdeklődni lehet az esti órákban 384—232 telefonon.



Pécs állomás létszámába tartozik Vincze Sándor fegyvizsgáló. Az utazóközönséggel szemben türelmes, kellemes modoráért szeretik. A vonatja menetrendszerinti indításáért eredményesen küzd.

(Kovács Géza felv.)

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden héten — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317 428-332 228-895. Üzemi telefon: 16—76 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 40. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1956. OKTÓBER 1.



Gurul az irányvágányokra a kocsi a gurítódombról. A rákosrendezői vasutas dolgozók már nem egy országos hírű teljesítményt értek el. Most is arra törekednek, hogy erőfeszítéseik minél eredményesebbek legyenek. (Kovács Géza felv.)

SZÍVVEL ÉS ODAADÁSSAL

Írta: Németh József vezérigazgatóhelyettes

Az elmúlt évek során nagyarányú előkészítő- és szervezési munka előzte meg az őszi forgalmat. Szükség volt erre azért, mert az ipari termékek elszállítása mellett az összel jelentkező különféle mezőgazdasági termények továbbítása csak különleges intézkedések bevezetésével volt végrehajtható. Ebben az évben is megtettük az őszi forgalom lebonyolításához szükséges intézkedéseket, bár májustól kezdve olyan nagy szállítási feladatok hárultak a vasútra, amelyek szinte már őszi forgalmi szinten mozogtak.

Az idei őszi forgalomban állandóan szükség lenne naponta 16 000—17 000 vagy ennél is több kocsi megrakására. Eddig sikerült néhány esetben 16 000 kocsinál többet megrakni, azonban ezt állandósítani még nem tudtuk. A súlyos szénhelyzet miatt bevezetett személyvonat-korlátozás következtében bizonyos mértékig tehermentesült pálya- és mozdonypark lehetővé teszi a teherforgalom gyorsítását. Ezt a lehetőséget ki kell használni és ha nem állandóan, de a hét két-három napján el kell érnünk a 17 000-es napi rakodást. Az eddigi eredmények a vasutas dolgozók munkaszeretetéről, áldozatos, fáradságot nem ismerő munkájáról tesznek tanúságot, valamint arról, hogy megértették és magukévá tették a párt és a kormányzat célkitűzéseit. Sikerült csökkenteni a kocsifordulót, meggyorsítani a ki- és berakásokat. Különösen nagy eredménynek könyvelhetjük el, hogy sikerült a rakodásokat egyenletesebbé tenni. Ma már nincs meg a munkaszüneti és munkanapi berakások között az a nagy különbség, mint még az elmúlt évben is volt.

Azzal minden vasutas tisztában van, hogy feladatainkkal nem nőtt együtt a vasút műszaki felkészültsége. Pályáink állapota nem sokat javult, mozdonyállagunk kismértékű növekedése mellett kocsiállagunk jóformán semmit sem növekedett az elmúlt évben. Különösen szűknek bizonyul a nyitott kocsipark, s ennek hiányát csak a kocsifordító meggyorsításával tudjuk csökkenteni.

A vasút műszaki fejlődésének ez az elmaradása mégsem zárja ki, hogy a 17 000-es napi rakodást elérjük. Eddigi — mindenki által elismert eredményes — munkánk során tapasztalható számtalan olyan kisebb-nagyobb hiba, amelynek megszüntetése ezeknek a kitűzött feladatoknak a végrehajtását biztosítja.

Még csak október elején vagyunk. Előttünk van az igen nagy mennyiségű cukorrépa elszállítása. A jelenlegi napi 700—800 kocsi rövidesen felemelkedik 1200—1400 kocsira. Megkezdődik a burgonya és tengeri szállítása is, amely napi 500—600 kocsi megrakását fogja követelni. Elszállításra jelentkezik ezeken kívül még számos egyéb mezőgazdasági termény is. Ugyanakkor nem csökkenhet az építőanyag szállítása sem, mert még a tél beállta előtt teljesen be kell fejeznünk a földrengés és árvíz sújtotta vidékek újjáépítését, de be kell fejeznünk az ez évi lakásépítkezéseket is.

Nagyon kevés a nagy nehézipari üzemek alapanyag-készlete, tehát nem maradhat le egyetlen kocsi szén, vasérc, koksz, bauxit, mészkő stb. sem. Az itt elmondottak világosan bizonyítják, hogy az év hátralevő részében az elszállításra váró árumennyiség nemhogy csökkenne, hanem lényegesen növekedni fog.

A vasutasoknak a felszabadulás óta szívvel-lélekkel végzett munkája biztosíték arra, hogy képesek lesznek a munkában még megtalálható kisebb-nagyobb hibák megszüntetésére. Ennek alapfeltétele, hogy mindenki a legalaposabban ismerje a 43. számú Hivatalos Lapban az őszi forgalom sikeres lebonyolítása tárgyában megjelent rendeletet. Ez a rendelet a legrészletesebben foglalkozik valamennyi érdekelt szolgálati ág teendőjével. Lapunk mai számának cikkei szakszolgálatonként szólnak a tapasztalt hibákról és azok kijavításának módjáról, ezért csak néhány fontosabb kérdéssel foglalkozom.

A kocsiintézőségek nem tudták maradéktalanul végrehajtani óriási feladataikat. Elrendeltük a napi kétszeri adatfelvételt és a kocsiintézők létszámának felemelését, hogy a kocsiintézés és kocsikiegyenlítés megjavuljon, a kocsikezelés meggyorsuljon, az állomási kocsitartózkodás megrövidüljön. Biztosítani kell, hogy az üres kocsik csak legszükségesebb esetekben és mértékben legyenek mozgatva, ugyanakkor egyes állomások a kocsik egy-, sőt néha többnapos tartalékolásával ne vonják el a kocsikat a szomszédos állomások rakodásai elől.

Különös gondot kell fordítani a be- és kirakásra. Még ma is gyakran előfordul, hogy a kocsik órákig várnak a be- vagy kirakás megkezdésére, mert az állomások késlekednek a felek értesítésével. Nem élnek a kényszerkirakás jogával, ha a fél nem kezdi meg az előírt időben a kirakást. Nem mindenütt hajtották végre az iparvágányok kiszolgálásának felülvizsgálatát. Nem valósították meg a többszöri beállítást, illetve kihúzást olyan helyeken, ahol erre feltétlen szükség lenne. Az éjszakai órákban a felek a legtöbb helyen nem végzik el a rakodásokat, ebben az állomások is hibásak, mert nem lépnek fel kellő eréllyel.

Sok a tennivaló a vonattovábbítás meggyorsítása érdekében is. A vonatok gyakran ácsorognak szükségtelenül. Igen értékes percek vesznek el az éles menesztések elhanyagolásával. A vonatáthaladás adta előnyöket sokszor nem használják ki megfelelően. De gyakran túrhetetlen késlekedés tapasztalható a vonatok indulásra történő előkészítésénél is. Mindezekért a menetirányító is felelős, hiszen fő feladata a vonatforgalom meggyorsítása és a vonatok menettartamának csökkentése, nempedig a vonatforgalom regisztrálása.

Számtalan, a munkát gátló megállapítást említhetnénk még azoknak a vizsgálatoknak az alapján, amelyeket a közelmúltban a vezérigazgatóság kiküldöttei végeztek különböző szolgálati helyeken. A vizsgálat tapasztalatait felhasználva néhány napon belül — mintegy az őszi forgalmi rendelet kiegészítéseképpen — rendeletet adunk ki. Ez a rendelet újabb útmutatást és segítséget ad az igazgatóságok és a külszolgálat dolgozóinak. Ez az útmutatás és segítség lehetővé fogja tenni, hogy az elmúlt napokban elért kiváló eredmények is fokozhatók legyenek.

Tovább a 17 000-es kocsimegrakásért, a 3.35 napos kocsifordulóért!

Lehetetlen ünnepélyes megilletődöttség, kebiet feszítő büszke öröm nélkül kezdeni e heti termelési beszámolónkat. Hiszen ismét olyan eredményekről adhatunk hírt, amelyek megérdemlik a legnagyobb elismerést. Sokszor írtunk már a vasutas dolgozók hősi helytállásáról, a lelkes vasutas szív minden akadályt legyőző erejéről, de ezek a kifejezések most erőtlen, üres frázisoknak tűnnek annak a munkának a jellemzésére, amelyet dolgozóink az eddigi legnagyobb őszi forgalom kezdetén végeznek. Jelzők helyett álljanak itt inkább a számok, minden szónál ékesebben bizonyítva dolgozóinknak a magyar vasúti forgalmat szinte forradalmasító, nagysikerű hősies erőfeszítését, aminek következtében a szeptemberi munka kimagasló eredményekkel zárult.

Előzetes üzemviteli értékelés alapján szeptemberben napi átlagban 14 170 kocsit raktunk meg. Ez a hónap folyamán 425 000 kocsi megrakását jelenti, ami példa nélkül álló szám a magyar vasút történetében. Szeptember 26-án 16 345 kocsi megrakásával ismét rakodási csúcseredményt értünk el. A szép eredményeket tetézte az igen erős vámkülföldi import és tranzitforgalom, ami azt hozta magával, hogy napi átlagban 15 670 rakott kocsit kellett a feladási, illetve a belépő vámhatárállomásokról rendeltetési helyére mozgatni. Ez a mennyiség naponta 1600-zal több rakott kocsi mozgatását tette szükségessé az 1955. évi, eddigi legerősebb szeptemberhez képest.

Mindezt az tette lehetővé, hogy a vasútüzemi munka eddig nem tapasztalt tervszerűséggel és szervezettséggel folyt az egész hónap folyamán. A csaknem száz százalékos pontosságú szállítási tervek (a berakási tervet 99,8 százalékra teljesítettük), a pontos és reális üzemviteli terveknek a forgalmi, kereskedelmi és vontatási szolgálat által történt szoros összefogása jóvoltából bebizonyosodott, hogy jó szervezéssel az eredmények még mindig továbbfejleszthetők.

Az üzemviteli jelentés szerint a jó munka eredményeként szeptemberben a 3,49 napos kocsiforduló idő tervszámát 3,43 napra teljesítettük, ami teljes mértékben megfelel a XI. vasútüzemi értekezlet célkitűzésének. A havi átlagos kocsifordulón belül voltak egyes napok, amikor a fordulóidő 3 nap alá csökkent.

Ezeknél az eredményeknél azonban nem állhatunk meg! Októberben a szeptemberinél mintegy napi 700 kocsival többet kell megrakni. Emelkedik vámkülföldi forgalmunk is. Műszaki adottságaink viszont nem javulnak, szénkészletünk pedig továbbra sem kedvező. Ezeket a tényeket figyelembevéve is teljesítenünk kell a szeptemberinél még nagyobb októberi szállítási feladatokat. A személyvonatok korlátozásával most több szén és több gép jut a tehervonatoknak. Ez a körülmény megszünteti a géphiányt, a forgalom időben megkaphatja a kért gépeket. A több száz vonat elmaradása lehetővé teszi a tehervonatok gyorsabb közlekedését, mert több lesz az állomásokon a szabad vágány és kevésbé lesznek terheltek a vonalak. Ilyen körülmények között el lehet és el kell érni az állandó 16 000-es kocsimegrakási szintet. Ehhez azonban az kell, hogy hetenként két-szer-háromszor 17 000 kocsit rakjunk. Ami a kocsifordulóidő további csökkentését illeti, októberben 3,35 napra kell leszorítani az átlagidőt.

Szeptember megmutatta, hogy nincs számunkra lehetetlen, mutassunk ezt meg októberben is!

A szakszervezeti kongresszusra tett vállalásokkal az őszi forgalom sikeréért

A *Szolnoki Járműjavító* dolgozóinak felhívása nyomán mind több szolgálati hely tesz vállalást a szakszervezeti kongresszus tiszteletére, az őszi forgalom sikere érdekében. A többi között *Budapest-Ferencváros állomás* dolgozói vállalták, hogy a kocsitartózkodási tervet a nyugati és a keleti gurító kapacitásának teljes kihasználásával, a síktolatási, vonatösszeállítási és szétrendezési munkák megrövidítésével az állomás részére megállapított élüzemszintnél 2 százalékkal magasabban teljesítik. A kocsifordulóidő megrövidítése érdekében, hogy a megrakott és továbbított kocsik a kocsifordulóidőn belül újra megrakásra kerüljenek, a menetrendszerinti indítási tervet a megállapított élüzemszinthez viszonyítva 2 százalékkal ugyancsak túlteljesítik. A 125 000 tonnás szénmegtakarítási mozgalommal kapcsolatban a tolatási és gurítási munkákat úgy szervezik meg, hogy tartalékgépeket mondhassanak le. Ezen a módon 100 tonna szén megtakarítását vállalják.

Fejlődik az utazási sebesség növelési és gazdaságos mozdonyfelhasználási mozgalom

„Az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért" elnevezésű új mozgalom az elmúlt héten is szép eredményeket hozott. Különösen jó eredményekkel büszkélkedhetnek a miskolci igazgatóság dolgozói. *A miskolc—hatvani vonal* az utazási sebesség 14,4 kilométer/óra tervét szeptember első tíz napjában 14 km/órára, 97 százalékra teljesítette a 88 százalékos tervelőírással szemben. *A miskolc—bánréve—ózdi* vonal dolgozói az utazási sebesség 90 százalékos tervelőírását 90,3 százalékra teljesítették. Ez a vonal érte el eddig a mozgalomban a legjobb eredményt, de a többi vonal is teljesítette tervét a *hatvan—salgótarjáni* vonal kivételével.

A debreceni igazgatóság területén kiváló brigádteljesítmények születtek. A mozdonybrigádok közül a debreceni fűtőház létszámába tartozó *Nagy Pál* mozdonyvezető, valamint *Vörös Ferenc* és *Kecskés Gyula* fűtők példamutató teljesítményét kell kiemelni. A brigád szeptember 19-én a 424—232-es számú mozdonnyal 1677 tonna terheléssel 163 százalékos utazási sebességet ért el. *A szegedi igazgatóság területén* a kiskúnhalasi csomóponthoz tartozó *Hegedűs Mihály* mozdonyvezető, valamint *Ács Antal* vonatvezető és brigádjaik szeptember 17-én a 2162/D. II. számú túlsúlyos vonatnál 23 1 kilométeres utazási sebességet értek el és a késést 170 perccel csökkentették.

Miskolcon súlyponti feladat a gyors kirakás

A miskolci terület dolgozói az üres kocsikat elsősorban a leadási kocsikból igyekeznek fedezni. Ennek a célnak elérése érdekében a kereskedelmi szolgálat dolgozói súlyponti feladatként kezelik a kocsik gyors kirakását. Sikerült is az igazgatóság területén a napi kirakatlan maradványt a legkisebbre csökkenteni. Szeptember 21-én a berakási tervet 3451 kocsi megrakásával 100,2, a kirakási tervet 2934 kocsi kirakásával 104 százalékra teljesítették. Meg kell dicsérni Ózd, Diósgyőr-Vasgyár, Tiszaszederkény, Gyöngyös állomásokat, ahol legeredményesebben harcolnak a késedelmes kirakás ellen. *(Bakó János leveléből.)*

Szeged az első helyen

Az igazgatóságok versenyének augusztusi eredménye a következő:

1. Szeged 68.5 pont, 2. Pécs 64,5 pont, 3. Miskolc 56 pont, 4. Budapest 55 pont, 5. Szombathely 48 pont, 6. Debrecen 44 pont.

A szegedi igazgatóság, amely az előző hónapban második volt, augusztusban pályafenntartási szolgálatának javuló eredményeivel az első helyre került. Forgalmi szolgálata ismét megelőzte valamennyi igazgatóság forgalmi szolgálatát.

A fővizsgáról

A fővizsgára esedékes kocsik lebárcázásának tilalma miatt augusztus óta csak olyan kocsikat kapunk fővizsgálatra, amelyek már forgalom szempontjából teljesen használhatatlanok. Ismerve kocsiparkunk helyzetét és a szállítási feladatok nagyságát ezt természetesnek is tartjuk, de mi lesz a tervteljesítésünkkel? A darabszámos tervteljesítés ezekből a kocsikból igen nehéz. A rögzített árnál sokkal többe kerül a javításuk, így az előírt önköltséget nem lehet tartani. Augusztusban is 250—300 ezer forinttal több volt a ráfordítás a teherkocsi fővizsgára, mint az előző hónapban. Jelenleg 40 olyan kocsi van a műhelyben, amelynek csak a bognár munkái 60—70 órát vesznek igénybe a normál 25—32 óra helyett. Hasonló a helyzet az alváz és szekrénylakatos munkáknál.

Helyes lenne, ha felsőbbségünk elrendelné, hogy ami a normál fővizsgába nem fér idő és anyag szempontjából, azt a rögzített áron kívül balesetes javításként rendelje meg a vontatás.

Cseh Zoltán
Szolnoki Járműjavító



A vasút és a felek jó együttműködését segítik a vállalatok dolgozói. Képünkön a Nógrád megyei Állami Építő Vállalat téglát szállít el a vasútról.

(Kovács Géza felv.)

A vasutas dolgozók és családtagjaik utazása a forgalmi korlátozás ideje alatt

A forgalmi korlátozás tartama alatt a zöld és piros MÁV arcképes igazolvánnyal rendelkező utasok az igazolványukhoz kiadott betétfüzetet a távolsági gyors- és személyvonatokon csak a következő esetekben és személyenként csak egy-egy alkalommal (menettérti útra) használhatják:

a) *halálesettel,*
b) *születéssel,*
c) *súlyos betegséggel kapcsolatos utazás,*
d) *külföldre vagy külföldön történő utazás,*
e) *biztosított szabadság idején történő utazás* (a családtagok számára is).

A fenti okok miatt történő utazást *a betétfüzeten a szolgálati főnök, vagy a lakóhely szerinti vasútállomás vezetője, az igazolóokmányok bemutatása esetében külön záradékkal engedélyezheti.*

A külszolgálat által engedélyezett betétfüzet felhasználásáról a korlátozás megszüntetése után az illetékes igazgatóság VI. osztály főnökének írásos jelentést kell tenni.

A helyi- és munkásvonatokra ez a korlátozás nem vonatkozik.

A szolgálatba utazó vagy onnan hazatérő dolgozó a napi munkábajárásra szolgáló szabadjegyével *motorvonaton, gyorsvonaton, távolsági személyvonaton, helyi munkásvonaton, valamint tehervonattal utazhat abban az esetben, ha a szolgálati főnökség olyan igazolásával rendelkezik, amelyből pontosan kitűnik, hogy munkahelyét, illetőleg lakóhelyét csak az igénybevett vonattal érheti el.* A szolgálati főnök az ilyen igazolások kiadásáért személyesen felelős. A motorvonatra érvényesített ilyen engedélyekről a szolgálati főnökök azonnal kötelesek az illetékes igazgatóság VI. osztályának jelentést tenni.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

GYAKORLATI PÁRTMUNKÁT AZ ŐSZI FORGALOM ÉRDEKÉBEN

A hosszú előkészítő szakasz után sikeresen folyik az őszi forgalom, melyben egyaránt helytállnak a kommunista és pártonkívüli vasutasok. A szállításban soha nem látott eredmények születnek, a kocsiberakások száma magasan túlszárnyalja az elmúlt év legerősebb napjait, sőt a tavalyi „csúcshetet" is. *Szeptember 14-e és 23-a között 12 678 kocsival raktunk többet, mint az elmúlt év csúcshetében.* Most már nem ritka az olyan nap, amikor 16 000 kocsit rakunk és az új jelszó ma már az: *előre a napi 17 000 kocsi megrakásáért!*

Hatalmas feladat a napi 17 000 kocsi megrakása, s éppen ezért a pártmunka minden eszközével e cél elérését, a kocsiforduló idő csökkentését kell elősegíteni. Az utóbbi hetekben már jelentősen javult a termelés pártellenőrzése, a pártszervezetek túljutottak azon, hogy a termelés pártellenőrzését a főnöki beszámoltatásokra szűkítsék le. Ésszerű javaslatokat tesznek és a kommunista példamutatások is nagy szerepet játszanak a soha nem látott eredmények elérésében. *A pártszervezetek munkája nyomán új lendületet nyert az utazási sebesség emeléséért indított mozgalom, a szén- és anyagtakarékosság, amely különösen fontos napjainkban, amikor a vasút súlyos szén- és anyaghiánnyal küzd.* Ez a körülmény tette szükségessé azt a [illegible] intézkedést, amely jelentősen csökkentette a személyforgalmat.

A vasutas pártszervezetek mu[illegible] tást [illegible] terül[et]i pártszervezetek. A borsodmegyei pártbizottság elkérte például azoknak az üzemeknek névsorát, amelyek a vasútnak szállítanak, s amelyek a kötelezettségüknek nem tettek eleget. *A pártbizottság felszólítja az üzemek kommunistáit, hogy minden erejükkel pótolják az elmaradást, a vasút igényeinek kielégítését, mert ez most országos jelentőségű.* Ilyen kapcsolatokat a bányászpártszervezetekkel is ki lehetne építeni és ez elősegítené a [illegible] ez szénhelyzet megjavítását. Forduljanak pártszervezeteink felhívással a bányászpártszervezetekhez és a kommunista bányászokhoz, magyarázzák meg a vasút nehéz helyzetét. Ugyanakkor hassanak oda, hogy *a kitermelt szén elszállításához mindig rendelkezésre álljon kellő számú kocsi és mozdony.*

Felvilágosító szó és példamutatás

Milyen feladatok azok, melyekkel a pártszervezetek elősegíthetik az őszi forgalom sikerét? Különösen nagy szerepe van a kiadott rendeletek és utasítások magyarázatának, melyeknek következetes végrehajtása képezi az alapját a soronlévő feladatok megoldásának. *A pártmunkásoknak, népnevelőknek elsőrendű kötelessége, hogy személyes példamutatással mozgósítsanak a rendeletek betartására.* Sokat tehetnek a kommunisták, a helyi problémák megoldása érdekében azzal, hogy meghallgatva a dolgozók véleményét, tájékoztatják a szakvonali vezetőt a dolgozók javaslatairól.

Néhány nap múlva megkezdődik a pártoktatás. *A pártoktatás is alkalmas arra, hogy tudatosítsuk az őszi forgalmi feladatokat, megmagyarázzuk napjainkban a kommunista példamutatás jelentőségét.* A felvilágosító szó legyen nyílt és őszinte, bátran beszéljen a fennálló rendkívüli helyzetről, a nehézségekről, a műszaki hiányosságokról és éppen ezeknek ismeretében biztassanak a fokozott helytállásra, a jobb munkára.

A pártszervezetek a társadalmi aktívák bevonásával vizsgálják felül, melyek azok a körülmények, amelyek nehezítik a munkát. *A széles közvéleménykutatás elősegíti, hogy megtalálják a módját a fűtőházi tartózkodási idő csökkentésének, az állomásokon a kevesebb tartalék felhasználásának, a műhelyekben a mozdonyok és kocsik gyors kijavításának.* Segítsék a pártszervezetek a jelzőknél való feltartóztatások csökkentését. Az eredményes pártellenőrzés befolyásolhatja a mozdonyfelvigyázók és vezénylőtisztek munkáját és elősegíti az utazószemélyzet egyenletes leterhelésének elérését. Terjedjen ki figyelmük arra, hogy milyen mértékben biztosítják a dolgozók előírt pihenőnapját és általában a Munka Törvénykönyve betartását.

Fokozott együttműködés

Ezekben a napokban legyen egyik legfontosabb feladata a pártszervezeteknek a szolgálati ágak közötti együttműködés elmélyítése és a mind szorosabb kapcsolat kiépítése a szállíttató vállalatokkal. *A közös munka a szállíttató felekkel elősegíti a kocsik gyors be- és kirakását, s ezzel a kocsifordulót.*

A nagy forgalomban legjobban a jól összeszokott utazóbrigádok dolgoznak. Éppen ezért *a pártszervezet a maga eszközeivel harcoljon az úgynevezett „zónáztatások" megszüntetéséért*, fokozottan segítsék az állomási és igazgatósági menetirányítók munkáját, akiknek kezében az őszi forgalom sikere van letéve.

Még hátra van az őszi forgalom legnehezebb időszaka és előttünk áll a tél. Fokozzák pártszervezeteink a termelés pártellenőrzését, terjesszék ki a pártmunkát a vasút minden területére és gyakorlati módszerek kidolgozásával mindig a helyi lehetőségek figyelembevételével segítsék elő az őszi forgalom sikerét, a téli forgalom előkészítését.



Kitűnő munkával segíti Iványi József guritásvezető Rákosrendezőn az őszi forgalom lebonyolítását. A tehervonatok átlagos terhelését 106, a fajlagos kocsimozgatási tervét 113, kocsikifutási tervét pedig 109 százalékra teljesíti.

(Kovács Géza felv.)

Nemzetközi ÉLET

A RUSSEI KULTÚRHÁZ

[illegible] nak ép[illegible] mög[illegible]. Úgy [illegible]nik, mint[illegible] a [illegible] nap elolvadt volna az épület [illegible]tetején [illegible] onnan hosszú, fényes sugarakban folyna alá. Fehérlik és csillog a napon a nyolc hengeralakú főoszlop. Az épület hatalmas teste támaszkodik [illegible]e az oszlopokra. A tejfehér mellvédek elegáns külsőt kölcsönöznek az épület homlokzatá[nak].

A bejárati sétány mindkét oldala kovácsoltvas lampionokkal, a balkonok zöld futónövényekkel vannak díszítve. Az épület — 1600 négyzetméter területet foglal el, belső térfogata 17 000 köbméter — a Duna-híd építésénél megtakarított anyagból épült.

Belépünk a „pénztári előcsarnok"-ba. A rózsaszín márványból készült oszlopok és falak ünnepi hangulatot árasztanak. Az előcsarnokból a ruhatárba, majd a főterembe jutunk. A fény elönti az oszlopokat és falakat, megfestve azokat kellemes rózsaszín, dióbarna és világos piros színekkel.

A nézőtér. Óvatosan nyitjuk ki az ajtót. A 800 főt befogadó terem telve van dolgozókkal: vasutasokkal, a dunai flotta tengerészeivel. Minden tekintet a színpadra irányul. A műkedvelő színjátszó csoport a *Hí[illegible] család* c. színdarabot ad[ja] [illegible] *Kolakov* elvtárs vezeté[sével]. A *Homok a gépben* c. [szín]darabon kívül a közeli napok[ban] még egy másik premier is lesz.

Ezen a színpadon mutatják be tudásukat a népi együttes[ek], régi népi hangszereken kísért népdalokat énekelve. Vasárnap és ünnepnapokon *Piros[illegible] a farka* meglátogatják kedvenceiket. A tarka bábuk szórakoz[tatják] [illegible] közlekedési d[olgo]zók ifjú csemetéit.

A nehéz piros függöny összezárul. A teremben kigyúl a fény. A falak alsó része dióbarna színre fényezett falemezekkel burkolt. A felső rész egészen a mennyezetig, szövettel van bevonva, ami jelentősen javítja a terem akusztikáját. A színpad tágas és kényelmes. A színpad mögött öltöző, maszkirozó, ruhatár, stb. áll a szereplők rendelkezésére.

„Irodalmi-kör", „Gyermekbalett", „Hegedű-zenekör", „Folyó- és tengertudományok-köre" — olvashatjuk az ajtókon. A barátságos helyiségekben a közlekedési dolgozók és családtagjaik hasznosan, kellemesen tölthetik el szabad idejüket.

A kultúrházban, a tudományos-műszaki egyesülettel karöltve tudományos-műszaki propagandakör is működik. A körben szakképzett előadók tartanak előadást. Gyakran mutatnak be tudományos, közkedvelt filmeket.

A második emeleten az épület homlokzati részében van a könyvtár, az olvasóterem és a büfé.

Kinyitjuk a masszív ajtókat és belépünk egy nem túl nagy, de barátságos szobába, melynek falai mentén hatalmas könyvespolcok állnak könyvekkel megrakva. Ez a könyvtár könyvgyűjtő terme. A belépés ide idegeneknek tilos, de mi élünk újságírói jogainkkal és behatolunk a könyvek birodalmába. A könyvtár a szomszéd teremben van.

A könyvtár vezetője a fiatal *Nagyzsda Vitkova* ügyesen válogatja ki a piros kartonokat a könyvtári kartotékból. Minden ízlésesen és szakértelemmel van berendezve.

Az egész környezet a könyvtárosnő intelligenciájára és tudására vall. *Nagyzsda* már elvégezte a könyvtárvezetői tanfolyamot, de neki ez nem elég. Állandóan műveli magát, olvas, általánosítja az ország legjobb könyvtárosainak tapasztalatait.

A könyvtár munkájáról a következőket mondja: *„A könyvtár második éve dolgozik és mintaszerűnek számít. Már van elegendő könyvünk és sok olvasónk. A könyvtáron kívül természetesen más tevékenység is fejlődik"* — és a munkaszerető könyvtárosnő beszélni kezd az irodalmi-kör tevékenységéről, az olvasók találkozásairól, a neves bolgár írókkal: — *Dmitrij Talev, Dmitrji Dimov, Ran Boszilek, Andrej Guljáskin* és mások voltak már vendégei a kultúrotthonnak.

A próbateremből vidám nevetés hallik. Itt egy színjátszó csoport új komédiát tanul és a részvevők nevetnek egy-egy sikerült mondaton.

Oldalakat lehetne még írni erről a nagyszerű kulturális fellegvárról, a felszabadult bolgár nép dolgozóinak szellemi és kulturális felemelkedéséről.

V. Draganov

Száz éves a svéd vasút

A svéd vasutak az idén ünneplik fennállásuk századik évfordulóját. Svédország aránylag későn fogott a vasútépítéshez, viszont rövidesen kitűnt gyors és korszerű fejlődésével. Az ország villamosított vasúthálózata — százalékos arányban — első helyen áll a világon. Forgalmának 87 százalékát villamos vontatással bonyolítják le. Villamosított vonalainak hossza hétezer kilométer. Figyelemre érdemesek a svéd sarkvidéki vasércvonalakon közlekedő villanymozdonyok, amelyek egyenkint 5000 lóerőt képviselnek és átlagosan 3100 tonnás vonatokat továbbítanak. Egyedülálló a maga nemében a világhírű svéd Góta-típusú mozdony, amely gázvontatású, s amely rendkívül gazdaságos üzemanyagfogyasztásával tűnik ki. Nemzetközi hírnévnek örvendenek a svéd 3. osztályú — nálunk fapadosnak nevezett — személykocsik, amelyeket nagy kényelem jellemez.

„Vasúti királynőt" választanak az angol vasutasok

A brit vasutasok egyik népszerű, régi hagyományáról emlékezik meg az angol vasutasok lapja. Angliában minden esztendőben országos ünnepségek közepette választják meg a legszebb vasutaslányt a vasút királynőjévé. Az idén *Hugill* nevezetű vasutaslány nyerte el a „nagy reményekre jogosító" címet. Mindjárt utána meghívást kapott és hosszabb ideig vendégül látta a „királynőt" a *Walt Disney* filmgyár európai osztálya.



Hódmezővásárhelyen tesz szolgálatot Tóth Ferenc, aki „Óvd az árut" versenyben kiemelkedően tevékenykedik. Árumozdítási tervét 125 százalékra teljesíti.

(Kovács Géza felv.)

Szombatról vasárnapra virradóra

A szombat esti szolgálatátvételnél már nyilvánvaló volt, hogy az őszi forgalom eddigi legerősebb műszakja előtt áll Rákosrendező-pályaudvar. A szolgálatot átvevő III-as tur számított erre, hiszen jól tudja: a hétvégi nagy forgalomhoz még hozzá kell adni azt is, hogy negyedév vége közeledik.

Varga Sándor térfőnök tájékoztatta a turt a forgalomról, a várható mozgásokról. Az állomás teli volt. Két indulásra kész vonat állt a fogadóban, öt vágány rendezésre várt, mindössze egyetlen szabad vágány volt. Ezzel szemben már két vonat mozgott a vonalon Szobról, egy indulófélben volt ugyanonnan, egy vonat Angyalföldről kért engedélyt, Rákosról pedig egy villamosvontatású vonat indulását jelezték.

Minden jó, ha a kezdet jó

Fekete Sándor guritásvezető pontosan 18 órakor elfoglalta helyét, a váltókezelők még egy pillantást vetettek a gondosan megvizsgált, olajozott váltókra, a sarusok is felkészültek. Lehet, volt aki arra gondolt, mennyivel könnyebben meg tudnának birkózni az ezerszámra befutó kocsikkal, ha olyan korszerű guritódombjuk lenne, mint a ferencvárosiaknak. A technika vívmányaiból nekik még csak a hangszóró jutott, meg a domb fényjelző berendezése. De még kézisaruzással, kézzel állított váltókkal is gyorsabban, folyamatosabban mehetne a guritás, ha kedvezőbbek lennének a guritódomb adottságai, ha a vonatok 75 százalékának nem kellene a guritóval szemben kijárnia. A forgalmi szolgálattevő leleményességén múlik, hogy lehetőleg olyankor menjen ki egy, de méginkább két vonat, amikor fogást húznak fel a guritóra, vagy kocsikat tolnak be.

A 22-ről 23-ra virradó éjszaka igazán példás volt az együttműködés Rendezőn. *Sárközi András* és *Szalóki István* külsős forgalmi szolgálattevők úgy szabályozták a forgalmat, hogy a gurító szinte szünet nélkül dolgozhatott. És régi, bár kissé módosított igazság a guritón az, hogy „minden jó, ha a kezdet jó" — vagyis legalább félsikert jelent az, ha minél előbb meg lehet kezdeni a guritást. Ezen a napon már 18 óra 10 perckor felharsant a hangszóróban Fekete Sándor hangja: *„Mindenki foglalja el helyét, megkezdődik a guritás."*

18,40-kor már a második fogást húzták fel, mégpedig közvetlenül egy kijáró vonat mögött. Jól dolgozott a forgalom, mert előfordulhatott volna, hogy a vonatok kijárása miatt csak 19—19,20 óra körül kezdik a guritást. Márpedig az elvesztett perceket a guritódombon nem lehet pótolni. A jó együttműködésnek köszönhető, hogy 21 óráig egyetlen percet sem kellett elvesztegetni. 21 órakor azonban mégis megtorpant a munka 10 percre. A Landler Járműjavítóból kiadott kocsikat guritották s két kocsi rövidre állított fék miatt megállt. Igaz, a 10 perces guritási szünetet sem töltötték csak betolással, hanem közben rátették a gépet a D. 11-esre, az A—B csoportra szóló elegyre. S amíg a fennmaradt tolásrész legurult, összeaggatták a kocsikat, a következő felhúzás után pedig az elegyet a fővágányokon keresztül betolták az A—B vágánycsoportra.

10 vonat — 3 óra alatt

A jó együttműködést bizonyította az is, hogy a kész vonatok legtöbbje nem várt gépre, nem egy vonat az indulási időnél 20—60 perccel korábban ment el, igaz, a 262-es ezzel szemben 120 percet késett gépre várás miatt, a 3350-es sem úszta meg 45 percen alul. Az éjszakai műszak legerősebb szakasza, a „finis" hajnali 4 órától reggel 7 óráig 10 vonatot zúdított a rendezőre. Egymás után húzták fel a guritóra a 150 tengelyes fogásokat, a hangszóró egy pillanatig sem hallgatott. A gurító munkájának folyamatosságát igyekezett segíteni az állomás alsó vége is, amely több vonatot összezárt és így a guritást a vonatok összezárása miatt nem kellett megállítani.

Reggel 6 óra 55-kor, amikor a műszak utolsó vonata, a 3285-ös is elhagyta az állomást, a III-as tur mérleget készített a munkáról. 32 vonattal 1302 kocsi érkezett, és 38 vonattal 1407 kocsi hagyta el a pályaudvart. 1213 kocsi gurult le, kocsisérülés nem volt. (Egyébként a III-as tur dolgozik a legkevesebb balesettel, de a többi turnál is lényegesen csökkent a kocsisérülések száma.) A mérleghez hozzátartozik az is, hogy a tur 485 kocsi maradványt vett át, szolgálata után pedig csak 279 kocsit hagyott az állomáson. Az őszi forgalom eddigi legerősebb próbáját sikeresen állták meg Rákosrendező-pályaudvar guritódombjának dolgozói.

ÜGYREND ÉS BÜROKRÁCIA

A folyó évi 2. számú Hivatalos Lap rendelkezik a szocialista ellenőrzés végrehajtásáról. Igen helyesnek tartjuk, hogy a tapasztalt hiányosságokat meg kell beszélni az állomás vezetőivel, és be kell vonni a párt- és szakszervezet vezetőit is. Ezenkívül be kell írni a felügyeleti könyvbe a tapasztaltakat és — bürokrácia elkerülése végett — erre teszi meg az állomás vezetője a szükséges intézkedést és jelentést az illetékes osztályok felé.

Nem így van azonban a FEO-nál. A FEO is megbeszéli a fennálló hiányosságokat az állomásvezetővel, igazolás végett be is írja a felügyeleti könyvbe, ettől függetlenül még ügyiratban is elküldi az illetékes szakosztályokhoz. Ott a tapasztalatokat közlik az állomásokkal, hogy a hiányosságokat igazolják és szüntessék meg. Elintézés után közlik a FEO-val. Már tettünk arra javaslatot, hogy kerüljük el a fölösleges adminisztrációt, de nem lehet, mert az ügyrend előírja azt, hogy ha például [illegible]kaza állomáson a málházó éjjel 3 órakor elalszik — 24/24-es [illegible]lgálatba — be kell [illegible] a felügyeleti könyvbe, de még a VI. osztálynak is át kell írni és a VI. osztály is kérdőre vonja még a málházót. Ezt nem [illegible]juk helyesnek. Csökkentsük az adminisztrációt! Ezt az időt inkább fordítsuk a kocsik ki- és berakásának meggyorsítására, de ehhez feltétlenül szükséges az ügyrend megváltoztatása.

Bakó János
Miskolc

Herczeg Ferenc kohó- és gépipari miniszterhelyettes nyilatkozata

AZ ANYAGELLÁTÁS NEHÉZSÉGEIRŐL

— Valóban súlyos gondot okoz az ipar vezetői számára a hengerelt áruk és színes fémek biztosítása — mondotta *Herczeg* Ferenc miniszterhelyettes. — A Kohó- és Gépipari Minisztériumnak ugyan megfelelő tartalékkészlete van bizonyos rúdanyagokból, idomvasakból, de annál nagyobb hiány mutatkozik durva-, közép- és finomlemezben. A színes fémekkel is hasonló a helyzet. Azt is meg kell mondani őszintén, hogy mindenki számolhasson a tényekkel: *a hátralévő időszakban a kohászat nem lesz képes minden lemezigényt kielégíteni.*

Beszéljünk nyíltan az anyaghiány okairól. Az év első felében a kohászat minden nehézség ellenére csaknem 35 000 tonnával termelt többet a tervnél. Az ez évi tervek elkészítésénél a durvalemeznél 84 százalékos programszerusegre számított, de csak 75 százalékot sikerült elérni. Így a gyártott acélmennyiségnek 84 százaléka helyett csak 76 százaléka lelel meg az eredeti célnak. A többi nem elegíti ki a feldolgozo ipar pillanatnyi igényeit.

A programeltérésekért kétségtelenül felelősek az acélgyartok, az adaggyártó mesterek. De nem egyedül. A kohászokkal szemben egyre magasabbak az igények: nagyobb szakítószilárdságu, magasabb folyáshatárú anyagokat kell előállítaniuk. Ehhez azonban minden igéret ellenére sem állandósítottuk a megfelelő minőségü alapanyagellátást. A külkereskedelem az alacsony kéntartalmú futóanyagot, pakurát teljesen rendszertelenül hozza be. Ehhez járul még a hazai készletek hiánya. Igy aztán egyidőben kiváló minőségü pakurával fütenek még ott is, ahol erre semmi szükség sem lenne, máskor meg a legfontosabb helyeken is magas kéntartalmú hazai olajjal kénytelenek dolgozni. A nyersvasban is állandóan változik a kéntartalom. Mindez együtt nagyon nehézzé teszik a kohászok számára a program betartását. Megis *úgy látom, hogy főleg az Ózdi Kohaszati Üzemeknél és a Lőrinci Hengerműnél az indokoltnál is nagyobb arányú a programeltérés, tehát az elkerülhetetlennél nagyobb mértékben idéznek elő maguk is anyaghiányt.*

Az anyaghiány keletkezésében nem kis szerepet játszik saját hibám is. Ugyanis nem vettem észre idejekorán, hogy a hengerelt áruknál vállalt exportkötelezettségeink meghaladhatják erőinket, különösen akkor, ha egyéb váratlan tényezők még szükítik is kohászatunk termelési lehetőségeit.

Nem léptem fel a tervezésben mutatkozó aránytalanságok, a rossz tervezési módszerek ellen, pedig közismert tartalékszegénységünk az elmúlt évek tapasztalatai fokozott óvatosságra intenek minden vezetőt. Különösen az Országos Tervhivatalt. Sajnos, az ottani elvtársak is, de én is ideális állapotokat vettünk csak figyelembe és nem számoltunk olyan súlyos meglepetésekkel, mint: géptörés a Lőrinci Hengerműnél, vagy a még súlyosabb lengyel koksz elmaradása. *Ma az a helyzet, hogy a beérkező koksz-szállítmányok a tervezettnek mintegy felére csökkentek.* Ezért 23 ezer tonna martinacélt és 16 ezer tonna hengerelt árut vesztettünk. A Sztálin Vasmü második óriáskohója el sem kezd dolgozni ebben az évben és ezért újabb 23 ezer tonna öntészeti nyersanyagot vesztünk. Mindehhez járul még az is, hogy az import-finomlemez sem érkezik idejében.

Külön meg kell köszönnöm a komlói bányászoknak, hogy ebben a nehéz helyzetben nagy erőfeszítésekkel a kohászok segítségére sietnek. Lehetővé tették kiváló munkájukkal, hogy a Sztálin Vasmü kohója 50 százalékkal növelje a hazai koksz arányát. Nagy segítséget jelent a rendkívüli szovjet koksz-szállítmányok megindítása is.

Mai viszonyaink között különösen fontos a helyes kivezető út meghatározása. *A kormány a helyzetet mérlegelve úgy döntött, hogy az ez évre tervezett beruházásokból több millió értékűt a jövő év elejére helyez át.* Elsősorban azokat a munkákat halasztja el, amelyek anyagszükséglete amúgy sincs teljesen biztosítva, amelyeknek termelő munkája csak évek múltán kezdődne és ahol az elkerülhetetlen építési és egyéb elmaradások eddig is komoly zökkenőket okoztak.

A KGM tömegcikkipari igazgatósága ötletes kezdeményezéssel ugyancsak sokat segít a helyzeten. Ők ugyanis központi lemezleszabó üzemet szerveztek. Ezzel a központosítással valóban a legtakarékosabban tudják felhasználni az anyagot és így jelentős mértékben csökkentették szükségleteiket.

A következő hónapokban minden azon múlik, hogy a rendelkezésre álló anyagmennyiséget hogyan használjuk fel. *Minden gyárban gondosan mérlegelni kell a folyó munkák helyzetét. Valóban csak ahhoz igényeljenek és használjanak anyagot, amihez elkerülhetetlenül szükséges.* Igy elsősorban az exportgyártmányokhoz és a legjelentősebb hazai munkákhoz. Ne akarják az üzemek most, ebben a kritikus helyzetben biztosítani a következő évi anyagigényeiket. *Az eddigi tapasztalatok nyomán nem várhatunk tovább a tervezési módszerek gyökeres megváltoztatásával. Anyaghézségeinknek — mint az elmondottakból látható — egyik legfőbb oka a rossz tervezés, amely nem gondoskodik a szükséges tartalékok összegyüjtéséről.* A színes fémkészletek csökkenését is az okozta, hogy az egyik évben elmaradó import már a következő év importtervébe kerül. A Tervhivatal most végre őszintén feltárta a helyzetet és a kormány már megfelelő intézkedést is tett a színes fémkészletek gyors növelésére. Persze, ennek hatása csak később érezhető gyárainkban — fejezte be nyilatkozatát Herczeg Ferenc miniszterhelyettes.

(Megjelent a „Népszava" 1956. szeptember 26-i számában.)

A gépkocsiközlekedés és a vasúti személyszállítás átmeneti korlátozásáról

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter sajtótájékoztatója

Szeptember 26-án, szerdán *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter tájékoztatást adott a sajtó képviselőinek. A miniszter elmondotta, hogy a gázolaj és szén nagyfokú hiánya miatt eddig ismeretlen arányban kell korlátozni az autóbusz és a vasúti személyforgalmat. A vasúti korlátozásról elmondotta, hogy bármennyire is fájdalmas, mégis elkerülhetetlen, mert *egyrészt nincs elég szenünk, másrészt sokkal több az elszállítandó áru, mint amit az év elején terveztek.* Elsősorban több építőanyagot kell elszállítani, főleg az árvíz- és földrengéssújtotta vidékekre. Ezek a szállítások mind terven felül történtek, viszont leállítani nem lehet, mert még a tél beállta előtt fedél alá kell juttatni a természeti csapás károsultjait.

Ebben az évben a lakásépítkezés is lényegesen nagyobb méreteket öltött, mint ami várható volt 1956 elején. *A párt és a kormány intézkedésére gyorsult meg a lakásépítés és ehhez a vasútnak biztosítania kell az építőanyagok elszállítását.* A megnövekedett építőanyagszállítás is több mozdonyt és szenet igényel.

A téli előszállítás is több, mint az eredetileg előirányzott. *Még a tél beállta előtt el kell szállítani a mezőgazdasági termékeket, a cukorrépát és a többi cikkeket, hogy az ország lakosságának élelemellátásában ne legyen zökkenő.* Az utasszállítással egy időben e hatalmas teherárúszállítási követelménynek a vasút még akkor is nehezen tudott volna megfelelni, ha elegendő jó minőségü szén állna rendelkezésre. De szén nincs. Felvetődött a kérdés: *az utasokat szállítsuk, vagy pedig biztosítsuk az ország zavartalan élelmiszerellátását és az üzemek alapanyag-szükségletének kielégítését.* A rendkívüli helyzet szükségessé tette a személyforgalom korlátozásának bevezetését. A korlátozás előreláthatóan 3 hétig tart és szeptember 30 án lépett életbe. Ez idő alatt mintegy 600 személyvonatot állít le a vasút. Ez azt jelenti, hogy *egy-egy fővonalon, ahol eddig 5 vonatpár közlekedett, mindössze egy személyvonatpár bonyolítja le a forgalmat. Ezenkívül egy-egy gyorsmotoros vonatot közlekedtetünk,* amelyekre előzetesen vonathasználati jegyet kell igényelni. Gyakorlatilag ez az intézkedés azt jelenti, hogy *a naponta eddig szállított egymillió utas helyett csak félmillió utast tudunk szállítani.*

A korlátozás egyáltalán nem érinti a munkásvonatokat, melyek október 1-től csak fütött személyszállító kocsikkal közlekednek. Nem érinti a korlátozás a villamos- és motorosvontatást sem. A nemzetközi gyorsvonatok forgalma is változatlan marad. A korlátozás idején, amely remélhetőleg csak három hétig fog tartani, az IBUSZ nem árusít vasúti jegyeket.

Az újságírók kérdésére *Bebrits* elvtárs kijelentette, hogy a korlátozás idején — az üdülni utazók 50 százalékos kedvezményének kivételével — *szüneteltetik a vasúti kedvezményeket. Ez a korlátozás bizonyos mértékben a vasutasok szabadjegyét is érinti.* (A vasutasokat érintő korlátozásról részletesen beszámolunk lapunknak egy másik cikkében.)

Végezetül hangsúlyozta a miniszter: *a vasút komoly igéreteket kapott szénhelyzete megjavítására.* Jelentős menynyiségü, nagy kalóriatartalmú külföldi szén érkezik rövidesen a vasút számára. A Szovjetunió is segítségünkre siett és az autóbuszközlekedés megjavítására gázolajat szállít hazánknak.

HOZZÁSZÓLÁS

Herczeg Ferenc nyilatkozatához

A MÁV műhelyi dolgozók évek óta saját bőrükön tapasztalják, hogy súlyos bajok vannak a járműjavító ipar anyagellátásával. Sajnos, azt is meg kell állapitani, hogy a MÁV anyagellátása évről évre nem hogy javulna, hanem egyre rosszabbá válik.

Az anyagellátás zavarainak két alapoka van a vasúton. Mind a két alapvető okról nyilatkozott Herczeg elvtárs, a KGM miniszterhelyettese. Ez a nyilatkozat a napokban jelent meg a Népszava hasábjain, de megjelenhetett volna már három évvel ezelőtt, sőt korábban is, s bár örvendetes a nyilatkozat őszinte hangja, mégis nagyon sajnálatos, hogy ebből a nyilatkozatból a MÁV Járműjavitók számára az anyagellátás terén semmi jó nem várható. Ugyanis Herczeg elvtárs többek között a következőket mondotta: „Azt is meg kell mondani őszintén, hogy mindenki számolhasson a tényekkel: a hátralévő időszakban a kohászat nem lesz képes minden lemezigényt kielégíteni."

A KGM nemcsak a javításhoz szükséges anyagokkal tartozik a MÁV-nak: durvalemez, rúd és idomanyagok, kerékabroncs, tekercsrugó, elektródák stb., hanem tartozik sok egyéb, a javításhoz szükséges alkatrésszel is. Nem szállítanak új fékező kormányszelepet, nem gyártanak a MÁV számára gyors nyomásszabályozókat, biztonsági szelepeket, Ackermann váltókat stb. És nem szomorú dolog az, hogy egynéhány új gépet a MÁVAG csak úgy tudott kiadni, hogy a MÁV-tól kért kölcsön kazántűzcsövet, fékhengereket (13"), fékarmatúrákat, Wagner-szelepet stb., stb? Műhelyeink dolgozói nemcsak azért szenvednek, mert nincs elegendő durvalemez és hengereltáru, de nagymértékben szenvednek azért is, mert a KGM a MÁV anyagellátásának biztosítását egyszerűen nem veszik komolyan.

A nyilatkozat felett, azt hiszem, műhelyeink nem tudnak olyan egykönnyen napirendre térni. Egyrészt azért, mert súlyosan érinti a járműjavító műhelyeink terveljesítését, az ő belül súlyosan érinti dolgozóinknak a keresetét, másrészt veszélyezteti a MÁV szállítási tervének teljesítését, mert jelenleg az anyaghiány következtében a normál állagon felül több mint 147 gépünk áll a műhelyekben, vagy vár a műhelyek befogadására.

Herczeg elvtárs nyilatkozatának őszintesége tehát nem segit a műhelyek anyagellátásán. Ezért továbbra is ragaszkodunk a MÁV anyagellátásának biztosításához és kérjük, hogy azokat az igéreteket, amiket Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter elvtársnak Csergő KGM miniszter elvtárs tett a MÁV anyagellátás megjavitására az őszi forgalom sikeres biztosítása érdekében, váltsák valóra.

Abban teljesen egyetértünk Herczeg elvtárssal, hogy az Országos Tervhivatal rossz tervezési munkája idézi elő a legfőbb bajokat. Nézzük meg, hogy miként tervezik a MÁV-nak az anyagot? A MÁV megtervezi a javításhoz szükséges anyagmennyiséget, az OT a megtervezett anyagmennyiségnek sokszor 20—25 százalékát törli, tehát már a tervezésnél nem veszi figyelembe szükségleteinket. Ez az első csökkentés. Az OT nem tud érvényt szerezni az általa tervezett és jóváhagyott keretszámok kitöltésének. A KGM sok esetben tovább csökkenti az OT által egyszer már csökkentett igényeinket azzal, hogy művi megrendelésre lényegesen kevesebb mennyiséget fogad el az OT által jóváhagyott mennyiségből. Ez a második csökkentés. Azzal, hogy a KGM üzemek a MÁV által megrendelt mennyiséget nem igazolják teljes egészében vissza, bekövetkezik a harmadszori csökkentés. És a negyedik csökkentés az, amikor kiderül, hogy még a visszaigazolt mennyiséget sem szállítják le, amiből a dolgozók lényeges keresetcsökkenése és a mozdony-, kocsipark műszaki állapotának leromlása következik.

Az OT rosszul készíti a terveket. Évről évre emeli a műhelyek teljes termelési értékét és ugyanakkor a megtervezett anyagmennyiséget az elmúlt időszak tényszámai alapján csökkenti. Nem veszi figyelembe, hogy ez a tényszám nem lehet reális, mert hiszen súlyos anyaghiányokkal küzdő időszakról mérték fel. Fából vaskarika: több anyagot nem ad, de felemeli a műhelyekre kiszabott termelési értéket. És még tovább fokozza a zürzavart: a termelési értéknek megfelelő ellenértéket a megrendelő számára ne emeli, ha nem csökkenti. Mintegy arra kényszeriti a műhelyeket, hogy ne a MÁV számára dolgozzanak. Mert a műhelyeknek a termelési értéknek megfelelő összeget elő kell teremteni, ennek ellentétele a vontatásnál, a kocsiszolgálatnál nincs lefedezve és mindennek tetejébe anyagot nem biztosit és ezzel lehetetlenné teszi a munka végzését. Magában véve az a körülmény, hogy a műhelyek termelési tervét felemeli, arra készteti a műhelyeket, hogy drágábban javitsanak. A helytelen tervezés következtében amellett, hogy a műhelyek drágábban javitanak, a kocsi- és mozdonypark műszaki színvonala mégis esik.

Teljes egészében egyetértünk Herczeg Ferenc elvtárssal, hogy az egész tervezési módszerünket meg kell változtatni, ezeket az elemi hibákat ki kell javitani. Ezt követeli meg a józan tervkészités és az, hogy a tervek komolyságát ne veszélyeztessék.

Tölgyes Lajos,
a 7. szakosztály vezetője



Gög Ferenc külsős szolgálattevő Rákosrendezőn. Példaadó munkájával vonatterhelési tervét 106, fajlagos kocsimozditási tervét pedig 113 százalékra teljesiti. Nem marad mögötte Szűcs Vince váltóőr sem, aki kocsitartózkodási tervét 117, kocsikifutási tervét pedig 109 százalékra teljesitette szeptemberben.

(Kovács Géza felv.)



10—12 kocsit javítanak terven felül — így készülnek a szakszervezet IV. kongresszusára — Horváth Miklos kocsialvázlakatos brigádjának tagjai a Szolnoki Járműjavitóban.

(Kovács Géza felv.)

A hatvani vasutasok a cukorrépaidény küszöbén

Szeptember első felében naponta 200 kocsival több rakomány érkezik Hatvan állomásra, mint 1955 azonos időszakában. A salgótarjáni szénmedencében is fellángolt a munka: száz kocsival több szenet raknak minden nap, mint tavaly szeptemberben. Hogy a megnövekedett forgalmat aránylag zökkenőmentesen bonyolítják le, az jórészt a Hatvan—Budapest között beállított villamosmozdonyoknak köszönhető.

Nem kis része van ennek abban sem, hogy a hatvani vasutasok bizakodóan néznek a nagy cukorrépa-kampány megindulása elé. Pedig ugyan csak lesz répa az állomáson, hiszen nemcsak a hatvani, hanem a selypi cukorgyár is itt van a közelben. Előreláthatólag 23 ezer vagon cukorrépa forgalmát kell lebonyolítani és ennek a hatalmas mennyiségnek tárolása sokkal nehezebb, mint tavaly, mert a répa régi lerakási helyére épült az új felvételi épület.

Rövidesen napi 180—200 vagon répa érkezésére számítanak. Az állomás dolgozói idejében megkötötték a komplex brigád szerződéseket, amelyek szerint három és félnégy órán belül végzik el a gyár dolgozói a kirakást. A Hatvanban és Selypen kiürített kocsikat haladéktalanul a nógrádi szénmedencébe továbbítják, hogy azokat szénnel megrakva útnak indíthassák az ország különböző vidékére.

Hatvanban két ELFA-szerkezettel mossák ki a répát a vasúti kocsiból. A gyors szerkezet nagy előnye, hogy egyúttal a kocsi belsejét is megtisztítja a vízsugár a homoktól, piszoktól.

A hatvani vasutasok nemcsak a cukorgyárat, hanem a konzervgyárat is a grafikon előírásainak megfelelően szolgálják ki. A konzervgyárban is megélénkült az élet, mivel tekintélyes angliai megrendelést kaptak. A gyárban nemsokára megkezdik a különleges kompkocsik berakását, amelyeket szintén a hatvani vasutasoknak kell továbbítaniok. *Gaál Ignác* szolgálatvezető váltóőrnek, *Galla István* kocsimesternek és *Basa József* tolatásvezetőnek nagy részük van abban, hogy a grafikonban előírt időben beállítják az ipartelepekre az érkezett kocsikat és az onnan indulókat pedig vonatokba sorolják.

A hatvani vasutasok a nagy ipartelepek kiszolgálását egy tartalék géppel végzik és ehhez kell számítani még a cukorgyári belső mozgatásokhoz használt bérelt tartalékot. Az egyre növekvő forgalmat csakis a tartalékgépek jó kihasználásával lehet olcsón, minél kevesebb költséggel lebonyolítani. A hatvaniak pedig az őszi forgalom idején is gondolnak az önköltségcsökkentésre!

Követendő példa

A mátraújhelyi pályafenntartási főnökség a termelőszövetkezeti mozgalom fejlesztését közügynek tekinti. Megértették, hogy a szocialista mezőgazdaság kialakítása nem rezortfeladat, nemcsak egy vagy több szervnek az ügye, hanem az egész dolgozó népé és így természetesen a vasutas dolgozóké is.

A főnökség kitüntetően patronálja a Kenézlői Termelőszövetkezetet. A közelmúltban Ozabiner elvtársunk, a főnökség vezetőjének irányításával rendbehozták a szövetkezet irodáját, kifestették, új ablakokat, ajtókat tettek be, bútorzatról is gondoskodtak.

A termelőszövetkezet dolgozói nagyon meg vannak elégedve a patronáló vasutasok munkájával és köszönik a segítséget.

Ezt a baráti kapcsolat nagyban erősíti a munkás-paraszt szövetséget. A főnökség dolgozóinak munkája különösen értékes, hisz azt az egyre növekvő őszi feladatok mellett végezték el.

Benedek Miklós
Miskolc

A menetirányító szolgálat érettségije

A menetirányító a vonal parancsnoka. Sokszor leírtuk, elmondtuk már ezt a mondatot, sőt azzal is színeztük, hogy olyan parancsnok, aki láthatatlan, mégis mindenütt jelen van, sőt egyidőben több helyen is tud lenni. Még mindig nem egészen biztos azonban, hogy a fenti kijelentő mondat teljes egészében megfelel-e a valóságnak, vagyis, hogy a menetirányító csakugyan a vonal parancsnoka-e.

Kétségtelen, hogy a menetirányító szolgálat igen sokat fejlődött fennállása óta, a menetirányítók tekintélye megerősödött, már pedig a parancsnoklás alapkövetelménye a tekintély. A menetirányítók tudása, leleményessége, gyakorlati tapasztalata sok nehéz időszak zökkenőit simította el. Éppen a menetirányítókhoz és a menetirányítókról szólva nem kell erősítgetni, milyen rendkívül nehéz időszak előtt állunk és hogy ebben az időszakban milyen határozott irányításra, milyen

erős parancsnoki kézre van szükség.

Az őszi forgalom nem vizsgája, hanem érettségije lesz a menetirányító szolgálatnak.

Nehéz lenne általános érvényűen megszabni, milyen legyen a jó menetirányító — ezt a vonalak adottságai, sajátosságai határozzák meg. Tehát elsősorban

a vonal tökéletes ismerete

az, ami feljogosítja a menetirányítót a parancsnoklásra. Ha pedig ezt a jogot megszerezte, akkor *bátran és határozottan élnie kell a parancsnoki hatáskörrel.* Az ésszerű és gyors rendelkezés a jó parancsnok legfőbb ismertetőjele. És ha a külszolgálatok dolgozói meggyőződnek arról, hogy a menetirányító intézkedései valóban ésszerűek, akkor legjobb tudásukkal, a legrövidebb idő alatt végre is hajtják azokat. Természetesen a menetirányító ne csak adja a rendelkezéseket, hanem ellenőrizze is utasításai végrehajtását.

A vasúti munka alapja a tervszerűség. A menetirányító mindig készítsen tervet a vonatforgalom lebonyolítására. Ő ismeri legjobban azokat a követelményeket, amelyek meghatározzák a vonatforgalom leggyorsabb, zökkenésmentes lebonyolítását.

A 12 órás vonatforgalmi terv

ismeretében azután könnyebben, határozottabban meg tudja tenni mindazokat az intézkedéseket, amelyekkel biztosíthatja a leggyorsabb elegytovábbítást.

A vonal ismerete mellett meg kell ismernie *a vonalon közlekedő vonatokat is:* a vonatok terhelését, összeállítását, vonali munkáját. A vonat tervezésén kívül meg kell tervezni az állomáson végzendő munkát is és kellő eréllyel kell követelnie, hogy az állomások a megszabott idő alatt elvégezzék ezt a munkát. A vonal- és vonatismerethez hozzátartozik az is, hogy *a menetirányító ismerje azokat az embereket is, akikkel együtt dolgozik.* Tudnia kell, mit várhat a forgalmi szolgálattevőktől, képes-e ennek vagy annak a vonatnak a mozdonyvezetője tartani a menetidőt, vagy éppen rövidebb menetidővel vinni a vonatát.

A vonalon és a vonatokon dolgozók teljesítőképességének ismeretében tehet a menetirányító eredményes intézkedéseket az utazási sebesség növeléséért, a tartózkodási idők csökkentéséért, a túlkezelések elkerülésért — általában

a vonal átbocsátó-képességének fokozásáért.

A dolgozókkal való állandó és közvetlen kapcsolat biztosítja, hogy a menetirányító mindarról gyors és pontos tájékoztatást kap, ami a vonalon történik. De az együttműködésnek még jobban ki kell terjednie. A menetirányító kapcsolatának nem szabad csupán a forgalmi személyzetre korlátozódnia, ugyanilyen parancsoló követelmény, hogy a mozdony- és áruirányítókkal, a kocsiintézőkkel is állandó összeköttetésben legyen. Azt talán mondanunk sem kell, hogy a szomszédos vonalak menetirányítóival és a nagy állomások irányítóival szintén elsőrendű fontosságú az együttműködés.

Az idei őszi forgalomban minden eddiginél jobban helyt kell állniok a vonalak parancsnokainak. Ha a fent elmondottakat munkájuk vezérfonalának tekintik, akkor a vasutas dolgozók tízezrei még nagyobb bizalommal tekintenek a „parancsnoki híd" — a menetirányító studiója felé.

Az állomás parancsnoka az őszi forgalomban

Vajon hogyan lehetne olyan pillanatfelvételt készíteni egy állomásfőnökről, amely legjobban érzékeltetné munkája sokoldalúságát? Talán a szolgálatátadásnál? Vagy, amikor három telefonkagylót kezében tartva intézkedik? Esetleg kint a téren, a vágányok és kocsik között? Nagyon nehéz lenne a legkifejezőbb tevékenység pillanatát megragadni, mert hiszen ezer ténykedés összessége adhatja csak az állomásvezetői munka teljes képét.

Az idei őszi forgalomban ezt az ezerféle ténykedést még hatványra kell emelni, ha az állomásvezetők munkájáról akarunk írni. Ezzel azt is megmondottuk, hogy a nagy feladatok elvégzésében oroszlánrész jut az állomásvezetőkre. Minden rendelet, felhívás vagy parancs semmivé válik ott, ahol nem megfelelő képzettségű vagy az ügyekkel nem törődő állomásvezető van.

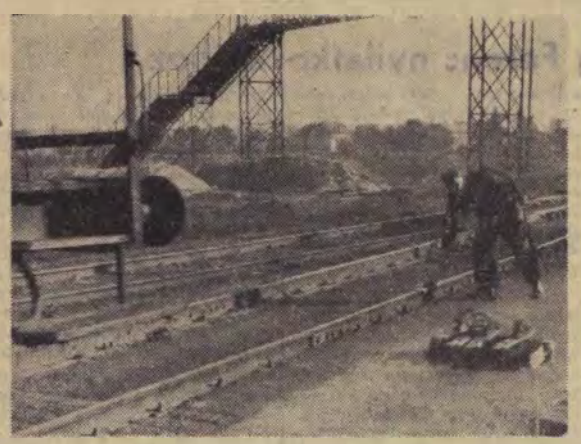
Az idei őszi forgalomban nehéz vizsgát kell tenni az állomásvezetőknek. Jeles eredmény csak akkor születhetik, ha az állomáson utasítás szerinti, az őszi forgalom célkitűzéseinek mindenben megfelelő munka folyik. Az összehangolt tervszerű munkának egyik előfeltétele, hogy a szállítófelekkel a lehető legszorosabb kapcsolat épüljön ki. A szabályokat, rendelkezéseket lehetőleg a szállítófelekkel együtt kell végrehajtani, de ha a helyzet úgy kívánja, nélkülük is érvényre kell juttatni.

Elsősorban az állomásvezetőktől függ, hogyan gazdálkodnak az állomáson a megrakott és megrakandó kocsikkal. Tehát az állomásvezetőnek tájékozódnia kell valamennyi kocsi felhasználásáról. Igen fontos a napi kétszeri kocsilétszám-felvétel, továbbá a leadás, az intézés és a megrakott kocsik továbbításának ellenőrzése. Az állomásra érkezett kocsik megrakásához vagy kirakásához gyorsan és jól fel kell készülni. Ez csak úgy lehetséges, ha a felek pontos előjelentést kapnak. Ismerni kell tehát az állomásra érkező rakott és üres kocsik érkezési idejét. Ha a címzett nem kezd hozzá időben a kocsik kirakásához, haladéktalanul kényszerkirakást kell alkalmazni.

Arra kell törekedni, hogy a kocsik kirakása és újbóli megrakása két kiszolgálómenet közlekedési ideje alatt megtörténjen. Ha nagyobb az elegybefutás, akkor sűríteni kell az iparvágányok kiszolgálását. Általában a legfontosabb, hogy a kocsik a lehető legrövidebb ideig tartózkodjanak az állomáson. Ezért minden eszközzel szorgalmazni kell az éjjel-nappali és a vasárnapi rakodásokat. Segítsenek az állomásvezetők abban, hogy a még gyakran előforduló keresztfuvarozások megszűnjenek. Minden olyan esetben, amikor azt tapasztalják, hogy bizonyos elegyet indokolatlanul hosszabb útvonalon szándékoznak elküldeni vagy keresztfuvarozással továbbítanak árut, azonnal értesítsék az igazgatóságot és addig ne nyugodjanak, amíg megfelelő intézkedés nem történik. Az eredmény: néhány száz kocsival több a rakodás céljára és kevesebb felesleges szállítás.

Az állomásvezető az őszi forgalom alatt lehetőleg kevesebbet tartózkodjon az irodában és minél többet a téren, a vágányok között, az iparte-lepeken, hogy lásson és halljon, tudjon az állomáson levő valamennyi kocsiról. Csak így tud intézkedéseket tenni az esetleges akadályok elhárítására. Ügyeljen a vonatok fogadására, indítására, szorgalmazza, hogy a forgalmi szolgálattevőknek is vérévé váljon a vonatok gyors indítása és fogadása. Ne türjön ácsorgó vonatokat az állomáson.

Az állomás elegytovábbítási munkájának leghűbb tükre az elegysúlynapló és a felek átadási könyve. Ezek rendszeres ellenőrzésével az állomásvezető kellő tájékozottságra tesz szert, emellett a hibák megelőzésére is időben tud intézkedni. Nagy gondot kell fordítani arra, hogy a forgalmi dolgozók a legpontosabban vegyék és adják a vonatelemzéseket, előjelentéseket. Az állomásvezetők legyenek igényesebbek beosztottjaik munkájával szemben, tudjanak figyelmezni, de ugyanakkor ismerjék is el a jó munkát, dicsérjék az élenjárókat. Az idén az őszi forgalmi jutalom elosztási rendszere nagyobb lehetőséget ad az állomásvezetőknek ahhoz, hogy a szorgalmas, becsületes dolgozókat anyagilag is megfelelően tudják jutalmazni. Éljenek ezzel a lehetőséggel, ne engedjék az egyenlősdiség elvét uralkodni. Követeljék meg az utasításszerinti munkát, harcoljanak a dolgozók érdekeiért, hogy a felügyeletükre bízott állomás a legjobban kivegye részét az őszi forgalomból, a napi 17 000 kocsi megrakásából.



Orosz István elősaruzó nagy éberséggel, körültekintő munkával végzi feladatát a nagy őszi hajrában.
(Kovács Géza felv.)

Tovább lehet javítani a vontatási szolgálat munkáját

Ezekben a napokban már teljesen kibontakozott az őszi szállítás hatalmas feladata. A vasút történetében még nem jegyeztek ilyen napokat, amikor ennyire szükség volt minden ügyességre, találékonyságra, munkalendületre, hogy sikeres legyen a nagy őszi forgalmi csata. A társszolgálati ágakkal együtt a vontatás dolgozói is kimagasló munkát végeznek és eredményeik minden dícséretre rászolgálnak.

A vontatás különösen nehéz helyzetben van, elsősorban a már-már katasztrófálisnak mondható szénellátás miatt. Országos átlagban

a fűtőházi szénkészletek hét napra apadtak,

azonban egyes igazgatósági, fűtőházi viszonylatban még rosszabb a helyzet. A budapesti igazgatóság fűtőházaiban átlagosan csak négy napra elegendő a szén. De *Győr fűtőházban például szeptember 24-én mindössze kétnapos, Hatvan fűtőházban pedig háromnapos szénkészlet állt rendelkezésre.*

Fokozott figyelmet a szénadagolásra

A szénhelyzet parancsolóan írja elő, hogy fokozott figyelmet fordítsunk a széngazdálkodásra. *Soha olyan fontos nem volt a széntakarékosság, mint napjainkban.* Éppen ezért tűrhetetlen, hogy sok helyen nem törődnek kellően a szénnel, nem tartják pontosan nyilván a fűtőház szénkészletének alakulását. Ez elsősorban abból fakad, hogy nincs összehangolt munka a szertárak és a fűtőházak között. Előfordul, hogy

az elhanyagolt adminisztráció miatt papíron több a szén, mint amennyi a valóságban.

Szeptember 24-én a *dorogi fűtőháznak* 382 tonna szénhiánya volt, vagyis ez volt a különbség a papíros és a valóságos szénkészlet között. A *Hámán Kató* fűtőházban közel 2500 tonna szén hiányzik. *Ebben az esetben a hibás adminisztráció messzemenően befolyásolja a központi szénirányítást.* Nyilvánvaló, hogy később kap szenet a Hámán Kató fűtőház, ha a jelentés szerinti 2500 tonnával több szénnel rendelkezik. De a jelentésel nem lehet tüzelni! És ha nem derül ki, hogy más a papír és más a valóság, *előállhatott volna az a helyzet, hogy a mozdonyoknak nem jutott volna szén.* A nem megfelelő szénhelyzet azt is eredményezi, hogy a tárolt szén a szükségesnél kevesebb, s emiatt lehetetlenné válik a keverés, az ésszerű széngazdálkodás.

De nemcsak a szénellátás okoz gondot, hanem az a körülmény is, hogy több helyen ésszerűtlenül bánnak az utazó személyzettel. A tengelyen töltött idő országos átlagban 290 óra. A gondatlan vezénylések miatt azonban több helyen

az egy-egy személyre eső szolgálati óra 340—350 órára emelkedik.

A szolnoki fűtőházban például 210—240 órás szolgálatok mellett 300—400 órás szolgálatok fordulnak elő. *A túlszolgálat zavarja az üzembiztos, balesetmentes, menetrendszerű és gazdaságos szolgálat ellátását.* Pedig az éber szolgálatra talán soha nem volt olyan szükség, mint éppen ezekben a rendkívüli napokban, amikor szinte egymást érik a tehervonatok. Mindent el kell követni annak érdekében, hogy a lehetőség szerint egyenletessé váljon a dolgozók leterhelése. Ez elsősorban azon múlik, *hogyan működik együtt a mozdonyfelvigyázó és a mozdonyirányító.* Ha egymást támogatják a munkában, akkor ismeretében lesznek annak, hogy merre jár a személyzet, mikor jön a gép és ehhez igazodva tudják megszervezni a vezényléseket.

Egyenletes vezénylést a biztonságos közlekedés és a dolgozó ember érdekében! — ez legyen a jelszó azoknál, akik a vezényléseket végzik. Személyzethiánnyal küzködünk. Éppen ezért világosan kell látni, hogy

az egyes emberek túlterhelése túlzott fáradtságot, betegséget idéz elő.

A dolgozók érdekében szólunk, de ugyanakkor a vasúti közlekedés érdekében is. Mert ott, *ahol emelkedik a beteglétszám, még nehezebbé válik a vezénylések egyenletessége.* Előfordulhat olyan eset, mint nemrégen a ferencvárosi fűtőházban, ahová szeptember 1-én 3 óra 56 perckor megérkezett a 424 011-es gép, de csak 2-án 3 óra 28 perckor tudták újra kiadni, mert hiába volt gép, nem volt rá személyzet.

6 nap alatt 275 géprevárás

Akadályozza a forgalmat, gátolja a kocsifordulót az egyre nagyobbszámú géprevaras. *Szeptember 16-a és 21-e között gőzgépekre 275 esetben vártak vonatok, összesen 1484 órát, villamos mozdonyra pedig 33 esetben 153 órát.* A géprevárások általában a hét végén emelkednek. Kétségtelen, hogy

a gépvárásokért nemcsak a vontatást, hanem a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatot is felelősség terheli.

De nem kicsi a vontatási szakszolgálat hibája sem. Számos esetben a mozdonyok karbantartása és javítása nincs összehangolva a mozdonyszükséglettel. *Helyes tervezéssel*

el lehetne érni a javítási százalék csökkentését a nagyobb gépszükséglet idején,

vagyis a hétvégén és fokozni lehetne a gépjavításokat a hét első napjaiban.

A vasútüzemi értekezlet erre az időszakra a gépjavításokat 5 százalékban állapította meg. Az országos átlag azonban 6,5—7 százalék. *Különösen magas a javítási százalék a miskolci és szombathelyi igazgatóság területén,* ahol elérik a 8—9 százalékot, és viszonylag legjobb a helyzet a budapesti igazgatóság fűtőházaiban. A vontatási szolgálatnak mindent el kell követnie, hogy a géprevárásokért ne terhelje felelősség.

E témakörhöz tartozik a fűtőházi javítások időtartama is. *A javítások még mindig lényegesen tovább tartanak, mint ameddig tarthatnának.* Ha az okokat vizsgáljuk, két dologra figyelhetünk fel. Az egyik, hogy

a mozdonyszemélyzet gyakran elhanyagolja, hogy már a vonalról közölje a fűházzal a szükséges javítás mértékét és milyenségét.

Ebből következik, hogy a fűtőház nem tudja felkészülten várni a gépet, késedelmet szenved a javítás megkezdése. A másik hiba, hogy gyakorta előfordul: *a mozdonyszemélyzet idejében jelzi a szükséges javítást, de a fűtőház nem fordít rá figyelmet.* Itt kell megjegyezni, hogy nem egy esetben a fűtőházi javítások elhúzódását anyaghiány is okozza. De az is igaz, hogy *gyakran a lélektelenséget, a figyelmetlenséget, a felkészületlenséget is az anyaghiány mögé bújtatják.*

De nemcsak a javítási százalék magas, hanem a fűtőházi tartózkodás is.

A legtöbb fűtőházban nem szervezik meg kellően a mozdonyok szerelését.

Gyakran megtörténik, hogy a szénszerelő alatt sorban állnak a mozdonyok, ugyanakkor pedig üres a vízdaru. Ilyen hibák is hozzájárulnak ahhoz, hogy *a fűtőházi tartózkodási normát általában 10—15 százalékkal túllépik, pedig a vontatás dolgozói azt vállalták, hogy az őszi forgalom alatt 20 százalékkal csökkentik a fűtőházi tartózkodást.*

Hosszabb menet = torlódás

A géprevárások okát gyakran a vonalon kell keresni. Itt most nem azokat a hibákat akarjuk felvetni, amelyek a forgalmi szakszolgálat tervszerűtlenségéből okozzák az utazási sebesség csökkentését, hanem azokat, amelyek a vontatás hibáiból adódnak. *Az utazószemélyzet gyakran nem tesz meg mindent a vonalon a menetrendszerűség betartása érdekében,*

gyakori a hosszabb menet, a tartózkodási és kezelési idők túllépése.

Előfordul, hogy *a mozdonyszemélyzet még abban az esetben sem tájékoztatja a forgalmi szakszolgálatot, amikor előre látja, hogy valamilyen oknál fogva nem tudja tartani a menetidőt.* De megtörténik az is, hogy tájékoztatja a forgalmi szakszolgálatot — csak nem a valóságnak megfelelően. Ez rendkívül megnehezíti a vonatforgalom megszervezését, a menetrendszerű közlekedéshez szükséges tervek elkészítését. Szeptember 12-én például az 1262 D vonat 424 245-ös gépe *Albertfalva* és *Nagytétény* között 11 perc hosszabbmenetet csinált és ez megkésleltette 10 perccel az 1220-as vonatot is. Szeptember 16-án a 68-as vonat 424—200-as gépe *Budaőrs* és *Torbágy* között 52 perc hosszabbmenettel közlekedett és emiatt az 1320-as 30, az 1320/II. mentesítő pedig 35 perc késést szenvedett.

Egyetlen mozdony megkésleltet több vonatot, ha a személyzet időben nem jelzi, nem értesíti a forgalmi szolgálatot

arról, hogy valamilyen oknál fogva nem tudja tartani az előírt menetidőt. Nem állítjuk, hogy a fenti esetekben elkerülhető lett volna a többi vonat megkésleltetése, de annyi bizonyos, ha mindent pontosan tud a forgalmi szolgálat, akkor több lehetőség van arra, hogy elkerüljék a többi vonatok megkésleltetését.

Géprevárást okoz az is, *ha a fűtőház mozdonyfelvigyázói és a mozdonyirányítók nem kísérik kellő figyelemmel a gépek mozgását a vonalon.* Ha nem kísérik kellő figyelemmel a mozdonyok útját, akkor hiába készítik a terveket, a szükséges időre nem érkeznek meg a mozdonyok.

A forgalmi szakszolgálatnál állandóan szorgalmazni kell a mozdonyok beérkezését

és ha szükséges, nem árt követelni a gépek gyorsabb mozgatását.

Gyakori az is, hogy a mozdonyok vezénylésénél csak a fűtőházban lévő mozdonyokra támaszkodnak és nem veszik figyelembe a szolgálati hely felé haladó vonatok mozdonyait a vezénylési terv elkészítésénél. Szorosabb együttműködés a forgalmi szakszolgálattal lehetővé teszi, hogy már a fűtőház felé haladó vonatok mozdonyait betervezzék, mert *együttműködés pontos választ ad arra, hogy mikorra várható a gép érkezése.* Ha pedig a forgalom megmondta a gép érkezését, *akkor követelni is kell, hogy a gép a megadott időre a fűtőházban legyen.* Szeptember 17-én a *kiskunhalasi fűtőház* elmulasztotta egyik gépének szorgalmazását. Nem vette figyelembe a *Bátaszék* felől érkező 2176-os vonat gépét és így történt meg az, hogy *a 324 553-as gép 10 óra 48 perctől 14 óra 40 percig a vonatján ácsorgott* és csak utána küldték gépmenetben vissza Kiskunhalasra. Ezalatt a négy óra alatt a kiskunhalasi fűtőház biztos hasznosabban is fel tudta volna használni a 324-es gépet.

A végrehajtó szolgálatnál gyakran hangzik el panasz a főosztályi irányításra. Ezek a panaszok legtöbb esetben jogosak. De azt is meg kell mondani, hogy a panaszkodók sokszor megfeledkeznek arról, hogy éppen a pontatlan jelentések, a végrehajtó szolgálatnál elkövetett hibák, a

helytelen tájékoztatása a felsőbb szerveknek okozza nem egy esetben az irányító szervek helytelen intézkedését.

Az őszi forgalom nagy erőfeszítéseket követel és éppen ezért mindent el kell követniök mind a külszolgálat, mind az irányítószervek dolgozóinak, hogy sürgősen kijavítsák azokat a hibákat, amelyek akadályozzák a zavartalan vonatforgalmat.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói is felelősek a kocsik időbeni beállításáért

Ezekben a „forró" őszforgalmi napokban a vasúti főosztály és az egyes igazgatóságok üzemi szakszolgálatainak képviselői brigádokban járják az ország jelentősebb állomásait és vonalait. Feladatuk: *a helyszínen feltárni azokat a gátló körülményeket, amelyek akadályozzák nagy őszi feladataink sikeres elvégzését, azonnali segítséget nyújtani az akadályok elhárításához, rendelkezést adni a munka megjavítására.* Forgalmi, kereskedelmi és vontatási vezető szakemberek hasznos találkozása ez a végrehajtó szolgálatot végző dolgozókkal.

Az alábbiakban néhány példát hozok fel a brigádvizsgálatok során a kereskedelmi szolgálatnál és vele kapcsolatban a társszolgálati ágaknál tapasztalt helytelen szemléletről, vagy nem megfelelő hozzáállásról, mely fékezi az egész vasútüzem munkáját, akár mint rendszerbeli hiba az egész ország területén, akár mint valamely szűkebb terület hibája, akadályozva szállítási tervünk teljesítését.

Közismert, hogy *a kocsi megrakásától az újbóli megrakásig eltelt időnek legnagyobb részét még mindig az állomási tartózkodás teszi ki.* Vasútüzemi értekezletünk határozati javaslatában elfogadtuk az állomási kocsitartózkodási idők 20 százalékos csökkentését. Minden módon erre kell törekedni, mégpedig elsősorban *a rakodások meggyorsításával.*

Gyökeres változást a kirakások meggyorsításában

Le- és feladási kocsiforgalmunk jelentős része az ipartelepeken kerül ki- és berakásra. Az ipartelepeken az iparvágányos raktárnokoknak kell a kocsik ki- és berakását elsősorban szorgalmazni. *Meg kell teremteniök a vállalatoknál, velük közösen a kocsik ki- és berakásának feltételeit.* Berakásnál a diszpozíciók helyes összeválogatásával, a kocsik megfelelő kijelölésével, figyelembe véve, hogy minél kevesebb elegyrendezésre legyen szükség a megrakás és kihúzás után. *A diszpozíciók helyes összeválogatásával vagy irányvonatot, vagy pedig adott rendező-pályaudvarig együttfutó közvetlen vonatot rakjanak.*

Azt tapasztaltuk, hogy a kereskedelmi dolgozók nem törődnek eleget a kirakásokkal. Ha törődnének, akkor nem fordulna elő, hogy a BEV-nek átadott kiállított iparvágányi elegyet a fél nem rakja ki, a rakodási határidő lejár, újabb menet kihúzza, a BEV visszaadja a MÁV-nak a kocsikat, a MÁV kiszolgáltatja azokat a rendes kezelési helyen és kényszerben kirakja. Hozzáértő vasutasnak ennek következményeit és kihatásait nem kell magyarázni. Érvényes rendeletünk van; ha a kiállítás előtt úgy látszik, hogy az iparvágánytulajdonos vagy engedélyes nem gondoskodott a kirakás feltételeiről, akkor leadási kocsijai az iparvágányra már ki sem állíthatók, hanem az állomás rendes kezelési helyén vagy alkalmas helyen kell azokat kiszolgáltatni és ha a fél késlekedik, kényszerben kell kirakni.

Fel kell számolni a rendszertelen kiszolgálást

A vizsgált helyek mindegyikénél tapasztalható volt, hogy az iparvágányos raktárnok, de az állomásfőnök és kereskedelmi helyettes is eltúrték, hogy a felek késlekedjenek mind a feladásnál, mind a kirakásnál. Nem ütnek a jogukkal, hogy ha a fél a kocsik kirakását a rendelkezésre bocsátás első órájában nem kezdi meg kirakni vagy a munka ütemében úgy látszik, hogy rakodási határidőn belül nem rakja ki, akkor *kényszerkirakást kell foganatosítani.*

Az egész hálózaton tapasztalható súlyos rendszerbeli hiba, hogy *az ipartelepek kiszolgálását részben rendszertelenül, részben fegyelmezetlenül végzi a tartalék — illetve a vonat személyzete.* Ipartelepeinket naponta legalább *háromszor* vagy *négyszer,* szükség szerint ennél többször ki kell szolgálni. Erre utasítás van, de állomásaink nagy részében ezt nem hajtotta végre. Így előfordul, hogy *egyes ipartelepeken naponta csak kétszeri kiszolgálás van.* Ez azt jelenti, hogy a félnek 12 órás rakodási határidő áll rendelkezésére. *Tűrhetetlen!* De gyakori az ipartelepek kiszolgálásánál az is, hogy *az újabb beállítást rátolják az ott levő kocsisorra és nem hozzák ki sem az addig kiürült, sem az addig berakott kocsikat.*

Rendszerbeli hiba, hogy ha az egyes ipartelepi gépek körzetébe tartozó ipartelepek mindegyikére nincsen az adott grafikonos időben leadási kocsi, akkor ki sem mennek. Ez fordult elő Budapest-Ferencvárosban, ahol a kavicsbányában nem rakodtak, mert vágányeltolás volt. Ennek következtében *ezen a napon a csontgyárat az iparvágányos tartalék nem szolgálta ki.*

Ne tűrjük a késedelmes beállítást

Vannak rossz fekvésű nagy forgalmú állomásaink, ahol a helyi leadási elegyet kirendezés után az állomás ellenkező végén, forgalmi vágányokon át kell állítani az állomás ellentétes oldalára, akár rendes kezelési helyen kiszolgáltatandó, akár iparvágányi elegyről van szó. *Ezeken az állomásokon az elegy érkezésétől a beállítási eltelt idő tűrhetetlenül hosszú! Ez nem tartható és minden körülmények között meg kell javítani!* Anélkül, hogy bármi objektív nehézségre hivatkozás történne, *szervezéssel feltétlen javítani kell ezen az állapoton,* mégpedig úgy, hogy *ezeket a keresztmetszeteket még a közlekedő vonatokkal szemben is előnyben kell részesíteni! Ezek az átállítós menetek még akkor is előnyben részesítendők, ha emiatt a közlekedő vonatot a jelzőnél meg kell állítani. Ez Nyíregyházára és Debrecenre is egyaránt vonatkozik.*

Rendszerbeli hiba, hogy tárgynapi rakodáshoz a rendelkezésre álló és kiállított üres kocsikat raktárnokaink nem adják át a félnek az üzemkezdés első órájában, hanem csak reggel 6—7, esetleg 8 órakor. *Hogyan tűrheti ezt el az állomásfőnök és kereskedelmi helyettese, de az egész forgalmi és kereskedelmi apparátus?* Azt kell hinnünk, hogy azért teszik, hogy a rakodási idő teljesítése jobb legyen. Ez a könnyebb ellenállás vonala. *Minden erővel azon legyünk, hogy az éjjeli munkát fokozzuk!* Minimális az a munka, amit a felekre kényszerítenek, mind a kocsik éjjeli megrakásával, mind pedig a kirakásával.

Kényszerítsük kirakásra az önkezelési küldemények címzettjeit

Magánfeleinktől megköveteljük a rakodási határidők feltétlen betartását, ellenkező esetben kényszerkirakást alkalmazunk. *De vajon az önkezelési küldemények címzettjei eleget tesznek-e azon kötelezettségüknek, hogy a kocsikat rakodási határidőn belül rakják ki?* Megállapítottuk, hogy *nem!* Szertárak, építési főnökségek, pályafenntartási főnökségek nem tesznek eleget kirakási kötelezettségüknek! *Mulasztásukat tetézik azzal, hogy szombat délután, vasár- és munkaszüneti napokon még nappal sem rakodnak rendszeresen.* Az önkezelési küldemények rakodási határidejét folyamatos 3 órára szállítottuk le. A kereskedelmi szakszolgálat dolgozóin a sor, hogy *rákényszerítsék az önkezelési küldemények címzettjeit: küldeményeiket rakják ki.*

E rövid cikk csak egy töredékét tartalmazza a feltárt hiányosságoknak és tennivalóknak. Befejezése előtt ki akarom hangsúlyozni a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak egyre inkább előtérbe kerülő fontos kötelességét:

A kereskedelmi dolgozók felelőssége

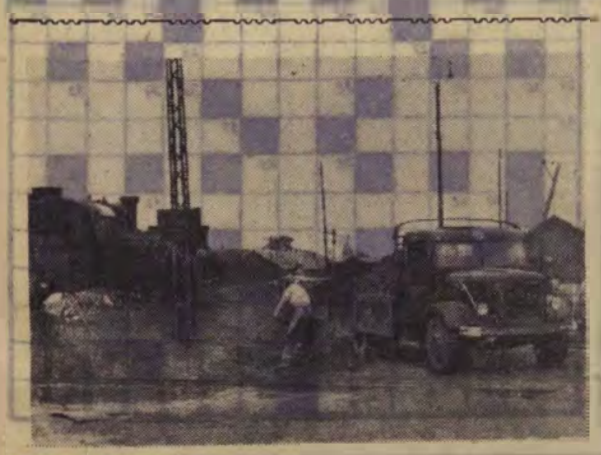
Minden kereskedelmi dolgozó a forgalmi szakszolgálat dolgozóival együtt felelős a kocsik beállításáért! Ne hagyják nyugton a kocsimestert és tolatásvezetőt, míg be nem állítják a kocsikat. De ugyanígy ne legyenek restek a nyakára járni a forgalmi szolgálattevőnek, hogy akár az ipartelepeken, akár rendes kezelési helyen megrakott kocsikat húzzák ki és az első alkalmas vonattal továbbítsák. Az eddig vizsgált helyeken mindenütt meg kellett állapítani, hogy az átmeneti elegy kezelése sokkal jobb, mint a helyi fel- és leadási elegyé. Tűrhetetlen tartózkodások vannak a helyi feladású kocsiknál! Ez mind annak az eredménye, hogy a kezelési helyek kihúzását nem tartják elsőrendű kötelességüknek. Ezen káros nézeten azonnal változtatni kell!

Szeptember 30-val az ország lagosságának széles rétegét érintő súlyos személyforgalmi korlátozásra került sor. Oka a vasutasság előtt ismeretes. A vasút legfelsőbb és felelős vezetőinek komoly gondot okoz és kormányzatunk alapos, megfontolás után határozta el erre magát.

Ez a döntés is azt bizonyítja, hogy népgazdaságunk egyre növekvő feladatait csak úgy tudjuk ellátni, ha minden nyersanyag, félkész és készáru időben kerül a gyárakba és felhasználó helyekre. Mire beköszönt a zord időjárás, addigra ott legyen a készlet, a tél hídege ne találja készületlenül népgazdaságunkat.

E rendelet arra kötelez minden vasutast, hogy a korlátozás tartama alatt is megtegyen mindent, hogy az áruszállítás a napi 17 000 kocsis, sőt ezen felüli rakodással biztosítva legyen.

Bánlaki István
az 5/a osztály vezetője



A váci fűtőházból a felgyülemlett salakot a vasút és a TEFU békés versenyben szállítják el.

(Kovács Géza felv.)

LAPZÁRTA UTÁN ÉRKEZETT:

Csanádi elvtárs a személyforgalom korlátozásáról

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége pénteken ülést tartott, amelyen *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója is felszólalt. A központi vezetőség ülésének részletes ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk, de szükségesnek tartjuk *Csanádi* elvtárs felszólalásának közlését, mert a személyforgalmi korlátozások következtében előállott helyzettel foglalkozott.

Csanádi elvtárs rámutatott arra, hogy a korlátozás az utasok tízezreit érinti. A súlyos helyzet bekövetkezéséért nem a vasút, nem a vasutas dolgozók felelősek, azonban az ő kötelességük, hogy az utazóközönség számára minden segítséget megadjanak. Az első és legfontosabb teendő, hogy a közlekedő vonatoknál biztosítsák az utazás lehető legjobb feltételeit. Nagy súlyt kell helyezni a menetrend betartására, a kocsik tisztaságára, a fűtés megkezdése után pedig a vonatok megfelelő fűtésére.

A korlátozások az utazóközönségből érthető idegességet váltanak ki, a vasutas dolgozók kötelessége, hogy az ideges hangulatot udvarias magatartásukkal, türelmes tájékoztatással enyhítsék. A meglevő személyszállító vonatokra több vonatkísérő jut, előreláthatólag minden kocsinak lesz jegyvizsgálója, úgyhogy a jegyvizsgálóknak sokkal több idejük jut arra, hogy rendelkezésére álljanak az utazóközönségnek, pontos felvilágosítást adjanak az érdeklődőknek.

Foglalkozott *Csanádi* elvtárs a vasutas dolgozók utazásával és kijelentette, hogy a szolgálatba vagy szolgálatból hazautazó vasutasokat nem érintik a szabadjegyekkel kapcsolatos intézkedések. Felhívta a figyelmet arra, hogyha egyik-másik vonalon azt tapasztalják, hogy a korlátozás miatt a vasutas dolgozók nagyobb tömegei nem tudnak időben munkahelyükre jutni, vagy hazautazni, azonnal értesítsék a vasút vezetőségét, s ebben az esetben haladéktalanul gondoskodnak megfelelő vonat beállításáról. Kijelentette, hogy indokolt esetekben a szolgálati főnökök engedélyezhetik a szabadjegy vagy önköltségi jegy használatát.

Végül felhívta a figyelmet, hogy most több mozdonyunk lesz ugyan, de azért jól kell gazdálkodni a mozdonyparkkal. Kiterhelt vonatokat kell közlekedtetni, s el kell kerülni a gépmeneteket, mert a gazdaságtalan mozdonyfelhasználás tovább súlyosbíthatja a szénhelyzetet. Mindent el kell követni a vasutas dolgozóknak, hogy a hatalmas árumennyiséget minél előbb rendeltetési helyére juttassák.



Kazinczi János és brigádja a salgótarjáni fűtőházban minőségi munkával végzi a tűzcsőcserét.

(Kovács Géza felv.)

Az átlagos vonatterhelés alakulása

A XI. vasútüzemi értekezlet határozata kimondja: *„El kell érni, hogy a tehervonatok átlagos terhelése szeptemberben 719, októberben 717, novemberben 712, decemberben 710 tonna legyen".*

Nem lesz könnyű, de meg kell oldanunk ezt a feladatot, mert nem utolsósorban ettől függ az őszi forgalom sikere.

Milyen eredményt mutathatunk fel eddig az átlagos vonatterhelés növelésében, milyen kezdeti sebességet, mekkora lendületet szereztünk a nyáron a terhelés fokozásához? Milyenek a kilátásaink az őszi forgalom terhelési tervszámainak teljesítésére? Vizsgáljuk meg ezeket a kérdéseket, hogy ismeretükben kijavíthassuk a hibákat, erőnket a szükséghez képest, a kellő módon és időben az átlagos vonatterhelés növelésére összpontosíthassuk.

Terhelés és utazási sebesség

Az elmúlt hónapok számadatai azt mutatják, hogy szükség van erre, mert a nyáron, *amint haladtunk az őszi forgalom kezdete felé, úgy csökkent a tehervonatok átlagos terhelése.* Ez ugyan bizonyos mértékig természetes és magától értetődő jelenség, mert amint erősödik a forgalom, mind gyorsabban kell továbbítani az elegyet. A forgalom növekedése idején nincs idő az elegygyűjtésre, hiszen a cél az, hogy az áru minél gyorsabban jusson rendeltetési helyére és minél előbb, minél több üres kocsi álljon rendelkezésre az újabb megrakáshoz. Az őszi forgalmi rendelet is módot ad rá, hogy a kocsiforduló rövidítése érdekében, indokolt esetben terhelésen alul is közlekedhessenek vonatok. Mégis: *szigorúan vigyázzunk rá, hogy a terhelési előírásoknál lehetőleg ne tegyünk engedményt és a terhelési szempontokat egyeztessük össze az utazási sebesség, a gyors kocsiforduló szempontjaival.*

Mit mondanak a számok

Miként alakult ez a dolog az őszi forgalmat közvetlenül megelőző időszakban? A második negyedévben a következő volt az átlagos vonatterhelési helyzet:

Április: terv 716, teljesítés 729 tonna (101,8 százalék), *május:* terv 713, teljesítés 725 tonna (101,7 százalék), *június:* terv 711, teljesítés 708 tonna (99,6 százalék). A negyedév átlaga a 713 tonna tervvel szemben 720 tonna tényleges átlagos terhelés, ami 101 százalékos teljesítést jelent. A második negyedév átlagos vonatterhelési teljesítménye tehát *kielégítő* volt. *A harmadik negyedévben azonban folyamatódott a második negyedév utolsó hónapjában elkezdődött hanyatlás. Júliusban* a 718 tonnás tervvel szemben csak 697 tonna volt a teljesítés (97 százalék), augusztusban pedig a 720 tonnás tervet 699 tonnára, 97,1 százalékra sikerült teljesíteni. A negyedév első két hónapjának átlaga a 749 tonnás tervhez képest tehát *alacsony:* 698 tonna.

El kell ismerni viszont, hogy amíg az átlagos terhelés az utolsó három hónapban, vagyis a második negyedév harmadik és a harmadik negyedév első-második hónapjában csökkent, *az utazási sebesség ugyanakkor növekvő irányzatot mutatott,* noha minden hónapban alatta maradt a tervnek.

Áprilisban a 12,7 km/ó-ás tervet 12 km/ó-ra (94,5 százalék), májusban a 12,7 km/ó-ás tervet 12,3-ra (96,1 százalék), júniusban 12,5-el szemben 11,9 km/ó-ra (95,2 százalék) teljesítettük. Júliusban 12,6 helyett 12,4 km/ó (98,4 százalék) volt a tervteljesítés, augusztusban pedig 12,5-val szemben 12,2 km/ó (97,6 százalék) volt az átlagos utazási sebesség.

Összhangot!

Az átlagos terhelés csökkenése és az utazási sebesség növekedése között tehát bizonyos „összhang" van, ez arra enged következtetni, hogy az átlagos vonatterhelés csökkenése a gazdaságosság határán belül történik. Mégsem szabad belenyugodnunk a terhelés csökkenő irányzatába és az utazási sebesség ilyen lassú növekedésébe, mert ha belenyugszunk és a csökkenés állandósul, az utazási sebesség pedig csak lassan nő, esetleg megáll, a kocsiforduló nem tudjuk megtartani a háromnapos szinten, amit pedig már az utóbbi napokban sikerült elérni. A kocsimegrakások száma állandóan növekszik, szeptember 26-án 16 345 kocsi megrakásával újabb csúcsteljesítményt értünk el. Ez a soha nem látott óriási forgalom feltétlenül megköveteli, hogy *fokozzuk az átlagos vonatterhelést, összhangban az utazási sebesség növelésével.*

Kálvária a ruhakiutalás körül

Székesfehérváron függetlenített párttitkár vagyok. Régebben ruhajárandóságomat rendesen megkaptam, a fehérvári anyag- és leltárszámadótól. Két éve a budapesti igazgatóság házgondnokságához utaltak, azóta ruhaellátásom nincs biztosítva. Az 1956-ban esedékes vászon- és szövetruhám kiutalása miatt felkerestem Simon elvtársat. Kijelentette, ruha nincs, jöjjek két hét múlva. Ezt a műveletet körülbelül nyolcszor ismételtette meg velem. Mikor erélyesebben felléptem, Simon elvtárs kezembe nyomott egy hetes jegyzéket és az utalványokat, mondván, hogy a vágóhídi szertárban kiadják a ruhát.

A szertárban negyedórán keresztül kicsikartak az öntudatról és egyebekről, végül kijelentették, hogy egyéni vételezés nincs. (Ezt tudhatta volna Simon elvtárs, kár volt odaküldeni.)

Ujabb hetek teltek, de hiába mászkáltam fel Székesfehérvárról Budapestre, ruhát nem kaptam. Július végén a politikai főosztály segítségét kértem. Slezák elvtárs vizsgálta ki a panaszom. Telefonon értesített, hogy minden rendben van, kiutalták a ruhámat és megkapom. Szeptember 6-án el is mentem érte, azonban az igazgatóság házgondnokságának ruhakezelője ismét kijelentette: nincs még kiutalva a ruhám. Megint el akart küldeni a szertárba, de az „oktatás" eredményeként nem vállalkoztam rá. Erre kaptam egy szövetruhát, nem az én méretemre azzal, hogy szeptember 16-án Fehérvárra megy a mozgó raktár és ki fogják cserélni. Mozgóraktár jött, de szövetruha nem. Most itt állok egy ruhával, amit nem tudok használni. Rangjelzést nem kaptam, mert azt Polócz elvtárs véleménye szerint csak „haveri" alapon lehet beszerezni.

Az igazgatóság házgondnokságának ruhakezelőitől sokkal több emberséget várunk. Kérjük, hogy a huzavonák elkerülése érdekében ott kapjuk meg a ruhát, ahol dolgozunk.

Bödő István

Iranyvonatokkal, együttfutó vonatokkal, állomási kocsikkal szállítsuk a burgonyát és a kukoricát

Az őszi forgalom most következő hetei rendkívül fontosak a mezőgazdasági terményszállítás szempontjából. A cukorrépa mellett főleg a *kukorica* és a *burgonya* vár elszállításra hatalmas mennyiségben a közeli időszakban. A KTG-nek és a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak a legnagyobb figyelemmel kell végezniök ezt a munkát.

Kukorica irányvonatokat!

A kocsirakományú szállításoknál a szárazság folytán most könnyebb a dolgunk, mint tavaly, mert nem kell a kukoricát előbb szárító telepekre vinni, hanem egyenesen a begyűjtő raktárakba vagy mindjárt a felhasználási helyekre, a hízlalókba, tsz-ekbe lehet továbbítani. A vasútnak elsősorban *jó kocsiintézéssel* kötelessége segíteni a kukorica begyűjtését és a felhasználó helyekre való szétosztását. A KTG gondoskodjon róla, hogy *a törés befejezésére elegendő üres kocsi álljon a kukoricaszállítmányok rendelkezésére, a kereskedelmi szolgálat pedig törekedjen a kocsik jó kihasználására.* A fő feladat az *irányvonatképzés.* Ha erre nincs mód, igyekezzék a kereskedelmi szolgálat, hogy *a diszpozíciók helyes csoportosításával a távoli rendezőpályaudvarokra együttfutó vonatokat rakjon.* Az igazgatóságok a nagyobb kukoricamegrakó állomásokon *gondoskodjanak elegendő számú mérlegelő személyzetről,* hogy ne kelljen a felektől a mérlegelést megtagadni. *A forgalmi szolgálat kötelessége, hogy segítse ebben a kereskedelmi szolgálatot.*

Tavaly szükség volt rá, hogy a kukorica egy részét nyitott kocsikban szállítsuk. A fedett kocsik sokirányú igénybevétele következtében erre nyilván az idén is sor kerül. Ez esetben a kereskedelmi és a forgalmi szolgálatnak fokozottan kell vigyáznia, hogy *a tengeri- és burgonyaszállítmányokat a nyitott kocsikban károsodás ne érje.*

Ami a begyűjtési szervekkel való együttműködést illeti, a vasút indítványozta a Begyűjtési Minisztériumnak, hogy *az igazgatóságokon az áruirányítók mellé szervezzen díszpécser szolgálatot.* Ez meggyorsítaná a forgalmat, mert a díszpécser az áruirányító adataiból állandóan meg tudná állapítani, melyik terményraktárnak mennyi áruja fut és intézkedni tudna azonnali felvételéről. Ezt azonban eddig csak a budapesti igazgatóságon sikerült megvalósítani. A többi igazgatóságon *magukhoz az áruirányítóknak kell a begyűjtő szervekkel szoros kapcsolatban állandó tájékoztatást adni a várható érkezésekről, hogy ezzel meggyorsítsák a kocsik kiürítését.*

A burgonyabegyűjtés segítése

A burgonyabegyűjtést szintén kötelességünk gyors kocsiintézéssel elősegíteni, mert az állomásokon nincs mód krumplihegyek tárolására. Sajnos, eddig minden évben jelentkeztek hibák a burgonyaszállításnál. Hiba volt például, hogy a fővárosba irányuló burgonyaszállítmányok mind a Nagyvásártelepre futottak be és ott torlódást okozva, késleltették az árunak a téli tárolási helyekre jutását. Ebből a hibából okulva az 5. szakosztály most úgy intézkedett, hogy *a burgonyás kocsik, illetve burgonya-irányvonatok egy részét Budafok-Háros felé és Nagytétényben irányítsák.* Ezzel nemcsak a nagyvásártelepi torlódásokat kerülik el, hanem a gyorsabb betárolást is előmozdítják, mert Nagytétényhez és Budafokhoz közelebb esnek a téli tárolási pincék. Hogy a „burgonya-mezőnynek" ez a széthúzása sikerüljön, ahhoz természetesen az kell, hogy a szabolcsi és a somogyi burgonyafeladó állomások minél több irányvonatot rakjanak Nagytétényben és Budafokra.

Rendet a darabáru küldeményeknél

A darabáru-szállításban a tavalyinál sokkal nagyobb forgalomra lehet számítani mind tengeriből, mind burgonyából. Tavaly ilyenkor — mint ismeretes — korlátozott volt a kukorica és a krumpli darabáruként szállítása. Ezt a két terményt csak azokban a falvakban, városokban lehetett feladni, ahol a mezőgazdaság dolgozói teljesítették beadási kötelezettségüket. Az idén sem a tengeri, sem a burgonya nem esik szállítási korlátozás alá. A múlt évben korlátozott forgalom mellett is zűrzavarosan folyt ennek a két terménynek a szállítása, csakúgy, mint általában valamennyi darabáru fuvarozása, mert nem volt szerv, amely foglalkozott volna vele. Nem volt, aki gondoskodott volna elegendő raktárhelyiségről, a bárcázások körüli sok hiba megszüntetéséről. Emiatt az érkezési helyeken állandóan sok volt a hiány és a fölös.

Most nagyon kell vigyázni, hogy ezek a hibák meg ne ismétlődjenek. Erre megvan a lehetőség, mert azóta részletesen szabályozták a darabáru burgonya- és kukoricaforgalmat, és az 5. szakosztály darabáru osztályán külön csoport foglalkozik a darabáru szállítmányokkal. A szabályozás során megszervezték, hogy a mátészalka—csenger, fehérgyarmat—kisvárdai és a többi szabolcsi mellékvonalon, a nyíregyháza—balsai kisvasúti vonalon vasútpótló tehergépkocsi-járatot, úgynevezett *„gumidanik"* segítsék a vasutat a burgonyának a kijelölt fő átrakó állomásokra való szállításában.

Nem lehet elégszer felhívni a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak figyelmét *a mérlegelés feltétlen szükségességére.* Ezt most a burgonya és kukorica darabáru küldeményeknél külön is hangsúlyozzuk. Súlybevallással csak a legvégső esetben szabad burgonyát és kukoricát felvenni, akárcsak más darabárut. *A bárcázást sem lehet elhanyagolni.* Zsákos árunál, tehát burgonyánál és kukoricánál *meg kell követelni a feladótól a fatáblát.*

Az októberi nagy burgonya- és kukoricaroham idején nem lesz könnyű ezeket az aprólékos, türelmet kívánó munkákat elvégezni. De meg kell tenni! Kell, hogy jusson rá idő, hiszen a felső vezetés az idén amennyit lehetett, könnyített a külszolgálat dolgozóinak. Huszonhat fontos helyen (Mátészalka, Nyíregyháza stb.) csőbarakk-raktárt építettek és ezzel jelentősen növelték a raktározási teret. *Budapest Nyugati pályaudvaron* sok raktárterületet felmondtak a feleknek, hogy ne legyenek túlzsúfoltak a raktárak, könnyebben mozoghassanak a dolgozók, könnyebb legyen az árukezelés. Ezeket a könnyítéseket ki kell használni gyors darabárus kezelésre és mindenképpen ki kell érdemelni a burgonyát és kukoricát darabáruként szállító felek elismerését.

MILYEN GONDOLATOKKAL VÁRJÁK RÁKOSPALOTA-ÚJPESTEN A SZAKSZERVEZET IV. KONGRESSZUSÁT

Körülbelül egy évvel ezelőtt jártunk utoljára Rákospalota-Újpesten, s mostani látogatásunkkor azon csodálkozunk, mennyit tud változni ilyen rövid idő alatt is egy állomás munkája. Sok száz társával együtt ez az állomás is megnőtt — nem, nem a vágányhálózatra vagy felvételi épületére értjük a növekedést, ez bizony „maradt a régiben" —, hanem megnőtt jelentőségében.

Budapest, illetve Rákosrendező legfontosabb „kapuja", ha rendezőn torlódás van, itt oszlatják fel a vonatokat vagy irányítják közvetlenül a körvasútra.

Az állomás legfontosabb feladata a külföldre átmenő vonatok rendezése. Az állomás végzi az összes szobi kilépő elegyek zárt egységgé rendezését, mégpedig — figyelembe véve a nagy forgalmat és a nem valami kielégítő adottságokat — dicséretes módon. A jószándék megvolt ahhoz, hogy az állomásnak technikai segítséget is nyújtsanak, nem lehet tudni, mégis hol dőlt dugába a jószándék. Ugyanis a pályafenntartás még a nyár derekán átépítette az állomás úgynevezett „gurító" vágányát, megemelte lejtszögét, de a vágányt a dolgozók mégiscsak szabályellenesen, állandó baleseti kockázattal tudják használni, mert *az elengedhetetlenül szükséges sarukidobókat máig sem építették be.*

Hasonló a helyzet a kihúzóvágánnyal, amelynek kiegyenesítésére már régen ígéretet kaptak, de az ívben levő vágányon most is nagy nehézségbe ütközik a jelzésadás a tolató és a mozdonyszemélyzet között. Nem könnyíti meg az állomás munkáját az sem, hogy Rákosrendező a dunakeszi átállítós vonatokkal küldött Dunakeszi leadású kocsikat lehetőleg mind más és más helyre sorozza a vonatba, holott az elegyek egybesorozása rendezőnek legfeljebb 20 percet jelentene, ugyanakkor Rákospalota-Újpestnek sokszor kétórás időveszteséget okoz.

Ami nem tartott lépést a fejlődéssel

Az őszi forgalom még nem nehezedett rá teljes súlyával az állomásra, de a szállítható felekkel tartott megbeszélések alapján mintegy 30 százalékos növekedésre számítanak a tavalyival szemben. A megnövekedett feladatokat mérlegelve jogos lenne az a várakozás, hogy az állomás munkájának arányában, a forgalom növekedésével párhuzamosan növekedett a dolgozókról való gondoskodás, élénkebbé vált a verseny — vagyis, hogy a szakszervezet működése is lépést tartott a feilődéssel. Sajnos *erről nem tudtunk meggyőződni.* A szakszervezet nem vált elég népszerűvé a dolgozók előtt, akik úgy érzik, nem nyújt elég érdekvédelmet számukra. Az állomás dolgozói ezért sokszor olyan problémákkal is nagyobb bizalommal fordulnak a pártszervezethez, amelyek a szakszervezetre tartoznának.

Az üzemi bizottság és elnöke, *Szakos József* elvtárs ismeri és elismeri a helyi szakszervezeti élet hibáit, gyenge pontjait. És mint annyi más üzemi bizottság, a rákospalota-újpesti is igen sokat vár a szakszervezet IV. kongresszusától. Szakos elvtárs a rákospalotai és újpesti vasutas dolgozók küldötte lesz a kongresszuson és — mint mondja — ha sor kerülhet az ő hozzászólására, elsősorban azt kéri majd, hogy *a szakszervezet foglalkozzon többet a kis- és középállomások dolgozóival.* A tapasztalat ugyanis az, hogy a szakszervezeti központ és a területi bizottság munkatársai nagyobb előszeretettel keresik fel a gócponti szolgálati helyeket, többet törődnek az ottdolgozók problémáival. Rákospalota-Újpest dolgozói úgy vélik, hogy például az üdülőjegyek elosztásánál, de egyéb kisebb-nagyobb problémáiknál is bizonyos mellőzésben van részük.

— A IV. kongresszustól — mondja Szakos elvtárs — határozott intézkedést várunk az üzemi bizottságok hatáskörének növelésére. Legyen tekintélyesebb szava az üzemi bizottságoknak például a vitásügyi bizottságok döntéseinél, különösen ami a háromnapos táppénzek elbírálását illeti. Általában sok olyan kérdés van, amelyhez az üzemi bizottság csak javaslat formájában szólhat bele, holott a dolgozók érdeke sokszor úgy kívánná, hogy ezen túlmenő jogai legyenek a szakszervezetnek. A kongresszusi műszakban nemcsak azt akarjuk elérni, hogy minden tényezőnket az élüzemszint felett teljesítsük, hanem azt is, hogy a dolgozók közelebb kerüljenek a szakszervezethez, a szakszervezet viszont közelebb kerüljön az élethez, a dolgozók problémáihoz.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Vajda János (Békéscsaba), **Szűcs Ferenc** (Hatvan), **Várnai László** (Pécs), **Cserháti József** (Szeged), **Pétfalvi Sándorné** (Északi JJ.), **Ugiyai Sándor** (Miskolc), **Tóth III. András** (Bp.-Kelenföld áll.), **Horváth József** (Pécs), **Cseh Zoltán** (Szolnok), **Ajka 8. sz. ép. vez. konyhai dolgozói, Németh Ernő** (Ajkacsinger), **Fehérvári Ferenc** (Békéscsaba), **Bus Ferenc** (Szeged), **Szabó Mihály** (Újszász), **István István** (Baja), **Boros Zsigmond** (Vác), **Falvai János** (TBKE), **Csomor János** (Szolnok), **Bakó János** (Miskolc), **Tamás Sándor** (Debrecen), levelüket köszönjük, lapunk anyagához felhasználtuk.

Ignácz Frigyes (Bátaszék), **Acs András** (Sopron), **Török Ernőné** (Hódmezővásárhely), **Kovszán Imre** (Balassagyarmat), **Hollósy Lajos** (Nagydorog), **Fazekas Lászlóné** (Miskolc), **Bán József** (Mór), **Farkas János** (Mezőtúr), **Kovács József** (Szilvásvárad), **Nagy Lajos** (Tokaj), **Makai László** (Pesterzsébet-felső), **Benke József** (Füzesabony), **Ómiskolci pft. XI. pm. szakasz festőbrigádja, Szűcs Albert** (Mezőtúr), **Szőllősi Béla** (Bp. Vágóhíd), **Magyar Imre** (Kiskunhalas), **Tóth Zoltán** (Tiszakarád), **Lengyel Ernő** (Győrszemere), **Domokos Károly** (MTH), **Lipák Imre** (Kiskunhalas) levelüket továbbítottuk.

Arany László (Sárbogárd): A *kocsivizsgálókat* igénybevételük szerint, a rájuk háramló feladatok nehézsége és mennyisége szerint 2 csoportra osztva bérezik. A fontos ipari gócokon, valamint a vasúti csomópontokon foglalkoztatott kocsivizsgálókat a vasipari karbantartói bértarifa VI-os bérkategóriája szerint (4.20 forintos órabérrel) számolják el, a kevésbé fontos helyeken, mint pl. Sárbogárdon, hol a kihasználtság kisebbmérvű, ugyanezen bértarifa V-ös bérkategóriája szerint (4.20 forintos órabérrel) számolják el. A városi és vidéki árak bizonyos mérvű nivellálódása volt az oka annak, hogy az I. és II. területi bércsoport szerinti bérezést a múlt évben megszüntették, ami az árak egyformaságának elismerését jelenti. **Kádár János** (Debrecen): A Pénzügyminisztérium engedélye alapján folyó év augusztus végén a vasúti főosztály 42 000 forint hitelt biztosított a debreceni igazgatóságnak a régi napközi otthonnak bölcsődévé alakítására. Az átalakítási munkálatokat még e hónapban megkezdik és valószínűleg még ez évben megnyitható lesz. **Magyar Imre** (Kiskunhalas): Örömmel üdvözöljük levelezőink soraban. Érdeklődéssel várjuk leveleit. Panaszát továbbítottuk.

HIBAIGAZITAS

Lapunk múlt heti számának „Tehervonattal a villamosított hatvani vonalon" című cikkében elírás folytán értelemzavaró hiba került. A vonat a gödöllői ácsorgás után nem 14 órakor, hanem 15 órakor indult tovább és 16.04 órakor érkezett Hatvan rendezőpályaudvarra.

A „VASÚT" KÜLÖN SZÁMA

október 10-én jelenik meg. A folyóirat rendkívüli kiadása az őszi forgalom ügyét segíti és hasznos útmutatással szolgál az őszi csúcsforgalom mindennapi munkájában a vasutas dolgozóknak.

Sportolóink ismét résztvesznek a nemzetközi vasutas sportszövetség versenyein

1945-ben, a második világháború sebeitől vonagló Európában lassan megkezdődött az újjáépítés. Ebből a gigászi munkából mindenki, aki élve maradt, tehetségéhez mérten vette ki részét. A demokratikus országok — köztük hazánk — példásan harcoltak az újért, a szebbért.

A sportolók előtt ebben az időben kettős feladat lebegett. Megteremteni a békés élet lehetőségét és újjászervezni a sportéletet. A sportvezetők hamarosan rájöttek arra, hogy egyes sportág fejlődését nagymértékben a nemzetközi kapcsolatok útján lehet elérni. A sportolók tudásának igazi fokmérői csak az ilyen nemzetközi versenyek lehetnek. Egyre nőtt a nemzetközi találkozók száma és Európaszerte fejlődött a sportolók teljesítménye. Alig volt hónap, hogy ne hallottunk volna sportolóink szép és értékes nemzetközi eredményeiről.

A nemzetközi szövetségek és szervezetek sorra alakultak újjá. De nem ment ritkaságszámba az sem, hogy a sajtó új sportszövetségek megalakulásáról adott számot.

Például: 1945-ben Európa vasutasai arról kezdtek tárgyalni, hogy miként lehetne a szakma sportolóinak nemzetközi kapcsolatait szélesbíteni. A tárgyalás eredményeként hamarosan megalakult a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC), amelynek alapító tagjai között Magyarország is szerepelt. Ezt a lépést a vasutasok — sportolók, szurkolók egyaránt — nagy örömmel fogadták. A magyar vasutas sportolók, szurkolók egyaránt — nagy örömmel fogadták. A magyar vasutas sportolók éveken keresztül meg is jelentek a különböző nemzetközi versenyeken, és a vezetők résztvettek az évenkint megismétlődő elnökségi és technikai bizottsági üléseken.

Sokak előtt emlékezetes például az 1949-ben Budapesten megrendezett vasutas labdarúgó Európa-bajnokság, melyet szintén az USIC szervezésében bonyolítottak le. Ez a seregszemle nem egészen úgy sikerült, ahogy azt a tisztességes vezetők elképzelték, de hozzá kell tennünk, hogy ez nem az USIC bűne volt. Ettől az esztendőtől kezdve a magyar vasutas sportolók és vezetők évek hosszú során át távoltartották magukat az USIC munkájától. Ez az elzárkózottság egy helytelen politika velejárója volt, és semmiesetre sem szolgálta a vasutas sportélet fejlődését.

Szakszervezetünk vezetősége a XX. kongresszus után felülvizsgálta ezt a kérdést is, és úgy találta, hogy az USIC-tól való elszakadásunk helytelen. Ezért elhatározta, hogy 1956-ban ismét jelentkezik az USIC évi vezetőségi ülésén.

A magyar vasutas sportolók küldöttjeként Soproni József, a Törekvés SE elnöke és Feleki Pál, a szakszervezet titkára vett részt az USIC ülésén.

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség szeptember 11. és 16-a között a norvégiai Andalsnesben tartotta meg kongresszusát. A tárgyalásokon Európa 20 országának 53 küldöttje vett részt.

Feleki Pál hazaérkezése után elmondotta, hogy a kongresszus egyöntetűen nagy örömmel és őszinte lelkesedéssel fogadta a magyar vasutas sportolók jelentkezését és kimondta, hogy az USIC Magyarországot megszakítás nélkül taglának tekinti.

Feleki Pál a pénzügyi és az általános ügyek bizottságának munkájában vett részt, míg Soproni József a technikai bizottságban működött. Soproni Józsefet a tagság beválasztotta az állandó technikai bizottságba.

Örömmel fogadták Andalsnesben az új jelentkezőket is, mint például Bulgáriát, Romániát és Lengyelországot. Elhatározták viszont, hogy nem veszik be a szövetségbe Spanyolországot, mert ez az ország még ma is a fasiszták vezetése alatt áll.

Megbeszélte a szövetség a következő esztendő programját is. **1957-ben öt sportágban mérik össze tudásukat Európa vasutas sportolói. Az atlétikai versenyekre Svédországban, a birkózóversenyekre Törökországban, a kosárlabda-tornára Jugoszláviában, a női úszóversenyekre és a teniszversenyekre pedig Ausztriában kerül majd sor.**

A magyar vasutas sportolók ezenkívül számos más nemzetközi versenyre és mérkőzésre is kaptak meghívást. Legjobbjaink szívesen látnák Svájcban, Ausztriában, Nyugat-Németországban.

Kilosztották az USIC-díjait és a vándorserleget, mely utóbbit 1956-ban elért eredményei alapján Ausztria vasutasai nyerték el.

Egy vasutas olimpia tervezetét is elkészítették, ezt 1958-ban Brüsszelben szeretnék megrendezni. Az 1957. évi bajnokságok részletes műsorának kidolgozását a technikai bizottság februárban, Londonban tárgyalja meg.

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének lépését, mely szerint újból felvettük a kapcsolatot az USIC-al, örömmel köszöntjük, mert bízunk abban, hogy a nemzetközi kapcsolatok újbóli felvétele kitűnő eredmények elérésére serkenti sportolóinkat.

Mécs László

XX. KERESZTREJTVÉNY

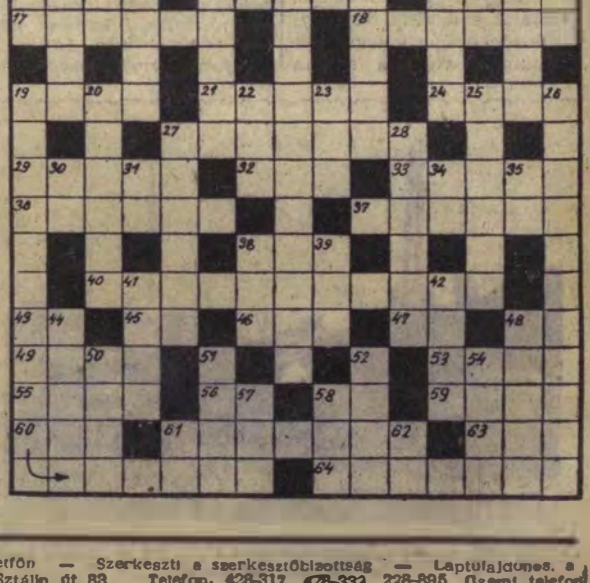
Vízszintes: 1. A nyíregyházavásárosnaményi vonalon van. 14. Operarészlet. 15. Régi név. 16. Szovjet város. 17. Időszak. 18. Madár. 19. Híres sarkkutató volt. 21. Végtelenül aratómunkát végez! 24. Eszme. 27. Márványáról híres olasz város. 29. Jó az ilyen tea. 32. Heg. 33. Kis házam. 36. Régi osztrák pénz. 37. Vissza: folyamat. 38. Állami bevétel. 40. Minél gyorsabban történjen meg. 43. Vissza: kettős mássalhangzó. 45. Takarékpénztár. 46. Mutatónévmás tárgyesetben. 47. Névelő. 48. Növény. 49. Közlekedési eszköz. 53. Nem hazug. 55. Csavar. 56. Izomkötő. 58. Időhatározó. 59. Ruhaszín. 60. Régi római tisztviselő nevének vége. 61. Velem utazik. 63. Sírt, népiesen. 64. Csajkovszkij világhírű balettje.

Függőleges: 1. Régi rang. 2. Nemesfém. 3. Kop ikerszava. 4. Ragad. 5. Becézett fiú név. 6. O. M. 7. Egy fontos pályaudvar Budapesten. 8. Ad, népiesen. 9. Ilyen sör is van. 10. Nógrádi községbe való. 11. Árunak van, fölös ékezettel. 12. Állat. 13. Török férfinév. 19. Hamarosan a dandárján leszünk. 20. Kopik, elhasználódik. 22. Művészet, idegen szóval. 23. Takarmány. 25. Vissza: reped; 26. Timföldgyáráról híres. 27. Virágtartó. 28. Távoli félsziget. 30. Azonos magánhangzók. 31. O. D. 34. Jószívű teszi. 35. Csúcs eleje. 38. ... sár, hevesmegyei község. 39. Tor keverve. 41. Vissza: Vörösmarty híres dala. 42. Eső veri. 44. Madár. 48. Önkínzó. 50. Madár ruházata. 51. Végtelen hangszer. 52. Olasz város. 54. Ritka keresztnév. 57. Jugoszláv város. 58. Boráról híres. 61. Járunk rajta. 62. Ásvány.

Beküldendő: vízszintes 40, függőleges 7, 19. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. Beküldési határidő: október 11.

A XIX. számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Téli felkészülés. Mikosdpuszta, Vasútpótló.

Könyvet nyertek: Bódi Sándor művezető, Szolnok, dr. Durst János u. 4. Milkovits Józsefné Gyöngyösfalu, Vasút u. 36. Hegedüs Gábor váltóőr, Balmazújváros állomás. Bóna Bertalan, ir. vez. Bp., VI., Paulay Ede- u. 12.



SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—16, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kniesár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 41. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. OKTÓBER 8.

Nagyszabású kongresszusi verseny bontakozik ki

A napról napra emelkedő őszi forgalomban sok a kiváló, hősi teljesítmény, de a gigászi feladatok sem fogynak, sőt szaporodnak. Továbbra is fokozni kell a kocsimegrakások számát, és szüntelenül harcolni kell a kocsiforduló csökkentéséért. Ebben a harcban dolgozóinkat hatékonyan segíti a kongresszusi verseny, a szakszervezeti kongresszus tiszteletére tett vállalások teljesítése. „Az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért" elnevezésű mozgalom szintén nagy előrelendítője az őszi feladatok végrehajtásának. Szükség is van a mozgalom minél eredményesebb felhasználására, mert a menetirányított vonalak utazási sebessége szeptemberben csaknem valamennyi igazgatóságnál csökkent. A budapesti igazgatóság területén augusztusban 15,8 km/ó. volt az átlagos utazási sebesség, szeptemberben pedig 15,7, a csökkenés tehát 0,1 km/ó. A debreceni igazgatóságnál 11,9-ről 11,8 km/óra, a szegedi igazgatóságnál 12,7-ről 11,5-re csökkent az utazási sebesség, a pécsi területen megmaradt az augusztusi 13,1 szinten, csupán a miskolci és a szombathelyi igazgatóság ért el némi emelkedést. Az előbbinél az augusztusi 11,8 km/ó-val szemben 11,9 a szombathelyi igazgatóságnál pedig 11,6 km/ó-val szemben 11,8 km/ó-t értek el. A budapesti területen különösen a tolatós vonatoknál nagy a visszaesés. Az egyes vonalak közül a szolnok—békéscsabai és a kiskunfélegyháza—kelebiai vonalon szembetűnően gyengült a munka. Ezeken a vonalakon a nagy tranzitforgalom miatt állandóan erős a torlódás. Az új mozgalmat kell felhasználni, hogy a munka megjavuljon, a torlódások elmaradjanak. A mozdonyvezénylési terv jobb végrehajtására van szükség, ez pedig a menetirányítók és a mozdonyirányítók még fokozottabb együttműködését kívánja.

Akiknél nincs baj az utazási sebességgel

Örvendetes jelenség, hogy az *„Utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért"* mozgalom segítségével már a mellékvonalakon is kimagasló eredményekkel támogatják a fővonali dolgozók munkáját. Szeptember 18-án a 6261. számú tolatós tehervonat Mátészalka és Nyíregyháza között, 950 tonna terheléssel a menetrend szerinti 6,9 km/ó sebességet 8,1 km/ó-ra teljesítette. A vonat 10 perc késéssel indult, és 60 perccel korábban érkezett rendeltetési állomására. A kiváló munkáért *Polyák Pál* mozdonyvezető, *Gaál László* fűtő, *Psitli Péter* vonatvezető és brigádja pénzjutalomban részesült.

A szombathelyi igazgatóság területén szeptember 22-én Győr—Celldömölk állomás között, az 1392. számú tolatós tehervonatnál — jóllehet három vonatfékező hiány volt — *Tóth Károly* vonatvezető és *Horváth István* vonatfékező vállalták, hogy a vonalon és a vonatban lévő vonali elegyet is továbbítják. Kilenc helyen végeztek tolatást, összesen 50 kocsit mozgattak meg, a menetrend szerinti, hatkilométeres utazási sebességet mégis 7 km/ó-ra teljesítették.

Három élenjáró szolgálati hely a kongresszusi zászlóért indított versenyben

Nagyon sok szolgálati hely csatlakozott már a *Szolnoki Járóműjavító* dolgozóinak versenyfelhívásához, amely arra szólította fel a vasutasdolgozókat, hogy indítsanak kongresszusi versenyt a szakszervezet IV. kongresszusa tiszteletére. A versenyben ez ideig a következő szolgálati helyek értek el jó eredményeket:

A *Landler Jenő Járóműjavító Ü. V.-nél* a VIII/A. osztály dolgozói 22 000 forint értékben különféle munkák végzését vállalták. Vállalásukat 79 800 forintra teljesítették. A VIII/B. osztály dolgozói 250 darab ütközőtányér készítésére tettek vállalást 11 250 forint értékben. Vállalásukat teljesítették. Vállalták még 100 darab teherkocsi hordrúgó javítását is, de máris 200 darabot javítottak meg. Teljesítették azt a vállalásukat is, amely egy 312—1-es gőzhenger összes magszekrényeinek és tartozékainak elkészítésére vonatkozott.

A *Szolnoki Járóműjavító* dolgozói egy darab hosszgyalu és egy sugárfúrógép generálozását vállalták, s teljesítették is vállalásukat. Többi vállalásaikat ez ideig 80—90 százalékban teljesítették.

Diósgyőr állomás dolgozói a vonatok átlagos terhelésénél a vállalt 104 százalékkal szemben 106, a vonatok menetrendszerű indításánál a tervhez viszonyítva a vállalt 110 százalékkal szemben 114, a kocsitartózkodásnál 108-cal szemben 122 százalékot teljesítettek.

A kongresszus tiszteletére

Szünet nélkül érkeznek szerkesztőségünkbe a levelek, amelyek a kongresszusi versenyhez való csatlakozásról adnak hírt.

A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* dolgozói szeptember 27-én röpgyűléseken csatlakoztak a szolnokiak felhívásához és elhatározták, hogy a kongresszus tiszteletére október 1—10-ig kongresszusi műszakot tartanak. A vontatási műhely dolgozói vállalták, hogy *valamennyien napi másfél munkaegységet teljesítenek a műszak alatt.* A vontatás dolgozói megfogadták, hogy 325 kocsit javítanak meg a vágányok között kisorolás nélkül. Az akkumulátor-telep dolgozói arra tettek vállalást, hogy leküzdik a nagy anyaghiányt és tervüket 100 százalékra teljesítik.

Szeged állomás forgalmi- és kereskedelmi dolgozói is örömmel üdvözölték a szolnokiak felhívását és vállalták, hogy a kocsik ki- és beállítását a kezelési helyekre *20 perccel csökkentik.* A gazdaságos tolatás érdekében a tartalékok kihasználását 75 százalékról 79 százalékra emelik. A menetrendszerűségi tényezőt 100 százalékra kívánják teljesíteni.

A *Debreceni Fűtőház* dolgozói vállalták, hogy szállítási tervüket két százalékkal túlteljesítik és december 12-re befejezik. A széntakarékossági versenyben eddigi vállalásaikon felül újabb 710 tonna szén megtakarítását vállalták és ezzel a 6800 tonna tervszámot hat százalékkal túlteljesítik. A dolgozók kívánsága az volt, hogy október 1-től 20-ig tartsanak kongresszusi műszakot.

Húsz tonnával emelik a vonatok átlagos terhelését

A most következő három hónapban óriási feladatok várnak *Székesfehérvár állomásra.* Hogy feladatainkat jól végrehajthassuk, a szakszervezeti kongresszus tiszteletére újabb vállalásokat teszünk. Tekintve, hogy legnehezebb feladatunk ebben az évben a tehervonatok átlagos terhelésének teljesítése, vállaljuk, hogy októberben az *átlagos terhelést 650 tonnáról 670 tonnára emeljük,* s ezzel 12 000 tonna terven felüli súlyt szállítunk el. Ezzel 16 darab 650 tonnás vonat közlekedtetését takarítjuk meg, ami ezenkívül 16 mozdony- és vonatkísérő személyzet felhasználását teszi feleslegessé. *(Végh Ferenc leveléből.)*

Csatlakozások a záhonyi felhíváshoz

A záhonyi csomópont dolgozóinak a téli felkészülésre való felhívásához számos csatlakozás történt.

Budapest-Ferencváros csomópont dolgozói ezzel kapcsolatban vállalták, hogy részletes ütemtervet készítenek a téli forgalomra való felkészülésre, a tervet október 5-ig elkészítik. A munka menetközbeni ellenőrzése érdekében a csomópont szolgálati főnökei és mozgalmi szervei havonta összejönnek, hogy megtárgyalják az addig végzett munkát. Csatlakozott még a záhonyiak felhívásához a Déli Ith., az Északi Jj. és Budapest-Nyugati csomópont.



Csak úgy özönlenek a tehervonatok az ország legnagyobb pályaudvarára, Budapest-Ferencvárosba.
(Kovács Géza felv.)

ÖTVEN ÉVES A NYÍRBODROGI KISVASÚT

A Sóstó gyógyfürdő üdülőjének nagytermét zsúfolásig megtöltötték szeptember 29-én este a Nyírbodrogi Kisvasút dolgozói, családtagjai és nyugdíjasai, hogy részt vegyenek a kisvasút fennállásának félévszázados ünnepségén. Mintegy ezren jöttek el Nyíregyháza, Kótaj, Buj, Balsa, Nagyhalász, Dombrád és a környékbeli állomások dolgozói közül, hogy részesei legyenek e ritka jubileumi estnek.

Vessünk egy pillantást a kisvasút múltjára, mely Nyíregyházát, a szép sóstói erdőt, fürdőhelyét, a környező tanyákat és falukat szeli át. Fennállása óta tonnaszámra ontja a híres szabolcsi burgonyát, kendert, cukorrépát, almát és más fontos gazdasági termékeket.

Az ötvenéves múltra visszatekintő Nyírbodrogi Kisvasút első szakaszát a *nyíregyháza—dombrádi* vonalat előbb áru-, majd később személyforgalomra is megnyitották. Pár év múlva a herminatanya—balsai vonalat is kiépítették. A vasút mezőgazdasági jelleggel épült. Ennek nyomait ma is magán viseli vonalvezetésében és felépítményi struktúrában. A kisvasút a „Nyíregyháza-vidéki Kisvasút R. T." elnevezésű villamossági trösztté volt. A Tiszától északnyugatra eső *Kenézlő—Sárospatak* és a zemplén—agárdi vonal — melyet 1913-ban adtak át a forgalomnak — a Bodrogközi Gazdasági Vasúté, míg a sárospatak—füzérkomlósi vonal a *Hegyközi Vasúté* volt. 1930-ban megépült a balsa—kenézlői Tisza-híd és a fenti vonalat egyesítették. A három vonalat a felszabadulás után államosították.

A második világháború a kisvasutat sem kímélte. A balsa—kenézlői Tisza-híddal együtt felrobbantották az állomási és nyílt vonali váltókat. A sínmezők, több felvételi épület, a táblás megállóhelyek váróhelyiségei, úgyszólván az összes hidak és átereszek is erre a sorsra jutottak. A felszabadulás tehát egy romokban heverő vasutat talált és vett át szomorú örökségként.

A felszabadulást követően egymás után épültek a provizóriumok, illeszkedtek egymásba a sínek és állították helyre a váltókat, a rombadőlt felvételi épületeket. A kisvasút 1948-ban a MÁV hatáskörébe került. Népgazdaságunk hatalmas fejlődése következtében a kisvasút személyforgalma több mint háromszorosára, a teheráru forgalma pedig mintegy ötszörösére emelkedett. A régi egy-két vonatpár helyett kilenc vonatpár szolgálja a kisvasútmenti községek érdekeit.



A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének képviseletében Parti József elvtárs emléklapot ad át Kindrusz András nyugdíjas vasutasnak, aki a Nyírbodrogi Kisvasút megindulásától részt vett annak munkájában.

Személyzeti létszáma meghaladja az ötszáz főt.

— A Nyírbodrogi Kisvasút nagy feladatok előtt áll — mondotta ünnepi beszédében *Szávai Endre*, a debreceni igazgatóság vezetője. — Az elmúlt évek őszi forgalmi csatái során a kisvasút dolgozói már többször bebizonyították, hogy eredményesen oldják meg azokat a feladatokat, melyeket pártunk és kormányunk megkíván. A kisvasút fejlesztése terén már eddig is komoly eredményeket értünk el. A nehézkes gőzüzemi közlekedést a modernebb, kulturáltabb utazást biztosító nyersolajos vontatással váltottuk fel. Növeltük a kisvasutak személy- és teherkocsi parkját, a jelenlegi hídprovizóriumok helyébe végleges vasbeton hidakat építünk, a sóstói átrakó állomást pedig bővíteni fogjuk.

Ezután *Parti József*, a vasutasszakszervezet elnöksége nevében üdvözölte a dolgozókat, majd sor került a kitüntetések, jutalmak és az oklevelek kiosztására. Ezt követően a Debreceni Építési Főnökség szimfonikus zenekara. *Döcs Zoltán* vezetésével, műsorral szórakoztatta az egybegyűlteket.

A jubileum alkalmából további sikereket és eredményes munkát kívánunk a Nyírbodrogi Kisvasút dolgozóinak.

Kovács Géza

Kiskunhalasiak az őszi forgalomban

Kiskunhalas vasutasai az őszi forgalom egész embert követelő munkájában derekasan dolgoznak.

Az állomást többségében mezőgazdasági termékek hagyják el. A tárház 600 vagon tengerit vár a megyéből — hogy csak egy példát mondjunk —, és ugyanennyi fogja elhagyni szárítás után. Az állomás munkáját mégis nem annyira a helybeli hűtőház, tárház, stb., mint inkább az az átmenő forgalom szabja meg, amely naponta közel 1100 vagon be- és kifutását jelenti. Igen erős a Jugoszláviából Záhony felé tartó elegyáramlás.

A forgalmat nehéz körülmények között, mindössze öt vágányon bonyolítják le *Kiskunfélegyháza, Bátaszék, Kelebia* és *Budapest* irányába. Annyira szűk az állomás, hogy sok személyvonatot foglalt vágányra kell járatni.

A tavalyi lendület már nem elég

Az *éberségnek*, a *„téren tartózkodj"*, s a *„szemed a pályán legyen"* törvényerejű parancsoknak itt van igazán értelme ilyen és ehhez hasonló nehézségek között. Az ősz nagy csatájában már két tartalék dolgozik és a kétszeres élüzem Kiskunhalas már most úgy dolgozik, hogy később sem lesz rá panasz. A munkában *Budai Lajos* forgalmi szolgálattevő és *Szekeres József* tolatásvezető brigádjai járnak élen.

A forgalom jóval nagyobb, mint tavaly volt, de *Iványi Károly* állomásfőnökhelyettes a pontosság kedvéért még elárulja: még nagyobb lenne a forgalom, ha a mostani őszi szállításokból sajnálatos módon, a fagykár következtében, nem hiányozna a vidék jellegzetes barack- és körte szállítmánya.

A zavartalan munkát a fűtőház vezetősége és a pályafenntartási főnökség testvériesen segíti. A fűtőházvezetőség három vonalat lát el gépekkel. A pályafenntartási főnökség Kiskunhalas és Félegyháza között most építi át a vonalat, amely átvette az átlós fővonal szerepét.

A dolgozók egyre remélik az állomásbővítést, bíznak rendületlenül, hogy a Jugoszlávia felé irányuló, mindinkább erősödő tranzitforgalom kényszerítő szükségességgel végül is valósággá váltja reményeiket. Most épül, egymillió forintos költséggel a forgalmi szakszolgálat dolgozóinak mosdó- és öltözőhelyisége. Kétszázötven vonatkísérő telepállomása Kiskunhalas. Az állomási és a vonatkísérő személyzet jó munkáját hálálja meg a kormány, mikor felépítteti részükre ezeket a helyiségeket. A vonatkísérők balesetmentes, áldozatos jó munkája a hála ezért a gondoskodásért.

Felteszik a koronát is

Az állomáson menetirányítók dolgoznak, mind a négy vonal *„menetirányított"*. A legeredményesebben dolgozik a 2100-as vonal parancsnoka, *Maronyák János*. Nem könnyű a feladata. Az irányítása alatt álló egyik vonalon, a *„vicinálison"* csak 50 tengelyes vonatok futhatnak, mert az állomások befogadóképessége szűk. Kiváló szervező erejére van szükség, hogy ezen a vonalon — most döntően az őszi forgalom során — minden baj és zökenő nélkül 110 tengelyes üres K-szerelvényeket közlekedtethessenek.

A kiskunhalasi vasutasok tartják a havi célkitűzés minden pontját. Az igazgatóság — nagyon helyesen — elismeri és jutalmazza a halasi vasutasok erőfeszítéseit. Az igazi elismerés azonban még hátra van: amikor számbaveszik majd az őszi csúcsforgalom győzteseinek nevét, teljesítményét és példaként állítják az elmaradók elé, megjutalmazva kitartásukat, fáradságos munkájukat, önfeláldozó tevékenységüket.

FOKOZATOSAN MEGSZŰNIK A VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS KORLÁTOZÁSA

A MÁV október 5-én, pénteken ismét megindított 40 személyvonatot azokon a vonalakon, amelyeken erre leginkább szükség van. Ezzel 3000 vonatkilométerre terjedő korlátozás szűnt meg.

Október 25-ig fokozatosan helyreáll a vasúti személyszállítás, mert a bányászok derekas munkájával és behozatal útján sikerült nagyobb mennyiségű szenet biztosítani a MÁV részére. Ilyenformán október 10-én 7000, október 15-én 10 000, végül október 25-én 15 000 vonatkilométerre terjedő korlátozás szűnik meg, s ezzel a tervezett téli menetrend teljes egészében érvénybe lép. (MTI)



Óriási darabáruforgalmat bonyolít le a Nyugati-ponk.
(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL *

A pártoktatás kezdetén

A SZEGEDI IGAZGATÓSÁG I. alapszervezetében a legutóbbi taggyűlésen ismertették a hallgatók végleges beosztását a szemináriumokra. Minden elvtárs beosztásánál figyelembe vették azokat a kívánságokat, amelyeket elmondtak a beszélgetések során. Így ezen a téren nincs is semmi hiba, a pártvezetőség jó munkát végzett, és különösen dicséret illeti Hódi elvtársat, aki tényleg a lehető legjobban oldotta meg a hallgatók beosztását.

Most már kezdődhet a pártoktatás, de addig még volna egy sürgősen megoldandó feladat. *A marxizmus—leninizmus II. évfolyamán még mindig nincs véglegesen kijelölve a propagandista.* Erre a tisztségre több elvtársat is javasoltak, de végleges megoldás mégsem született. Most már nem lehet tovább halogatni a propagandista kijelölését, mert az oktatás kezdetekor zavarok fordulhatnak elő, kapkodás támadhat.

Cserháti József
Szegedi igazgatóság

A PÁRTOKTATÁS KEZDETÉN eszembe jutnak azok a hibák, amelyeket a múlt esztendőben elkövettünk, amikor anélkül, hogy meggyőztük volna az elvtársakat, nem egyet egyszerűen beosztottunk pártoktatásba. A következménye az lett, hogy már az iskola kezdetén egyes oktatási formákról igen sok elvtárs elmaradt. Az idén ennek nem szabad megtörténnie. *Az előkészítés jól sikerült, minden elvtárssal kétszer is elbeszélgettek a bizottságok, és mindenki arra az oktatási formára került, ami számára a legmegfelelőbb volt.* Ennyivel azonban nem elégedhetünk meg. Továbbra is szükséges tudatosítani a hallgatók között a tanulás fontosságát, elmélyíteni az oktatás jelentőségét.

Ugyanakkor gondolnunk kell arra is, hogyan biztosíthatjuk a szemináriumokon a hallgatók aktivitását. Tavaly legtöbbször a propagandista rovására írtuk, ha kevesen szólaltak fel a szemináriumon. Kétségtelen, hogy a tananyag száraz, egyhangú ismertetése nem váltott ki vitát. De az is igaz, hogy nehéz lett volna másképp tanítani, hiszen *az oktatásra még rányomta bélyegét a dogmatizmus, az idézgetés, az egyes vezetők által megállapított elvek vitathatatlansága.* Az idén is sok múlik a propagandistán. Elsősorban a pártoktatásból a dogmatizmust kell kiirtanunk, és ez minden bizonnyal kiváltja majd az élénk vitákat, a színvonalas tanulást.

SZINVONALAS VITA természetesen nem alakulhat ki akkor, ha csak a propagandista készül fel. A hallgatóknak is fel kell készülniök a szemináriumra, és úgy kell ott megjelenniök, hogy *a tananyag lényegét már ismerik, és elmélyítése érdekében vitatkoznak.* Fontos még, hogy az előadások közérthetőek, önállóak, a helyi körülményeknek megfelelő felépítésűek legyenek. *A száraz felolvasás az idén sem fogja lekötni a hallgatókat.* Törekedjenek a propagandisták arra, hogy előadásaik sok önálló gondolatot fejezzenek ki, s ezzel eleve alapot adjanak az elmélyült vitákra.

Csomor János
Szolnoki Járóműjavító

A PÁRTOKTATÁS HÍREI

A személyvonatok csökkentése, a fordák átszervezése Miskolcon is „felborította" a jól előkészített pártoktatási beosztást. A pártbizottság azonban az új helyzetnek megfelelően azonnal új beosztást készített. Például külön napokon tartják az iskolákat a vidékieknek, más napokon a helybelieknek és figyelembe vették a forda-módosításokat is.

*

Összevont vonali iskolákat szerveztek a Kál-Kápolna—Kisköre vonalrész kis szolgálati helyein dolgozók részére. Így minden önként jelentkezett elvtárs részt tud venni a pártoktatásban.

*

Példásan készítette elő Varga II. Sándor DISZ-titkár a DISZ-oktatást Miskolc rendezőpályaudvaron. 34 fiatal közül 17-en a marxizmus—leninizmus alapja tanfolyamon, 7-en a Petőfi-iskolán fognak tanulni. A többi fiatal a kérdezz — felelek vitákon vesz majd részt.

*

Nagykanizsa, Szolnok és **Zalaegerszeg** csomópontok propagandistái az elmúlt héten a városi pártbizottságokon tartottak tanácskozást. A vasutas propagandisták a területi szervek propagandistáival közösen vitatták meg az új oktatási év pártoktatási módszereit.

Húsz hasznos tapasztalat — Magyarországról

Miután elsősorban az üzem termelése, technikai fejlődése után érdeklődünk, a műszaki igazgatóhoz vezetnek bennünket. Magas, szemüveges, őszhajú férfi emelkedik fel a telefonokkal telerakott íróasztal mögül és mosolyogva nyújtja a kezét:

— *Anino Constantin* — mutatkozik be, azután, még mielőtt kérdeznénk, elmondja, hogy tavaly Magyarországon járt. Meglátogatta a Dunakeszi Vagongyárat és a Szolnoki Járóműjavítót.

— Igen sok hasznos tapasztalatot hoztam Magyarországról — mondja —, s ezek közül *huszat már a mi üzemünkben is alkalmaztunk.* Igen jól bevált például a mozdony- és kocsikerékpárok szállításának új módszere. Azelőtt daruval emeltük át egyik helyről a másikra a kerékpárokat. Most, a magyarországi tapasztalatok alapján síneken mozgó kiskocsikon szállítjuk a kerékpárokat s azóta sokkal kevesebb baleset történik, mint akkor, amikor még az emberek feje fölött emelgették a nehéz alkatrészeket.

A „legégetőbb" kérdés itt is égető

Az újításokra, ésszerűsítésekre terelődik ezután a szó. *Vörös Grivica* dolgozói havonta átlagosan 100—120 újítást nyújtanak be s a minisztérium 60—70-et fogad el belőlük. Az újítások számából látjuk, hogy nekünk sem kell szégyenkeznünk, mert az arány teljesen megfelelő: a fele létszámmal dolgozó Északi Járóműjavítóban például havonta átlag 50 újítás születik. Ha már szégyenkezésről beszélünk, inkább *az újítások elbírálásával* kapcsolatban lehetne szó erről. Ugyanis a román vasútügyi minisztériumból *két-három héten belül* többnyire megérkezik a döntés, egészen ritka esetekben fordul csak elő, hogy 2—3 hónap szükséges az elbíráláshoz. Elveszett vagy évekig vándorló újításokról nem tudnak.

Az újítások megbeszélése után olyan kérdést teszünk fel, amit nálunk a „legégetőbbnek", esetleg „súlypontinak" neveznének:

— Az anyagellátással mi a helyzet?

Nohát, úgy látszik, a kérdés itt is hajlamos arra, hogy a „súlypont" felé törekedjen.

— Nagy vasműveink, *Resica, Ocelo Rosu* (Karánsebes) nem tudják teljes mértékben kielégíteni az országos igényeket, s a beszerzési „versenyben" nem egyszer a vasúti műhelyek maradnak alul (!) — halljuk a választ. — Laposvasban, 8-as szögvasban, idomvasban gyakran hiányunk van, sőt azt tapasztaltam magyarországi látogatásomon, hogy ott több anyag van, mint nálunk. Gyakran előfordul, hogy a javításra bejövő kocsikról kell alkatrészeket leszerelnünk és a javított kocsikra felszerelnünk.

Kénytelenek vagyunk bevallani, hogy a „cserejavításnak" ez a kényszerű módja nálunk nagyon is közismert s egyébként is... szóval igen erős fenntartással adunk hitelt annak, hogy az igazgató elvtárs alapos összehasonlítást tett az itteni és a magyarországi anyagellátás között. Annyival is inkább, mert később, az üzemet járva, láttuk a bronz-, acél- és vasöntödét, amely már kinőtte jelenlegi, szűknek egyáltalán nem mondható kereteit s láttuk az épülő új öntöde arányait és hallottunk korszerű berendezésének terveiről.

A búcsúzásnál *Anino Constantin* elvtárs az ajtóig kísér s mosolyogva mondja:

— Remélhetőleg nemsokára ismét alkalmam lesz Magyarországra látogatnom, s akkor talán lesz időm felkeresni a legnagyobb magyar járóműjavítókat. Minél több tapasztalatot szeretnék gyűjteni, mert nagyon megnőtt a munkánk, a forgalom növekedésével arányban...

A hatalmas üzemet járva, csakugyan mindenütt meggyőződhetünk a munka nagyságáról. Sok új műhelycsarnokot, üzemrészt látunk, most bővítik éppen a kocsiműhelyt, épül a már említett öntöde. Bizony, némi irigységgel tölt el az, hogy sehol nem láttunk egyetlen kocsit, mozdonyt sem a szabad ég alatt, az udvari munka ismeretlen, pedig mint mondják, a háború az ő üzemüket sem kímélte meg.

A forgó kazántól a hegesztett kazánig

Sajnos, nincs időnk valamennyi osztályt alaposan szemügyre venni — ehhez nem egy nap, egy hónap is kevés lenne —, de ahol jártunk, ott mindenütt legalább egy újítóval és egy újítással ismerkedhettünk meg. Vázlatosan jegyezzünk fel néhányat. A mozdonyosztályon bemutatták a *kazánforgató szerkezetet.* Hatalmas vaskalitka, amellyel minden irányban forgatni lehet a kazánt, hogy a hegesztő minél kényelmesebben hozzáférhessen. A kazánforgató szerkezetnek még nagyobbat nő majd a jelentősége, ha áttérnek a most *kipróbálás alatt álló kazánhegesztési módszerre.* Ugyanis azt tervezik, hogy itt, valamint a resicai mozdonygyárban *nem szegecseléssel, hanem hegesztéssel készítik a kazánokat.* A különleges hőtechnikai eljárással végzett kísérletek sikerrel jártak s azt tapasztalták, hogy a fúrás, lyukasztás, szegecselés stb. elhagyásával éppen felére lehet csökkenteni egy kazán elkészítésének az idejét, amellett sokkal kényelmesebb, tisztább és nem utolsó sorban csendesebb lesz a munka.

Az armatúra-műhelyben ismerkedtünk meg *Troiku Dimitru* mérnökkel és találmányával: *a keresztfejfúró géppel.* Eddig a keresztfejet esztergálni kellett, most az új gép kellő beállítás után, finom előtolással maga végzi a keresztfejek fúrását. Ugyancsak *géppel végzik az armatúraszelencék csiszolását.* Azelőtt, kézzel egy dolgozó naponta egy szelence csiszolását végezte el, most *a géppel naponta 6 készült el. Troiku Dimitru* elvtárs most a gép tökéletesítésén fáradozik, úgy akarja megoldani, hogy *egy gép egyszerre négy szelencét készítsen.*

„Házon belül"

A gépi megmunkáló osztálytól igen sokat várnak az üzemben a technika fejlesztését és az önköltség csökkentését illetően. Ugyanis az a helyes vélemény alakult ki, hogy minél inkább önellátó az üzem, s minél több a korszerű gépe, szerszáma, annál könnyebb az önköltséget csökkenteni. A megmunkáló osztálynak ma már nem egy olyan tehetséges ujítója van, mint *Rukarani Nikoláj* elvtárs, akinek újítása alapján itt készítik az országban a legtökéletesebb tolómércéket. A törekvés az, hogy *minél több szerszámot, sőt szerszámgépet készítsenek „házon", illetve üzemen belül.* A szerszámgyártást nemrég kezdték meg, de máris helyben állítják elő az összes pneumatikus szerszámokat.

Amikor azt kérdezzük, hogyan teremtették meg ennek a műszaki fejlődésnek az előfeltételeit, a következő választ kapjuk:

Nagyon sok mérnökünk járt tanulmányúton és végezte az egyetemet a Szovjetunióban. Ezenkívül *a szakszervezet a technikai fejlesztés minden lehetőségét biztosítja,* nagyszerűen működő, 20 ezer kötetes műszaki klubot rendezett be.

Ezekután érthetően felébredt az érdeklődésünk a szakszervezet munkája iránt és nem alaptalanul. Érdekes és érdemes lesz erről legközelebb külön cikkben beszámolnunk.

Bisztray Kálmán

Antunovics Lázó üzeni a ferencvárosi vasutasoknak...

Nem is olyan régen még Kelebián hűvös csend, barátságosnak éppen nem mondható légkör uralkodott. Mintha halálra ítélte volna a két dolgozó nép testvéri barátságát az évekig tartó sajnálatos viszony. Annál nagyobb öröm ma körülnézni a jugoszláv határon. Minden nappal közelebb kerülünk egymáshoz, bővítjük határszéli forgalmunkat, egyre terebélyesedik a két nép egymásratalálásának ékes bizonyítéka: a határforgalom.

Antunovics Lázó jugoszláv vonatvezető és társai naponta itt vannak Kelebián. Személyszállító vonatokat továbbítanak, tehervonatokat hoznak és visznek. Amikor megtudja, hogy a magyar vasutasok újságától járnak kint Kelebián, odajön és mosolyogva fog kezet.

— *Tesék megírni* — mondja kissé tört magyarsággal —, *hogy mindannyian örülünk mi, jugoszlávok, hogy a két nép egymásra talált. Mind a ketten a szocializmust építjük és ez így van rendjén. Mi vasutasok különösen örülünk annak, hogy ismét találkozhatunk és hogy nem szűnik meg a Szabadkáról idáig futó fővonal. A sínszálak ismét ragyognak a használattól, s tovább futnak Budapestre, s még tovább is.*

— *Alig várjuk, hogy olyan forgalmat állítsanak vissza, mint a múltban volt. Brigádommal rendszeresen itt járunk Kelebián. A magyar kollégákkal megértjük és mindenben támogatjuk egymást. Ma még kevés problémánk van, de a forgalom növekedésével majd ezek is jönnek. Akkor is kéz a kézben akarunk dolgozni.*

— *A magyar vasutas lap hasábjain szeretném megüzenni a ferencvárosi vasutasoknak, régi vasutastársaimnak, hogy meleg szeretettel emlékezem rájuk és azt kívánom nekik és minden magyar vasutasnak, hogy segítsük az őszi vasúti munka sikereivel a két nép barátságának igaz és őszinte, most már zavartalan elmélyítését. Mi, itt a határon, minden erőnkkel erre törekszünk. Ezért harcolunk a torlódások elkerüléséért, a gyors és fennakadás nélküli határszéli forgalom megvalósításáért — fejezte be Antunovics Lázó elvtárs szívélyes hangú mondanivalóját.*

Néhány megoldásra váró feladat Kelebián

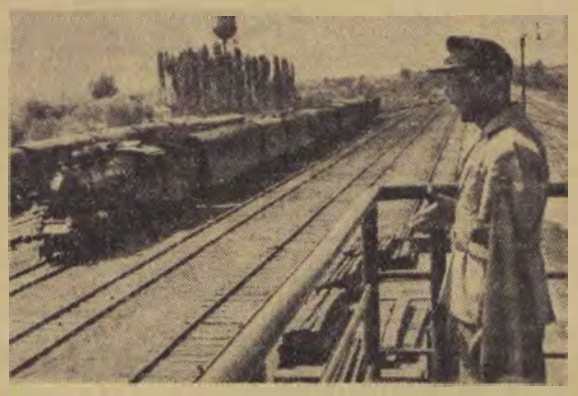
Fenyvesi György elvtárs csupán három hónapja vezeti az állomást, de máris megszerette a határállomások izgalmas, nagy helytállást követelő munkáját. Naponta beszélgetnek *Vidojkovics Bogoszáv* elvtárssal, az alig 11 kilométerre fekvő Subotica állomásfőnökével, tájékoztatják egymást az elegyhelyzetről.

Ma még csak 5—6 be- és kilépő tehervonat, egy pár nemzetközi gyors és egy pár nemzetközi személyvonat jelenti a munkát. Mégis van megoldásra váró problémájuk. Ezek egyike, hogy nincs még megfelelő személyzet a tranzitfuvarlevelek, kísérő okmányok adminisztrációs munkájának elvégzésére. Különösen kereskedelmi vonatkozásban nagy a megterhelés. Az átmeneti pénztárosok például kénytelenek 24/24 órás szolgálatot tenni, de még így is hazaviszik este a számadási anyagot és ott dolgozzák fel.

A szegedi igazgatóság eddig csak ígért, de embert nem adott. Pedig átmeneti pénztáros, kalkuláns, számadásvezető hiányzik az apparátusból, de meg kell erősíteni a kocsifelíró és átmenesztői munkakört is. Hiányzik két kocsivizsgálójuk is. „Cement-teknőkben" bukdácsolnak a forgalmisták, a Siemens-távírászok az irodában. Jó lenne, ha ez az írás nem lenne pusztábakiáltó szó, és a szegedi igazgatóság tényleges segítséget nyújtana a hiányosságok kiküszöbölésében.

Fenyvesi elvtárs kifogásolja, hogy az átállítós tartalékot több ízben rossz állapotban küldik át a halasi fűtőházból. Joggal kérdezik: hogyan segítsék így a határállomás őszi forgalmának lebonyolítását, a ki- és belépő vonatok összeállítását? Itt a határon tisztában vannak azzal, hogy az ő munkájuk is hozzájárul a hatalmasan megnövekedett őszi forgalom zavartalan lebonyolításához, hiszen óriásit nőtt a nemzetközi átmenőforgalom. Építkezéseinkhez, gyárainkhoz már jönnek a jugoszláv piritek és faáruküldemények, nem is szólva arról, hogy Albániából, Olaszországból is sok-sok kocsi áru érkezik. Emellett a szovjet és a népi demokráciák szállítmányainak mennyiségi növekedése mind arra intenek, hogy még inkább, mint valaha, „állni kell a sarat!"

Igy gondolkozik a kelebiai állomásfőnök és így dolgozik e célért hetven embere. Nem hagyjuk őket egyedül a problémáikkal. Hallgassuk meg a panaszokat és igyekezzünk segíteni. Jóakarattal, segítőkészséggel az elmondott hiányosságokat éppúgy kiküszöbölhetjük, mint az el nem mondottakat. Az őszi forgalom ügyét segítjük vele!



Szeged-Tisza pályaudvaron dolgozik Kiss Imre, a IV-es őrhely váltókezelője. Éber szolgálatával, jó munkájával érdemelte ki dolgozó társai megbecsülését. Kocsitartózkodási egységidejét 103, vonatindítási tervét 105, a fajlagos kocsimozgatási tervét pedig 96 százalékra teljesíti.

(Kovács Géza felv.)

EGY NAP A VÖRÖS GRIVICÁBAN

I.

Bukarest, 1956. október.

(Kiküldött munkatársunktól.)

Az autó, amelyet a román vasutaslap, a *Lupta CFR* szerkesztőségének előzékenysége bocsátott rendelkezésünkre bukaresti tartózkodásunk alatt, immár percek óta robog egy világoskék vaskerítés mellett. Első pillantásra azt lehetne hinni, hogy ez a valósággal elegánsnak ható kerítés valamilyen díszparkot ölel körül, annyival is inkább, mert a mögötte húzódó bokrok és fák elrejtik az épületeket. Viszont az egész környék szinte hangosan hirdeti, hogy a Román Népköztársaság legnagyobb járóműjavító üzemének, a legendás hírű *Vörös Grivicának* a közelében járunk. A széles, gondozott utat, amelyen háromféle villamos és autóbusz közlekedik, *Vörös Grivica útnak* hívják, a kerítéssel szemben levő oldalon nagy cégtáblák hirdetik a *Vörös Grivica éttermet és büfét,* az átellenben levő sarkon pedig hatalmas, neonbetűs feliratot látunk egy modern, emeletes épületen: *„Vörös Grivica Klub".* Most, a délelőtti órákban nem nagyforgalmú a környék, a klub ajtajai is zárva vannak, de amikor délután, alkonyattájt arra jártunk, a klub valamennyi ablakából világosság ömlött az útra, a klub mozijának pénztára előtt pedig hosszú sorban álltak az emberek.

Amikor a Vörös Grivica kapuján belül kiszállunk az autóból, szeretnénk egy pillantással átfogni az egész üzemet. Persze, ez teljesen reménytelen szándék, hiszen az üzem több négyzetkilométernyi területen fekszik, óriási csarnokaiban hétezer munkás dolgozik, kereken kétszerannyi, mint az Északi Járóműjavítóban. Mindenesetre azért a próbálkozás, hogy első pillantásra is minél többet össze tudjunk fogni tekintetünkkel, nem egészen eredménytelen.

Gondozott, kis parkkal díszített térség közepén állunk, jobbkéz felé az üzem orvosi rendelőjének modern, lapostetejű épülete emelkedik, az intézet földszintjén és emeletén valamennyi szakorvosi rendelőt megtalálnak a dolgozók. Balkéz felé már szemmel láthatóan régebbi épület tárja elénk kapuját. Itt vannak az irodák, a műszaki és mozgalmi vezetők szobái. Ha a kis térről előre nézünk, széles, aszfaltozott utat látunk magunk előtt, az üzem *„főutcáját",* amelynek két *„járdája"* mellett sorakoznak a nagy műhelycsarnokok. Persze, az üzemváros még sok, a főútnál alig keskenyebb, de éppen olyan gondozott *„mellékutcá"*-ból áll. Az utcákon meglehetősen élénk a forgalom, motoros teherhordó targoncák cikáznak egyik műhelyből a másikba, élénk csilingeléssel. Már a bukaresti pályaudvaron feltűnt, hogy a motoros targoncák itt nem tülkölnek, hanem vezetőjük a lábtartóra szerelt csengővel ad jelzést.

Húsz hasznos tapasztalat — Magyarországról

Miután elsősorban az üzem termelése, technikai fejlődése után érdeklődünk, a műszaki igazgatóhoz vezetnek bennünket. Magas, szemüveges, őszhajú férfi emelkedik fel a telefonokkal telerakott íróasztal mögül és mosolyogva nyújtja a kezét:

— *Anino Constantin* — mutatkozik be, azután, még mielőtt kérdeznénk, elmondja, hogy tavaly Magyarországon járt. Meglátogatta a Dunakeszi Vagongyárat és a Szolnoki Járóműjavítót.

— Igen sok hasznos tapasztalatot hoztam Magyarországról — mondja —, s ezek közül *huszat már a mi üzemünkben is alkalmaztunk.* Igen jól bevált például a mozdony- és kocsikerékpárok szállításának új módszere. Azelőtt daruval emeltük át egyik helyről a másikra a kerékpárokat. Most, a magyarországi tapasztalatok alapján síneken mozgó kiskocsikon szállítjuk a kerékpárokat s azóta sokkal kevesebb baleset történik, mint akkor, amikor még az emberek feje fölött emelgették a nehéz alkatrészeket.

A „legégetőbb" kérdés itt is égető

Az újításokra, ésszerűsítésekre terelődik ezután a szó. *Vörös Grivica* dolgozói havonta átlagosan 100—120 újítást nyújtanak be s a minisztérium 60—70-et fogad el belőlük. Az újítások számából látjuk, hogy nekünk sem kell szégyenkeznünk, mert az arány teljesen megfelelő: a fele létszámmal dolgozó Északi Járóműjavítóban például havonta átlag 50 újítás születik. Ha már szégyenkezésről beszélünk, inkább *az újítások elbírálásával* kapcsolatban lehetne szó erről. Ugyanis a román vasútügyi minisztériumból *két-három héten belül* többnyire megérkezik a döntés, egészen ritka esetekben fordul csak elő, hogy 2—3 hónap szükséges az elbíráláshoz. Elveszett vagy évekig vándorló újításokról nem tudnak.

Az újítások megbeszélése után olyan kérdést teszünk fel, amit nálunk a „legégetőbbnek", esetleg „súlypontinak" neveznének:

— Az anyagellátással mi a helyzet?

Nohát, úgy látszik, a kérdés itt is hajlamos arra, hogy a „súlypont" felé törekedjen.

— Nagy vasműveink, *Resica, Ocelo Rosu* (Karánsebes) nem tudják teljes mértékben kielégíteni az országos igényeket, s a beszerzési „versenyben" nem egyszer a vasúti műhelyek maradnak alul (!) — halljuk a választ. — Laposvasban, 8-as szögvasban, idomvasban gyakran hiányunk van, sőt azt tapasztaltam magyarországi látogatásomon, hogy ott több anyag van, mint nálunk. Gyakran előfordul, hogy a javításra bejövő kocsikról kell alkatrészeket leszerelnünk és a javított kocsikra felszerelnünk.

Kénytelenek vagyunk bevallani, hogy a „cserejavításnak" ez a kényszerű módja nálunk nagyon is közismert s egyébként is... szóval igen erős fenntartással adunk hitelt annak, hogy az igazgató elvtárs alapos összehasonlítást tett az itteni és a magyarországi anyagellátás között. Annyival is inkább, mert később, az üzemet járva, láttuk a bronz-, acél- és vasöntödét, amely már kinőtte jelenlegi, szűknek egyáltalán nem mondható kereteit s láttuk az épülő új öntöde arányait és hallottunk korszerű berendezésének terveiről.

A búcsúzásnál *Anino Constantin* elvtárs az ajtóig kísér s mosolyogva mondja:

— Remélhetőleg nemsokára ismét alkalmam lesz Magyarországra látogatnom, s akkor talán lesz időm felkeresni a legnagyobb magyar járóműjavítókat. Minél több tapasztalatot szeretnék gyűjteni, mert nagyon megnőtt a munkánk, a forgalom növekedésével arányban...

A hatalmas üzemet járva, csakugyan mindenütt meggyőződhetünk a munka nagyságáról. Sok új műhelycsarnokot, üzemrészt látunk, most bővítik éppen a kocsiműhelyt, épül a már említett öntöde. Bizony, némi irigységgel tölt el az, hogy sehol nem láttunk egyetlen kocsit, mozdonyt sem a szabad ég alatt, az udvari munka ismeretlen, pedig mint mondják, a háború az ő üzemüket sem kímélte meg.

A forgó kazántól a hegesztett kazánig

Sajnos, nincs időnk valamennyi osztályt alaposan szemügyre venni — ehhez nem egy nap, egy hónap is kevés lenne —, de ahol jártunk, ott mindenütt legalább egy újítóval és egy újítással ismerkedhettünk meg. Vázlatosan jegyezzünk fel néhányat. A mozdonyosztályon bemutatták a *kazánforgató szerkezetet.* Hatalmas vaskalitka, amellyel minden irányban forgatni lehet a kazánt, hogy a hegesztő minél kényelmesebben hozzáférhessen. A kazánforgató szerkezetnek még nagyobbat nő majd a jelentősége, ha áttérnek a most *kipróbálás alatt álló kazánhegesztési módszerre.* Ugyanis azt tervezik, hogy itt, valamint a resicai mozdonygyárban *nem szegecseléssel, hanem hegesztéssel készítik a kazánokat.* A különleges hőtechnikai eljárással végzett kísérletek sikerrel jártak s azt tapasztalták, hogy a fúrás, lyukasztás, szegecselés stb. elhagyásával éppen felére lehet csökkenteni egy kazán elkészítésének az idejét, amellett sokkal kényelmesebb, tisztább és nem utolsó sorban csendesebb lesz a munka.

Az armatúra-műhelyben ismerkedtünk meg *Troiku Dimitru* mérnökkel és találmányával: *a keresztfejfúró géppel.* Eddig a keresztfejet esztergálni kellett, most az új gép kellő beállítás után, finom előtolással maga végzi a keresztfejek fúrását. Ugyancsak *géppel végzik az armatúraszelencék csiszolását.* Azelőtt, kézzel egy dolgozó naponta egy szelence csiszolását végezte el, most *a géppel naponta 6 készült el. Troiku Dimitru* elvtárs most a gép tökéletesítésén fáradozik, úgy akarja megoldani, hogy *egy gép egyszerre négy szelencét készítsen.*

„Házon belül"

A gépi megmunkáló osztálytól igen sokat várnak az üzemben a technika fejlesztését és az önköltség csökkentését illetően. Ugyanis az a helyes vélemény alakult ki, hogy minél inkább önellátó az üzem, s minél több a korszerű gépe, szerszáma, annál könnyebb az önköltséget csökkenteni. A megmunkáló osztálynak ma már nem egy olyan tehetséges ujítója van, mint *Rukarani Nikoláj* elvtárs, akinek újítása alapján itt készítik az országban a legtökéletesebb tolómércéket. A törekvés az, hogy *minél több szerszámot, sőt szerszámgépet készítsenek „házon", illetve üzemen belül.* A szerszámgyártást nemrég kezdték meg, de máris helyben állítják elő az összes pneumatikus szerszámokat.

Amikor azt kérdezzük, hogyan teremtették meg ennek a műszaki fejlődésnek az előfeltételeit, a következő választ kapjuk:

Nagyon sok mérnökünk járt tanulmányúton és végezte az egyetemet a Szovjetunióban. Ezenkívül *a szakszervezet a technikai fejlesztés minden lehetőségét biztosítja,* nagyszerűen működő, 20 ezer kötetes műszaki klubot rendezett be.

Ezekután érthetően felébredt az érdeklődésünk a szakszervezet munkája iránt és nem alaptalanul. Érdekes és érdemes lesz erről legközelebb külön cikkben beszámolnunk.

Bisztray Kálmán

Névtelen levél a szocialista demokratizmusról

Sűrűn gépelt ötoldalas levelet hozott a posta szerkesztőségünknek s a levél mellett néhány soros kísérő írást a következő szöveggel: „Tudom, hogy nem helyesen cselekszem, amikor nevemet és pontos szolgálati helyemet nem közlöm. Amennyiben ennek ellenére mégis helyesnek találják írásomat, kérném az újságban való közlését."

Elolvastuk a cikket és meg kell mondani, hogy fontos, mindenkit érdeklő problémáról szól. Éppen ez arra hívja fel a figyelmet, hogy bár sokat tettünk az elmúlt évek alatt a bírálat szabadságáért, a dolgozók még ma is félnek nyíltan megmondani véleményüket. Komoly figyelmeztetés ez a sajtó és a pártsze vek számára is. Többet kell tennünk, hogy olyan légkör alakuljon ki, amelyben mindenki bátran, félelem nélkül mondhatja el véleményét nemcsak ilyen esetben, hanem olyankor is, ha esetleg egyben és másban téved a bíráló. Az alábbiakban megrövidítve, de tartalmában csorbítatlanul közöljük a névtelen levelet.

Az SZKP XX. kongresszusa után megnövekedett érdeklődéssel vártuk a határozatok tanulságainak hazai felhasználását. A július 18—21-i párthatározat valóban kielégítő lépést tett a kongresszus szellemében, elősegíti a szocialista demokratizmus kiszélesítését. Én két olyan problémával kívánok foglalkozni, amely a vasut területén még megoldásra vár. *Az egyik a fegyelmi határozatok jelenlegi rendszere, a másik pedig a pártdemokrácia kiszélesítése.*

Fegyelmi tárgyalásnál hallgassák meg a dolgozót

A fegyelmi határozatokban hozott szankciók végeredményben ítéletnek tekintendők. Ezeket az ítéleteket azonban általában egy ember vizsgálata és előterjesztése alapján egy, legfeljebb két főből álló fegyelmi hatóság hozza. *A döntésben legalább 75 százalékban a vizsgálóbiztos jelentésére, tehát végeredményben egy személy megállapítására támaszkodnak.* Ha a fegyelmi szervezetünk határozatát bírósági ítélethez hasonlítjuk — márpedig jogal tehetjük —, akkor azt látjuk, hogy *a bíróságon szélesebb elvek biztosítják a szocialista demokratizmust.* Ezek az elvek: 1. *törvényelőtti egyenlőség,* 2. *bírói függetlenség,* 3. *a bírósági tárgyalások nyilvánossága,* 4. *a védelem joga,* 5. *társas bíróság* (legalább 3 tagú), 6. *népi ülnökök részvétele az igazságszolgáltatásban,* 7. *bírák választása, beszámolási kötelessége és visszahívhatósága.*

Jogos tehát ezeket az elveket keresni a vasuti fegyelmi határozatoknál is. Elsősorban a 4. és 5. pont be nem tartása képezi nálunk a panasz tárgyát. (Véleményünk szerint a többi pont is ad okot panaszra. — Szerk.) Dolgozóinknak védekezésre csupán akkor van lehetőségük, amikor a fegyelmi megbízott kihallgatja őket. Ügyükben a fegyelmi hatóság fegyelmi tárgyalást nem tart, pedig a fegyelmi vizsgálat lefolytatása után merülhet fel olyan körülmény, ami a fegyelmi biztos és a fegyelmi hatóság szerint lényegtelen, de a dolgozó szerint lényeges lehet a fegyelmi határozat érdemi meghozatalánál. De függetlenül ettől is, helyes volna, ha a dolgozót meghallgatnák ügye tárgyalásakor, mert szóbelileg nagyobb lehetőség volna a védekezésre.

A társas bíróságok ítéletének elve nálunk nem érvényesül. Az egy, legfeljebb két személy jelenleg érvényben levő döntése az esetek nagy többségében nem megnyugtató. Ők maguk is *nyugodtabban írhatnák alá a fegyelmi határozatot, ha személyesen meghallgatnák a dolgozók védekezését és a határozatot legalább 3 tagú tanács hozná.* E fejtegetés után *azt hiszem, jogos kérés a polgári bíróság rendszeréhez hasonló fegyelmi bíróság felállítása.* Tudott dolog, hogy ilyen 1951 végéig működött a vasuton. Megszüntetését egyesek azzal indokolták, hogy az egyszemélyi felelős vezetés elve tette szükségessé. Ez hamis állítás.

Az utóbbi időben lényeges módosítások láttak napvilágot. Így például a társadalmi bíróság és a MÁV-nál is megalakult egyeztető bizottságok bevezetése a júliusi határozat szellemének megfelelően. Tehát más vállalatoknál a dolgozók ügyeit jórészt már társadalmi bíróságok tárgyalják s ebből következik a kérdés: vajon *nem múlta-e idejét nálunk a fegyelmi hatóságok rendszere?* Nem azt állítom, hogy a jelenlegi fegyelmi szabályzat nem felel meg a Munka Törvénykönyvében előírtaknak, csak azt kérdezem, mi a demokratikusabb: *fegyelmi hatóság, vagy fegyelmi bíróság?* Szerintem a fegyelmi bíróság.

A demokratikus választás valóban demokratikus legyen

A demokratizmus kiszélesítésének szükségessége pártéletünkben is jelentkezik. Talán nem egészen aktuális probléma az alábbiakat most felvetni, de azt hiszem, érdemes foglalkozni vele. *A pártvezetőségválasztásokra gondolok.*

Nem árulok el titkot, ha azt állítom, hogy a pártvezetőségválasztások nem feleltek meg a pártdemokrácia elvének. *A lelépő régi vezetőség megszervezte a személyek kijelölését és meghatározta mind a választás lebonyolításához szükséges bizottság összetételét, mind pedig az új vezetőségi tagok személyét.* A taggyűlést levezető elnök, akit névszerint felkérve szerveztek be, elég kényelmetlenül érezhette magát, amikor feltett kérdéseire tudta, hogy ki és milyen javaslatot fog tenni. A szavazásnál pedig a tagság minden külön véleménynyilvánítás nélkül szavaz, mert a *„konspiratív"* szervezés ellenére is, *előre tudta, kik lesznek a különböző bizottságok tagjai és azokat kik fogják javasolni.* Feltehető a kérdés: be lehet-e ilyen körülmények között tartani leni értelmezésben a pártdemokráciát?

Nem vonom kétségbe, hogy évekkel ezelőtt bizonyos mértékig helyes és szükséges volt az ilyen értelmű szervezés, de ez az idő elmúlt. *A párttagság jelenlegi öntudata és ideológiai felkészültsége nem hasonlítható össze azzal a sok évvel előttivel, amikor a képzettség hiánya miatt bizonyos mértékig magyarázni lehetett az ilyen eljárást.* Párttagságunk fejlődött annyit és *van olyan önálló ítélőképessége, hogy a választásnál élvezze a teljes demokráciát.* Ezzel nem azt akarom mondani, hogy egy vezetőségválasztó taggyűlést nem kell előkészíteni. Az előkészítés szükséges, de olyan formában, hogy a választást megelőzően két-három taggyűlésen alaposan vitassák meg a régi vezetőségi tagok munkáját, a legjobb pártmunkát végzők személyét, a kommunisták párthűségét és ezek alapján a tagság majd *el tudja dönteni szabad vitában, valóban demokratikus körülmények között, hogy kit válasszon a vezetőségbe.*

E két kiragadott példával is szeretnék hozzájárulni a szocialista demokratizmus kiszélesítéséhez a júliusi párthatározat szellemében.

★

A levélhez nem fűzünk kommentárt. Úgy gondoljuk, hogy a benne felvetett gondolatok megérdemlik a nyilvánosságot még akkor is, ha írója valamilyen előttünk ismeretlen ok miatt elhallgatja a nevét.

Veszprém-külsőn megfogadták a jó tanácsot

Képes riportban számoltunk be lapunk 38. számában *„Okulásul Veszprém-külső számára"* címmel arról, hogyan lehet jól együttműködni a pályaépítőkkel. Most arról írunk, hogy Veszprém-külsőn megfogadták a jó tanácsot. A nagy munka szeptember 13-án kezdődött, ekkor láttak hozzá a *Celldömölki Építési Főnökség* dolgozói a III. és a IV. vágány kicseréléséhez. A munka gyors ütemben haladt, ismét hasznosnak bizonyult, hogy *Soós József* főépítésvezető és *Földesi Gyula* építésvezető mindent részletesen megbeszélt *Bernáth József* állomásfőnökkel és *Aranyos János* fűtőházfőnökkel.



A talpfákra tapadt régi ágyazatot csak dorongokkal tudták leverni.



A munkások között kitűnt Bocsi elvtárs csapata.

Az együttműködés a vártnál is jobban sikerült. *A szükséges mozdonyt időben adta a fűtőház, az állomásfőnök pedig személyesen járt-kelt a vágányzár ideje alatt az építők között és ha szükséges volt, a helyszínen azonnal intézkedett.*

A vágányzár okozta forgalmi intézkedéseket a hangosbemondó a pályaépítőkkel is tudatta, így megrövidültek a várakozások, tervszerűen folyt a munka. A vágányzár napján a szükségesnél kevesebb volt a kocsi, s az állomás ezen úgy segített, hogy *amint három-négy kocsit megrakott a földkotró, azt azonnal továbbította,* kiállították a lerakás helyére.

A fűtőház és az állomás segítése lehetővé tette, hogy határidő előtt befejeződjön a vágánycsere. Az építők a gyors munka érdekében jól használták fel a gépeket. Csupán a föld és a zúzottkő lerakást végezték fizikai erővel, minden más munkát a gépek végeztek el. Ez azonban korántsem tette egyszerűvé az építést.

A régi vágányok felszedése még gépekkel sem volt könnyű. A vágányt bontó daruk a sínnezővel együtt felszakították a régi ágyazatot is, amely úgy tapadt a talpfákhoz, hogy csak dorongokkal tudták leverni. Kitűnt a munkások közül *Bocsi* előmunkás csapata, de dicséretet érdemelnek a többiek is: *Kollár, Farkas, Takács, Mesterházi, Szalai és Németh előmunkások brigádjai.*

Az elsárosodott, kőkeménnyé tömörült ágyazatot földkotró gép markolta fel és rakta egyenesen a kocsikba. Megérdemlik az elismerést a gép ügyes kezelői, *Klapcsek Miklós, Vadász Imre, Büttösi Béla, Varju Sándor és Slinszki János,* akik *Alter József* vezetésével kiváló munkát végeztek.



A régi ágyazatot földkotró markolta fel és rakta kocsikba.

Amikor a markoló befejezte a munkát, akkor került sor az új alépítmény építésére, a zúzott kő elterítésére, döngölésére, majd az új vágányok lefektetésére.

Most már szaladhatnak a vonatok az új pályán, melynek gyors építésére összefogott és segítette egymást a három szolgálati ág. Az építők most új helyen kezdenek majd munkához. *Fertőbozon, Pannonhalmán, Veszprémvarsányban, Ajkán, Devecseren, Polgárdiban és Alsósomlyó állomáson,* valamint környékén.



Megérkezett az új ágyazati anyag.

Uj, nehéz feladatok, de ha olyan segítséget kapnak, mint Veszprém-külsőn, akkor nem lesz fennakadás.

Irta és fényképezte:
Mező László

Több jutalom és új jutalmazási rendszer az őszi forgalomban

Az idei őszi forgalom messze felülmúlva az előző évek méreteit mind szélesebben bontakozik ki. A nagy feladatok végrehajtásához a vasutas dolgozók összességének tudása, szorgalma és felelősségérezete maximumára van szükség. Az eddigi eredmények, a 16 000-en felüli kocsimegrakások arról tanúskodnak, hogy a vasutasok becsülettel helytállnak.

A minisztertanács az anyagi ösztönzés fokozása, valamint a vasutas dolgozók munkája elismeréseként szeptember, október és november hónapokra magasabb őszi forgalmi jutalékkeretet biztosított. Az előző évektől eltérően ezekben a hónapokban

14 millió helyett 20 millió forint a jutalomkeret.

A hatmillió forintos emelése a jutalomkeretnek újabb elismerése a vasúti munkának és lehetővé teszi a jutalmazott munkörök bővítését.

Az újonnan jutalmazandó munkakörök között szerepelnek: *a vontatási szakmunkások* (fűtőházi lakatos, villanyszerelő, felsővezeték karbantartó, betanított és segédmunkások stb.), *térközőr, sorompókezelő, váltótisztító, állomástisztogató,* a pályafenntartási dolgozóknál az *irányító műszaki dolgozók, előmunkások, vonatjelzők, hídőrök, sziklaőrök, a I. és II. szakaszon a vonalgondozók,* stb.

Lehetőséget nyernek a jutalmazásra a közbeeső állomások dolgozói,

ahol nincs jelentős kocsi felés leadás, de a szerelvények gyors átfutásának biztosításával jelentősen hozzájárulnak az őszi forgalom sikeréhez.

A jutalom odaítélése is alapjaiban megváltozik. Az előző években alkalmazott mutatószámos kiértékelés, amely nem tudta kellően értékelni a vasutasok munkáját, *teljes egészében megszűnik.*

A jutalom odaítélése a szolgálati főnökök hatáskörébe kerül.

A szolgálati főnökségek jutalomkeretet kapnak, amelyet — az üzemi szervek javaslatainak meghallgatása után — a legtevékenyebben dolgozó vasutasok között osztanak fel. *Az első ilyen jutalomkifizetés a szeptemberi teljesítmények után október 14-én történik.*

Az új intézkedés jelentős hatáskört biztosít a szolgálati vezetőknek. Ez egyben azt is jelenti, hogy a szolgálati vezető megnövekedett felelősségérezettel, alapos mérlegeléssel mérje fel az egész hónapi munkát, a dolgozók teljesítményeit, hogy a jutalom az arra érdemes dolgozóknak jusson. A szakszervezetet és a pártszervezetet is felelősség terheli, hogy a jutalmazás odaítélésénél megalapozott javaslatokat tegyenek.

A jutalom-keretösszeg megállapítása az előző évi jutalom forintértékének felel meg. A keret megállapítását a vasútigazgatók végzik. *A vasútigazgatóknak joguk van az őszi forgalomban gyengén működő szolgálati helyek jutalomösszegét 30 százalékkal csökkenteni, és ezt az összeget jól működő szolgálati helynek odaítélni.*

A jutalmazás összege 50 forintnál kisebb nem lehet, felső határ azonban nincs megállapítva. A szolgálati főnök a kereten belül

a létszám egy százalékáig olyan dolgozót is bevonhat a jutalmazásba, aki a felsorolt munkakörökben nincs feltüntetve,

de munkájával érdemeket szerzett a jutalomra.

Az új rendelet, az őszi forgalmi jutalmazás új rendszere, tehát jelentős lépés előre, *növeli a szolgálati főnökök hatáskörét, szélesíti a jutalomban részesülők számát és mentes a bürokratikus megkötöttségektől.* Most az a feladat, hogy minden szolgálati vezető bátran éljen biztosított jogkörével és az anyagi ösztönzés helyes alkalmazásával tegye anyagilag is érdekeltté a vasutasokat a jó munkában. Ez előfeltétele, hogy győzelmesen vívjuk meg az őszi forgalom nagy csatáját.



1930 óta vasutas Nagy V. József tornyos váltókezelő. Éber, körültekintő szolgálatot lát el Budapest—Ferencvárosban. (Kovács Géza felv.)

A vasutasok tüzelőellátása

A „Szocialista Vasútért" szerkesztősége kérdéssel fordult az Anyagellátási Igazgatósághoz a vasutasok téli tüzelőellátásával kapcsolatban. A választ ezúton hozzuk olvasóink tudomására.

Az elmúlt télen a dolgozók tüzelőanyag-ellátásában mutatkoztak zavarok. Ennek az volt az oka, hogy a bányák egyrészt nem szállították le a kiutalt mennyiséget, másrészt pedig a szállított szén egy része gyenge minőségű volt. Zavart okozott az is, hogy a dolgozók a nyár folyamán tartózkodtak a tüzelő beszerzésétől. Ennek következtében elfekvő szénkészletek keletkeztek és így a nyárra és a kora őszre ütemezett szénszállítmányokat az állomások nem tudták átvenni. Az így kimaradt szénmennyiséget a tél folyamán a bányák pótolni nem tudták.

A múlt év tapasztalatain okulva, ebben az évben fokozottan hívtuk fel a dolgozók figyelmét, hogy már nyáron szerezzék be tüzelőszükségleteiket. A felhívás eredményeként május 15-től szeptember 30-ig az igényjogosultaknak mintegy 80 százaléka beváltotta részletfizetéses utalványát. A készpénzes utalvánnyal rendelkezőknek csak 13 százaléka tette meg ugyanezt.

Közismert, hogy a vasutas dolgozók a gyenge minőségű szeneket, valamint a túldrága brikettféleségeket nem vásárolják, pedig ebből utalják ki számunkra a nagyobb mennyiséget. Ez okozta azt, hogy a kiutalt szén egy részét, nehogy tönkremenjen, átadtuk a TÜZEP-nek. Ez mintegy 10 százaléka a kiutalt szénmennyiségnek. Sajnos, a lemondott szénféleséget a bányák nem tudják pótolni. A többi szenet a bányák csaknem teljes egészében leszállították.

Nyomatékosan rá kell mutatni arra, hogy ha a teljes kiutalt szénmennyiséget megkaptuk volna, ez a mennyiség még így sem fedezte volna a MÁV tényleges tüzelőanyag-szükségletét. Éppen ezért, hogy a vasutas dolgozók — ha csak részben is — hozzájussanak tüzelőjükhöz, kénytelenek leszünk a közeljövőben korlátozni a szén kiadását, illetve az utalványok beváltását. A faellátásban zavarokkal nem kell számolni.

NEMZETKÖZI „STAFÉTA-VONATOKAT"!

Itt az ősz és a tehervonattal utazó vonatkísérők elégedetlenek. Nem az időjárás miatt, mert arra nincs panasz. A nappalok melegek, akárcsak nyáron, s ha a hideg hajnalokon érezni is lehet már az ősz lehelletét, a posztóköpeny védelmet nyújt. Az elégedetlenségnek más oka van.

Jól emlékszünk még, hogy a *szófiai* és a *budapesti* értekezleteken arról tárgyaltak a szakemberek, hogyan lehetne meggyorsítani a nemzetközi szállítást. Ennek legfontosabb feltétele az lenne, hogy olyan irányvonatokat állítsanak össze, amelyek rendezés, megbontás nélkül haladhatnak országokon keresztül.

Tudjuk, hogy ilyenkor őszszel Bulgária rengeteg gyümölcsöt, főleg szőlőt küld Németországba, Ausztriába, Csehszlovákiába stb. A tárgyalások után azt vártuk, hogy a Bulgáriában összeállított vonatot átvesszük a román, vagy a jugoszláv vasutasoktól — mint váltófutásnál a versenyzők a stafétabotot —, s jóformán megállás nélkül roboghatunk vele keresztül az országon a csehszlovák, vagy az osztrák határállomásig.

Sajnos, nincs így!

★

Szeptember 23. Kelebián, a magyar—jugoszláv határállomáson élénk a forgalom. A tartalék megállás nélkül dolgozik. A forgalmi szolgálattevő, Vámos elvtárs rendelkezik.

— *Vezető elvtárs, a hetedik vágányon a vonat vége. Irják fel. Az elejét most fogja rátolni a tartalék az ötödikről* — mondja a jelentkező vonatvezetőnek. A vonatvezető méltatlankodik.

— *Az ötödikről teszik rá az elejét?* — kérdezi. — *Nem a harmadikról?*

— *Nem. A vonat vége Szobátmenet rendeltetésű romló, az eleje pedig vegyes „holtelegy".*

— *De hiszen a harmadikon is van 30 kocsi szőlő, miért nem megy együtt az egész? Jó zárt vonat lenne Szobra* — értetlenkedik tovább a vonatvezető.

— *Igaz, de az a harminc kocsi később érkezett, ezért később is megy tovább egy másik vegyes elegyű vonattal. A menetirányító is így rendelte* — teszi hozzá, hogy valamenynyire érthetőbbé tegye a furcsa intézkedést. Mert ezt csakugyan nem lehet megérteni, hacsak az állomási terv szempontjából nem, hogy a kocsitartózkodási norma kedvezőbben alakuljon.

— *De siessenek vezető elvtárs!* — mondja még a szolgálattevő. — *A legrövidebb időn belül indulni kell. Odaát is* — mutat a határ felé — *két tartalék dolgozik és csakúgy nyomják át" a vonatokat.*

A vonatvezető elmegy, miközben csak magában dörmögi:

— *Ott is rendeznek, itt is rendeznek és mégis rendetlenség van.*

★

10 óra 25 perckor a 955-ös 25 percnyi késéssel elindul Kelebáiról. *Szabadszállásról* már 94 perc késéssel megy tovább, miután a „vegyes" elegyrészből két kocsit kisorozott. Ezt azonban még megbocsáthatjuk, mert a két üres kocsi sürgős rakodáshoz kellett. *Kunszentmiklós—Tasson* a személyvonatok miatt 157 percre nőtt a késése a menetrendjéből kiesett gyorstehervonatnak.

Soroksár állomáson kitérőbe járt a vonat. A menetirányító utasította a vonatszemélyzetet, hogy a „holtelegyet" (amit állítólag ugyancsak a menetirányító sorozatott a vonatba), sorozzák ki a tizedik vágányra. *Ferencváros* csak a romlóküldeményeket fogadja. Így csak 20 óra 10 perckor indulhatott tovább a vonat. Ferencvárosba 20 óra 36-kor érkezett 280 perc késéssel.

— *Lássuk csak, hogy néz ki ez a vonat?* — kérdezik a forgalmi irodában a vonatvezetőtől.

— *Tessék* — mutatja az a terhelési másolatot. — *25 kocsi Szob-átmenet, két kocsi szőlő Hegyeshalom, kettő zöldpaprika pedig Hidasnémetin át.*

— *De mennyi a szobiak közül a Bad-Schandau rendeltetésű? Mert ezt külön szétsorozzuk!*

— *Tizennégy kocsi.*

Közben a tartalék már rá is járt a vonatra, hogy megkezdjék a tolatást. A kocsirendezők lámpásai, mint apró szentjános-bogárkák imbolyognak a vonat mellett. Megszokott éjszakai kép. S eszembejut: talán éppen így rendezgetik az ilyen vonatokat most máshol is. *Szófiában*, vagy *Russén*, *Suboticán* meg *Kelebián*, *Curticin* és *Lökösházán*, *Szobon* vagy *Sturovón*. Pedig mindnyájunk, minden nép érdeke egyformán az ellenkezője lenne.

Kovács József
vonatvezető,
Budapest-Ferencváros

A 125 000 TONNÁS SZÉNTAKARÉKOSSÁGI MOZGALOM ELSŐ FÉLÉVI EREDMÉNYEI A BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGON

Szakszervezetünk kezdeményezésére ez évben *125 000 tonna szén megtakarítását* vállalta a vasutasság. *A budapesti igazgatóság területén ebből 55190 tonna szenet kell megtakarítani.* Az év elején uralkodó szokatlanul zord időjárás miatt a tervezett mennyiséget igazgatóságunk nem tudta havonta teljesíteni. Csak májusban, júniusban sikerült lemaradásunkat behozni és július 31-re már *113 százalékra teljesítettük a tervet.* Ha figyelembe vesszük, hogy a budapesti igazgatóság 1955-ben 880 725 tonna szenet fogyasztott 167 millió forint értékben, láthatjuk, hogy csak egyetlen százalék megtakarítása is több mint másfélmillió forintot tesz ki. Ebből az összegből jelentős beruházások eszközölhetők.

Akik jól és akik rosszul takarékoskodtak

Dolgozóink megértették szakszervezetünk felhívását, lelkesedéssel veszik ki részüket a szentakarékossági mozgalomból. A Keleti fth. 122 százalék, Hatvan fth. 144 százalék, Szolnok fth. 175 százalék, Pusztaszabolcs fth. 209 százalék, Cegléd fth. 221 százalékra teljesítette vállalását. Kedvezőtlen körülmények miatt ezideig nem teljesítette szénmegtakarítási tervét a Hámán Kató fth., Ferencváros fth. Déli fth, Vác fth, és Rákos fth. Valamennyinek azonban megvan még a reménye és lehetősége, hogy lemaradását pótolja. Szállítási kötelezettségeink legjava, az őszi nagy forgalom csak most következik és az eddigi tapasztalatokat, jó munkamódszereket felhasználva, teljesíthetik vállalásukat.

Törődjünk a kazánnal

A szénmegtakarítás legfőbb lehetősége a jól karbantartott kazán és gépezet, valamint a jól kiképzett mozdonyszemélyzet. Ahol gyakoriak a kazán és gépezet meghibásodások, oít nincs megtakarítás. De jelentős megtakarításokat érhetünk el túlsúly vállalásával is. A Keleti fth., Szolnok, Pusztaszabolcs fűtőházak eredményei nemcsak azt tükrözik, hogy mozdonyaikat jól karbantartják, hanem *túlsúlyos vonatok vállalásával is javítják eredményeiket.*

Igazgatóságunk széntakarékossági bizottsága felismerve azt, hogy a szénnel való takarékosság nemcsak a vontatás belső ügye, hatékonyan bevonta munkájába a forgalom és a kereskedelmi szakszolgálat dolgozóit is. A vonatok rendes kiterhelése, ácsorgásmentes közlekedése érdekében igazgatóságunk vezetőinek útmutatása mellett *ismételten megvizsgáltuk a mozdonyok ún. mellék és meddő teljesítményeit is.* Megállapítottuk például, hogy *jelentős megtakarítások érhetők el a tolatógépek jobb kihasználásával* az I. rendű gőztartás és a II. rendű gőztartási órák csökkentésével.

Itt is van még sok javítanivaló, mert pl. igazgatóságunk területén 1956 januárjában 155 tartalék 63 547 tolatási órát teljesített, júliusban pedig 164 tartalék 62 823 órát tolatott. Vagyis 9 többlet mozdony felhasználásával 724 órával kevesebb tolatást végeztünk, mint januárban. Vagy pl. januárban 141 227 ún. meddő vagyis gépmeneti km-t teljesítettünk, míg júliusban 165 827 km-t tett ki a meddő mozdony km. A jelzőknél való feltartóztatás több mint 22 százalékot csökkent ugyan január óta, júliusban mégis 13 758 esetben tartóztatták fel vonatainkat. Ha számításba vesszük, hogy például egyórai I. rendű gőztartás alatt kb. 40 kg szén fogy, például a júliusban felmerült 77212 I. rendű gőztartás alatt 308,84 tonna, azaz 586 796 Ft. értékű szenet tüzeltünk el. Látjuk tehát, hogy a szénnel való takarékossággnak milyen óriási lehetőségei vannak még előttünk.

1955. évben 100 000 tonna szén megtakarítását vállaltuk. A budapesti igazgatóságra eső 44 000 tonnát 46 230 tonnára, vagyis 5 százalékkal túlteljesítettük. Ugy gondoljuk, hogy mozdonyaink jó karbantartásával, gondos, körültekintő mozdonyfelhasználással idei tervünket is teljesítjük. Bár a nehezebb rész még hátra van, igérhetjük: ez évi szénmegtakarítási vállalásunkat is túlfogjuk teljesíteni.

A budapesti igazgatóság széntakarékossági bizottsága nevében:
Kiss József

Határozott intézkedést!

Vonatok érkeznek, indulnak egymás után, sőt, egyszerre is különböző irányokba. A vonatkísérők helyiségében sorba jelentkeznek szolgálatba az emberek. A 698/II. számú vonat személyzete is most jelentkezik.

— Egyelőre még nincs gépük, pihenjenek — mondja a vezénylő a vonatvezetőnek. S az emberek „pihennek", mert, mi mást tehetnének. A boszszankodás nem sokat segít. Különben is a vonatkísérők már megszokták, hogy a nagy igyekezet után — hogy egy percet se késsenek szolgálatból — félnapokat is várniok kell vonatra vagy gépre. Mostanában legtöbbször gépre, mert a megnövekedett forgalom miatt annyi a vonat, hogy bizony a fűtőházak sem győzik „szuszszal".

Reggel 6 óra az idő, amikor a keleti rendezőbe kérik a 698/II. vonat csapatát. A vezényletben eltöltött négy órai várakozás után újabb négy és fél órai várakozás következik, mire jelentkezik a vonat mozdonya. a 411—403-as cegledi gép. Az 1799. számú vonatot hozta az éjjel Rákosrendezőre. Onnan jött most négy óra hosszáig gépmenetben.

11,25-kor kész a fékpróba, indulhat a vonat, szabad a kijárati jelző, a forgalmi szolgálattevő meneszti a vonatot. Ám a vonat közepéről „megállj"-jelzést intenek. Az egyik kocsivizsgáló ide-oda szakadva rohan a mozdonyhoz.

— A vonat közepéről, a 225 458. számú kocsit ki kell sorozni. a hordrúgótám hiányzik. — Mindenki káromkodik. — Ezt nem tudták előbb észrevenni? — kérdi a mozdonyvezető. Közben már emelőt vittek a kocsihoz. Megpróbálják a javítást elvégezni, hátha mégsem kell a kocsit kilökni. Csakugyan sikerült a javítás. 11,55-kor indulhat a vonat.

Megállás nélkül ér *Vecsésre* 12,36-kor. — Egy kocsit fel kell venni — mondja a forgalmi szolgálattevő.

— Lehet máris? — kérdezi a vonatvezető.

— Még nem, mert előbb az 1798-as tolatni fog, négy kocsit hozott.

— Akkor miért nem viszi el ezt az egy kocsit? — vélekedik a vonatvezető.

— Annak a személyzete ragaszkodik ahhoz a rendelethez, mely szerint tolatós tehervonat nem továbbíthat állomási kocsit. De a kocsi sürgős és nem várhatunk vele darabárus vonatra.

— Ez is tolatós tehervonat — mondja a 698/II. vonat vezetője. — Akkor ez sem veheti fel, ha pedig mégis tolatós tehervonattal küldik el, vigye az 1798-as. Annak itt úgyis dolga van, kocsit hozott, vegye fel az a kocsit, minket pedig engedjenek tovább, ne álljon itt két vonat is.

Végül az állomásfőnök tesz igazságot. A 698/II. mehet tovább. 15 percig kellett várnia ilyen hiábavaló vita miatt. A vonat először Monoron tolat, majd Pilisen. Itt a hizlaldába be kell állítani három kocsi előt, valamint kocsikat kellett mérlegelni. Amikor a tolatás befejeződött, telefonhoz hívták a vonatvezetőt.

— Halló, itt Monor állomás szolgálattevője — hallatszott egy női hang. — Most szólt a KTG, hogy a vonatjukban van öt üres fedett kocsi, ugyanis holnapra kellene nekünk exportrakodáshoz. Elrendelte, hogy sorozzák ki a vonatból, és majd a 99-es visszahozza Monorra a kocsikat.

— Az az öt kocsi Ceglédre van utalva — hivatkozott a vonatvezető a kocsielosztásra, de hiába. Monor ragaszkodott a kocsikhoz. A vonatvezető visszament, hogy elvégezzék a kocsik kisorolását, de újra telefonhoz hívták. Cegléd mozdonyfelvigyázója érdeklődött, hogy kb. mikor ér a vonat Ceglédre, mert a mozdony nagyon sürgős az 1799. számú vonathoz.

— Megyünk, csak még itt Pilisen újra tolatunk egy kicsit — ígérte a vonatvezető. Ekkor a menetirányító hangja szólt közbe: — Vonatvezető elvtárs, hagyják a tolatást, holnapig majd szerzünk Monorra kocsikat, induljanak azonnal.

S a vonat határozott utasításra indult tovább. Nem telt bele egy óra, már Cegléden volt. Visszafelé, az 1799-es, végig rendesen közlekedett.

— Hiába, a vasútnak az a tulajdonsága, hogy megy, nagyon jól megy, ha határozott, hozzáértő emberek irányítják, azonban megáll, lemarad, ha sok a tétovázás és a határozatlan kapkodás. Ennek pedig semmi helye, különösen az őszi forgalom idején.

A munkavédelmi aktivisták a IV. kongresszus előtt

Az SZKP XX. kongresszusa és azt követően pártunk Központi Vezetősége is rámutatott arra, hogy *„túlontúl nagy az egyetértés a gazdasági vezetés és a szakszervezet között"*, vagyis a szakszervezet nem minden esetben folytat következetes harcot a dolgozók jogainak védelméért.

A harcos szellem ellanyhulása a vasútnál különösen *az utazószemélyzet, a vonatkísérő dolgozók túlzott igénybevételénél* mutatkozott meg és abban, hogy munkakörülményeik megjavításáért alig történt valami.

Ezen a hibán akar most javítani *Ferencváros-állomás* üzemi bizottsága és a vonatkísérők műhelybizottsága. Ezért elhatározta, hogy a műhelybizottságokat új aktivistákkal frissíti fel. *A felfrissítést a munkavédelmi aktivahálózaton kell kezdeni.* Ezért szeretném néhány szóban vázolni azokat a feladatokat, amelyek a munkavédelmi aktivisták előtt állnak.

A munkavédelmi aktivista elsőrendű feladata, hogy minden olyan jelenség ellen harcoljon, amely baleseti veszélyt rejt magában, legyen ez akár műszaki, akár pedig a dolgozó túlzott igénybevételével járó intézkedés.

Tudom, hogy sokan legyintenek erre: *„Harcoljunk? Ugyan mi értelme van annak?" Pedig igenis van!* Különösen most, a Központi Vezetőség júliusi ülése óta sok mindenben következett be kedvező változás. Igy a szakszervezet munkájában is. Tehát *most van itt az ideje annak, hogy sok régi igazságtalanságot, köztük a vonatkísérők sérelmeit is orvosoljuk.*

A kedvező adottságokat azonban csak úgy tudjuk teljesen a magunk javára fordítani, ha *összeforrottan, szervezetten igyekszünk megjavítani a munkavédelmet.* Ha minden vonatkísérő egyben *munkavédelmi aktivistává* is válik és azonnal jelenti a műhelybizottságnál azokat a nehézségeket, mulasztásokat, amelyeket munkája közben tapasztalt, sokkal rövidebb idő alatt elérjük a célunkat.

A vonatkísérők hívják fel a figyelmet azokra az állomásokra, ahol tolatások alkalmával azt tapasztalják, hogy a tér nincs megfelelően kivilágítva. Jelentsék, hogyha valahol a pályatest az elvégzett javítási munkák után huzamosabb ideig sincs rendbehozva (például *Nagytétény—Diósd, Tatabánya-alsó* stb.). Ahol a vonatfelvétel alkalmával azt tapasztalják, hogy az egy vágányon levő kocsik nincsenek összetolva és összekapcsolva (gyakori az ilyen eset *Győr-rendező*, *Kelenföldön*). Ahol a tolatós vonatokban az elegyet nem állomási sorrendben, hanem szanaszét sorolják be (például *Pusztaszabolcson*).

Rövidesen itt a tél, a zord időjárás. A vonatkísérők jelentsék azokat az állomásokat, ahol a pihenőhelyeket nem készítették kellőképpen elő. A zárfékezők követeljék télen a csukott fékbódét, a vonatvezetők pedig a fűthető kalauzkocsit.

Általában közöljenek minden olyan eseményt, mégpedig pontos időadattal együtt, amelyek megnehezítik a vonatkísérők munkáját, így a túlzott igénybevételt, a ki nem adott szabadnapokat.

A SZOT IX. teljes ülése szélesebb perspektívát nyitott a munkavédelmi aktivisták előtt. A szakszervezet közelgő IV. kongresszusa is *minden eddiginél nagyobb segítséget ad a dolgozók munkavédelméhez*, de természetesen a kongresszus és a kongresszusi határozat sikerét nem szabad csak a központi vezetéstől várni. *A kongresszus sikeréhez nekünk is hozzá kell járulnunk* cselekedeteinkkel és azzal, hogy nyitott szemmel járva, feltárjuk a hibákat, felhívjuk a figyelmet a tapasztalt mulasztásokra.

Boros Ernő
munkavédelmi előadó,
Budapest—Ferencvaros

Komoly dolog-e a balesetelhárítás?

Biztonsági technikai vizsgán jelentem meg szeptember 20-án. A vizsgáztató bizottság kérdésére megmagyaráztam, hogy mi célt szolgál a műhelyszemle. Amikor elmondtam, a vizsgáztató azt kérdezte, hogy a szemlén a szakszervezet képviselve volt-e? Erre nem tudtam válaszolni, mert én egyedül az orvost ismerem. A vizsgáztató megdöbbenten kérdezte:

— *Hát nem ismeri Malicza elvtársat? Itt van mellettem.*

— Most már ismerem, miután megmondták. Láttam is a szemle alkalmával.

Ezután újabb kérdés következett:

— *Ki a biztonsági megbizott?*

— Molnár elvtárs — feleltem. A vizsgáztató kijelentette, hogy az már elment nyugdíjba, az új megbizott nevét mondjam.

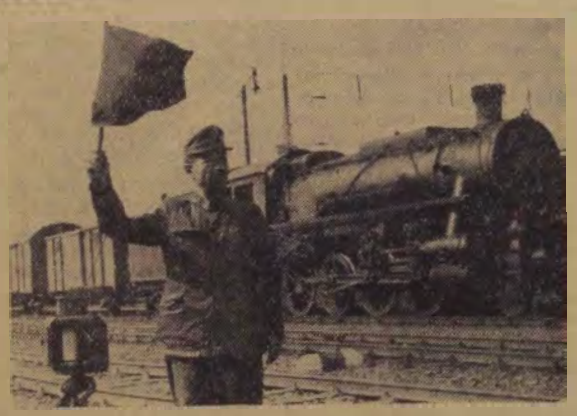
— Nem tudom.

— *Itt ül mellettem, Balázs elvtárs a neve.*

E párbeszéd után nemsokára kaptam egy igazolványt, amely szerint a KPM I. (Vasúti Főosztály G): 210/14296/1956. 7. D. III. számú rendeletére megtartott biztonsági technikai vizsgán *gyenge* eredményt értem el.

Én a balesetelhárítást komoly dolognak tartom, éppen ezért *felhívom az illetékesek figyelmét arra, hogy az én vizsgáztatásom komolytalan volt.* A jövőre nézve pedig elvárom, hogy ilyen vizsgáztatással ne zavarjanak a munkaidő alatt, mert egyrészt károsodom én, másrészt a népgazdaság, de haszna senkinek nincs belőle. Munkahelyünkön számos baleset fordulhat elő. Megtörténik, hogy üvegkemény szelencét kalapáccsal verünk vagy forró olajjal dolgozunk. Nem lenne-e hasznosabb megkérdezni, *hogyan védekezzünk a szerterepülő szilánkok, vagy a fröccsenő forró olajcseppek ellen?* És sok más ehhez hasonló kérdés akadna. Ezek közül egyet sem kérdeztek. Az volt a döntő, hogy ismerem-e és tudom-e a nevét azoknak az elvtársaknak, akik ielen voltak a szemlén. Én a neveket nem tudtam, miután ezek az elvtársak nem mutatkoztak be. Igy tehát a vizsgán levizsgáztam. De meg kell mondanom, hogy *a vizsgáztatóknak is rossz minősítésű bizonyítványt állítanék ki — ha rajtam múlna.*

Selmeci János
Északi Járóműjavító X. oszt.



Harmincnégy éve szolgál a vasúton Sára Gábor kocsimester. A őszi forgalomban, Budapest-Ferencváros állomáson kitűnő munkájával segíti a csúcsforgalom lebonyolítását. Kocsikifutási tervé 115, fajlagos kocsimozdítási tervét pedig 110 százalékra teljesíti (Kovács Géza felv.)

Ahogy nálunk is történni szokott



Túlteng az adminisztráció, át kell szervezni.



Átszervezték . . .

ERŐTELJES, TARTALMAS VITA A SZAKSZERVEZET KÖZPONTI VEZETŐSÉGÉNEK ÜLÉSÉN A IV. KONGRESSZUS BESZÁMOLÓJÁRÓL

A IV. kongresszus előtt utoljára ült össze a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége. Igy ez az ülés bizonyos mértékben visszapillantást is jelentett az elmúlt négy év munkájára. Visszapillantást és mértéktartó értékelést, hiszen a központi vezetőség az értékelést a IV. kongresszuson a dolgozók tízezreit képviselő küldöttektől várja. Ezen az ülésen sokkal inkább helyet kapott a jövő, mint a múlt, s ez igen dicséretes erénye volt az utolsó központi vezetőségi ülésnek. Azt mutatta, hogy a központi vezetőség tagjai, bármilyen választási eredményt hozzon is a IV. kongresszus, a szakszervezeti mozgalom új útjain akarnak járni, felelősségérzetük teljével kívánnak részt venni a munkában, s a megválasztandó új vezetőségnek olyan örökséget adnak át, amelynek helyes, bátor, következetes felhasználásával a szakszervezet valóban a dolgozó ember érdekeinek legfőbb őre lehet.

Arra, hogy a most lelépő vezetőség hogyan töltötte be ezt a hivatását, a dolgozók érdekeinek védelmét, főképpen a legfelsőbb szakszervezeti fórum, a IV. kongresszus hivatott választ adni —, de a központi vezetőség mostani utolsó — és ugyanilyen mértékben az előző, július 9-i — ülése világos, érthető álláspontot szögezett le. A szeptember 28-i ülésen, amelyen a kongresszusi beszámolót, valamint a SZOT IX. teljes ülésének határozatából adódó feladatokat vitatták meg, közel két tucat hozzászólás hangzott el, s a hozzászólások zömében azt tükrözték, hogy a szakszervezeti vezetők emberi, erkölcsi és hivatásbeli kötelességüknek tekintik a dolgozókról való fokozottabb gondoskodást.

Nem sokkal a IV. kongresszus előtt nagyon biztató lépést jelentett a központi vezetőség ülése ahhoz, hogy a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének legutóbbi ülése után kialakult kedvező politikai légkörben szakszervezeti életünkben is mélyreható változások következnek be, értve ez alatt elsősorban a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását, valamint a kulturális nevelőmunkát. Ezen az úton jelent majd fontos állomást a IV. kongresszus, s ezért döntő annak minél alaposabb, lelkiismeretesebb előkészítése.

A szeptember 28-i vezetőségi ülés igen nagy segítséget adott az előkészítéshez, a beszámoló feletti tartalmas vita számos javaslattal, módosítással tette teljesebbé a beszámolót. Ha a többi szakszervezeti szerv, a területi és üzemi bizottságok is hasonló lelkiismeretességgel foglalkoznak —, mégpedig a kongresszus közeledtével mindig fokozódó erővel — a IV. kongresszus előkészítésével, a SZOT IX. teljes ülésének határozataival, akkor szakszervezetünk be tudja majd tölteni hivatását, a kongresszus határozata hosszú időre irányt tud mutatni nemcsak az új központi vezetőségnek, hanem az egész szakszervezeti mozgalomnak a vasúton.

Szorosan össze kell kapcsolni a termelést és a dolgozó emberről való gondoskodást

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének szeptember 28-i központi vezetőségi ülését *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke nyitotta meg. Tájékoztatót adott a legutóbbi, július 9-i központi vezetőségi ülés óta eltelt időszak munkájáról. Megállapította, hogy

a SZOT plénuma nagy segítséget adott a szakszervezet munkájához.

Ennek eredményei már érezhetők is. *Nem szabad azonban azt várnunk, hogy a problémákat egyik napról a másikra meg lehet oldani.* Csak fokozatosan lehet megtalálni minden kérdésnek a megoldását, s ez érthető is, mert az utóbbi években főleg a termelés volt a szakszervezeti munka előterében. Most már *helyes irányban halad a szakszervezet érdekvédelmi munkája is.* Ezzel kapcsolatban megemlítette, hogy *rövidesen megalakulnak a vasútnál is az egyeztető bizottságok*, amelyek fokozottabban védik a törvényességet és megszüntetik az önkényeskedéseket.

Beszámolt arról, hogy nemrégiben a szakszervezet vezetői megbeszélésen vettek részt *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszternél. A megbeszélésen

a legégetőbb vasutas problémák kerültek szóba,

így a túlzott igénybevétel, a 450 órás szolgálati idők, amelyek törvénytelenek. Megvitatták a pihenőnapok kiadásának kérdését is. Rámutatott, hogy *a közeljövőben valószínűleg sikerül megnyugtatóan elintézni a csökkent munkaképességűek ügyét*, a Minisztertanács rövidesen foglalkozik ezzel.

A múltban az volt a legfőbb hiba — mondotta a továbbiakban —, hogy csak a termelésről beszéltünk, az érdekvédelemről nem. Most, amikor inkább előtérbe kerül az érdekvédelem kérdése, nem szabad az ellenkező hibába esni, vagyis *a termelést és a dolgozó emberről való gondoskodást szorosan össze kell kapcsolni.*

Gáspár Sándor elvtárs ezután röviden utalt a soronkövetkező feladatokra, majd megnyitotta a vitát a IV kongresszus beszámolója felett. A központi vezetőség tagjai a beszámoló kéziratát előzőleg megkapták, áttanulmányozták, s így kellő tájékozottsággal szóltak hozzá.

A szakszervezeti demokrácia erősítéséért

Az első hozzászóló *Kvassay István* elvtárs, a 3. szakosztály munkavédelmi csoportjának vezetője volt. Helyesnek tartotta, hogy a beszámolóban végigvonul a termelés, valamint a dolgozók érdekvédelme. Véleménye szerint azonban nem domborodik ki eléggé a beszámolóból, mit tett a szakszervezet vezetősége a szakszervezeti demokráciáért. Elég teret szentel a beszámolótervezet a bírálatnak és önbírálatnak, azonban a SZOT munkája felett nem gyakorolt megfelelő kritikát, holott a szakszervezet vezetősége által elkövetett hibák, különösen a dolgozók érdekvédelmét illetően, nagyrészt a SZOT hibáiból eredtek.

A nők és a fiatalkorúak problémáiról

A nők és a fiatalkorúak helyzetével foglalkozott felszólalásában *Horváth Géza* elvtárs (I/3. szakosztály). Javasolta, hogy a beszámoló részletesebben foglalkozzon a nők és a fiatalkorúak problémáival és

a szakszervezet gyakoroljon nagyobb ellenőrzést védelmük érdekében.

Az ellenőrzés szükségességének alátámasztására példákat említett. Így például rámutatott, hogy a dunapataji pályafenntartási szolgálatnál 14—15 éves fiúkat alkalmaznak krampácsolásra. Sok helyen szállító munkára alkalmaznak nőket és fiatalokat. Foglalkozott a továbbiakban az anyák munkaidejének rendezésével. Helyes, hogy tervezik az anyák szombati pihenőnapját, de az helytelen, hogy olyan formában szándékoznak megoldani, hogy ez öt napon keresztül 10 órás munkaidőt jelentsen. Módot kell találni arra, hogy másképp biztosítsák a heti 40 órás munkahetet.

Szabadfi József elvtárs, a szombathelyi területi bizottság elnöke felszólalásában rámutatott: a beszámoló megemlíti ugyan, hogy sok a tervmódosítás, de nem tartalmaz olyan javaslatot, hogy a tervmódosításokat a szolgálati helyek eredményeinek értékelésénél, é'üzem szintjének megállapításánál vegyék figyelembe.

Esse Lajos elvtárs, a szakszervezet bér- és munkaügyi osztályának csoportvezetője további javaslatokat tett a beszámoló bérügyi kérdésekkel foglalkozó részéhez.

A kollektív szerződések anyagi fedezete

Kinczli József elvtárs, a pécsi területi bizottság elnöke a kollektív szerződésekkel foglalkozott felszólalásában. Rámutatott, hogy a beszámolóban mindössze két bekezdés tárgyalja a kollektív szerződéseket. Ha azt mondjuk — fejtette ki —, hogy a kollektív szerződés az üzem alkotmánya, akkor feltétlenül nagyobb helyet kell szentelni a szakszervezeti munka e fontos részének. Rámutatott, hogy *az anyagi fedezet hiánya sokszor akadályozza a kollektív szerződések végrehajtását.* A szakszervezet tekintélyének teljes súlyával segítsük, hogy

a kollektív szerződések megkötésével egyidejűleg biztosítsák a végrehajtáshoz szükséges anyagi fedezetet is.

Általában a kollektív szerződések betartása érdekében is kívánatos lenne, hogy *a szakvonali vezetők, valamint az üzemi bizottságok nagyobb önállóságot kapjanak gazdasági ügyekben.*

Pajor István elvtárs (Sopron, GYSEV) szóvátette, hogy az egészségre ártalmas munkakörökben dolgozók munkaidejének csökkentését a dolgozók mindjobban sürgetik. A miskolci területi bizottság elnöke, *Frigyik Lajos* elvtárs arra mutatott rá, hogy a IV. kongresszus beszámolója leszűkíti a SZOT IX. plénumának anyagát. A beszámoló — javasolta — lépjen fel nagyobb igényekkel, éppen a IX. teljes ülés célkitűzései alapján. A dolgozók sokat várnak a szakszervezet IV. kongresszusától, ha ezt a várakozást a kongresszus nem tudja kielégíteni, a szakszervezetbe tömörült dolgozók tömegei éreznek csalódottságot.

Máté Sándor elvtárs, a 4. szakosztály vezetője a központi vezetőség munkájának tükrében foglalkozott a beszámoló hiányosságaival. Rámutatott, hogy a beszámoló elég alaposan foglalkozik a termelési kérdésekkel, azonban nem tárgyalja eléggé az egyes versenymozgalmakat. Hivatkozott az augusztus 1-én indult *„Az utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért"* elnevezésű új versenymozgalomra, amely a gyakorlatban igen jól bevált, értékes segítséget nyújtott az őszi forgalomhoz. A szakszervezet azonban nem törődik eléggé ezzel a versenymozgalommal, a központi vezetőség tagjai sem érdeklődnek eléggé utána. Foglalkozott a továbbiakban a versenynyilvánossággal. Megállapította: helyes, hogy szakítani kell a régebben elterjedt sablonos formákkal. De egyelőre csak elhatározás, semmi előrehaladás nincs a versenynyilvánosság színesebbé tételében.

Megállapította, hogy sok helyen még nem ismerik a szakma kiváló dolgozója szinteket. A szintek megállapítása nélkül a mozgalom nem fejlődhet, mert hiszen nem tudják értékelni. A vasút önköltségcsökkentéséről szólva kijelentette, hogy

eredményes önköltségcsökkentés csak akkor mutatkozhat, ha az illetékesek elismerik a MÁV jogos létszámigényét és ehhez megfelelő béralapot is biztosítanak.

A túlmunkát feltétlenül meg kell szüntetni, de ez is csak megfelelő béralap biztosításával lehetséges, úgy, hogy a dolgozókat ne érje károsodás. Kormányzatunk — mint mondotta — ismeri a vasutasok bérproblémáit és igyekszik az adott lehetőségek határain belül megoldani. Ez azonban csak folyamatosan történhet, mert tíz év felgyülemlett hibáit nem lehet egyik napról a másikra megszüntetni. *A vasutasok a legutóbbi időben már 7,2 millió forint béremelésben részesültek.* A továbbiakban válaszolt néhány olyan kérdésre, amelyet a hozzászólók említettek.

A túlóra kérdéssel foglalkozott *Petővári László* elvtárs, a Landler Jenő Járóműjavító ÜB-elnöke is. A túlórák elharapózásának elsősorban az az oka — mint mondotta —, hogy a vasút tervkiszabása valósággal a túlórákra épül. Bizonyos ellentmondást állapított meg a kongresszusi beszámoló és a dolgozók hangulata között. A beszámoló ugyanis megállapítja, hogy vasúti bérrendszerünk általában jó, ezzel szemben a dolgozók leginkább a bérrendszert bírálják. Véleménye szerint ez a kérdés mindaddig nem juthat teljesen nyugvópontra, amíg a vasúton belüli bérfeszültségeket meg nem szüntetik, ez pedig csak úgy lehetséges, ha az üzemek nagyobb gazdasági önállóságot kapnak.

A törvényesség megszilárdítása

Végh Lajos elvtárs, a 3. szakosztály vezetője rámutatott arra, hogy második ötéves tervünk igen kedvező változást jelent a vasút életében is, sokkal szélesebbre tárja a fejlődés útját. De főként csak a technikai fejlődéshez biztosít lehetőségeket,

a szocialista hitelek nem mutatnak ilyen kedvező képet.

Egyetértett azzal, hogy a kollektív szerződésekhez feltétlenül biztosítani kell az anyagi fedezetet, mégpedig *már a szerződés megkötésekor.* De ugyanígy biztosítani kell a beruházások elvégzéséhez szükséges munkaerőt és építési anyagot.

A törvényesség szigorú betartása érdekében — folytatta — *sor kerül a fegyelmi bíróság felállítására*, amely magasabb fórum lesz, mint az egyeztető bizottságok. Befejezésül a beszámoló legfőbb fogyatékosságának rótta fel, hogy nem foglalkozik az értelmiség kérdésével, az értelmiségről szóló párthatározat végrehajtásából a szakszervezetre háruló kötelességekkel. Ez annyival is súlyosabb hiba, mert nincs még egy olyan üzem az országban, ahol annyi értelmiségi dolgozik, mint a vasútnál.

A ferencvárosi fűtőház ÜB-elnöke, *Huszár* elvtárs a túlszolgálati időkről szólva rámutatott, hogy elsősorban a mozdonyvezetők 70—80 órás szolgálati idejét kell megszüntetni, mert a vasút biztonságosságának szempontjából ez a legdöntőbb.

Az indokolatlan áthelyezések ellen

Rácz Kálmán elvtárs, a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője megtörtént esetekkel bizonyította, hogy *sokszor nem elég indokoltak az áthelyezések.* Az indokolatlan áthelyezések miatt családjuktól elszakított dolgozóktól nem lehet ugyanolyan értékű, lelkes munkát kívánni. Kifejtette a továbbiakban, hogy a bérkérdés mellett a nyugdíj érdekli legjobban a dolgozókat. Igen sokat beszélnek a dolgozók az új nyugdíjtörvényről és sokszor túlzott a várakozásuk. A szakszervezeti funkcionáriusoknak meg kell magyarázniuk, hogy *a nyugdíjkérdést is csak fokozatosan, az állam teherbíró képességének arányában lehet megoldani.* Elsősorban a rokkant-nyugdíjak és az alacsony nyugdíjak rendezésére kell, hogy sor kerüljön. A szolgálati nyugdíj azonnali megoldásának még nincsenek meg az összes feltételei, ez csak fokozatosan történhet meg.

Debreceni József elvtárs (Szolnoki Járóműjavító) javasolta, hogy a kongresszusi beszámoló foglalkozzon részletesebben

a dolgozók orvosi ellátásával.

A bürokrácia még sokszor gátolja azt, hogy hosszabb betegségeknél időben megtörténhessen a rokkantság megállapítása. A dolgozók érdekvédelméhez tartozik — mondotta — az üdültetés rendszerének megjavítása is.

Fejleszteni kellene a családi üdülők hálózatát is.

Csanádi György elvtárs, az Államvasútak vezérigazgatója számolt be ezután a személyforgalmi korlátozásokkal előálló helyzetről. (Hozzászólását legutóbbi számunkban ismertettük). *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke csatlakozott Csanádi elvtárs szavaihoz és hangsúlyozta: igen türelmes, felvilágosító munkával kell a vasutas dolgozóknak az utazóközönség rendelkezésére állnia, különösen fontos a személypénztárosok és a jegyvizsgálók udvarias magatartása.

Bizalommal, megbecsüléssel teli légkör

Kvassay István másodszori hozzászólásában azzal foglalkozott, milyen legyen a szakszervezet újonnan megválasztandó központi vezetősége. A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének júliusi ülése megteremtette a bizalom légkörét a politikai életben. A szakszervezet új vezetőségének szakszervezeti életünkben kell megteremteni ugyanezt a bizalommal, megbecsüléssel teljes légkört.

A szakszervezet központi vezetősége tagjainak közelebb kell kerülni a dolgozókhoz.

Éppen ezért javasolta, hogy a központi vezetőség minden tagját bízzák meg egy-egy terület, üzem patronálásával. A központi vezetség negyedévenként tartson beszámolót egy-egy területen vagy gócponton a végzett munkáról. Feltétele végül a szakszervezeti vezetőség jó munkájának, hogy minél alaposabban támaszkodjon a szakszervezeti bizalmiak hálózatára.

Krajcsovicz János elvtárs (I/7. szakosztály) azzal egészítette ki Kvassay elvtárs hozzászólását, hogy a központi vezetőség munkájának alapja a teljes, nyílt őszinteség kell, hogy legyen.

Lelkiismereti kérdés, hogy a IV. kongresszus minél sikeresebb munkát végezzen

A vita során elhangzott hozzászólásokra *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke válaszolt. Előljáróban megállapította: helyes volt a beszámoló megvitatása, mert nagy segítséget jelentett a kongresszus előkészítésében. A hozzászólók sok olyan területre hívták fel a figyelmet, amely a beszámolóból kimaradt, vagy nem kapott jelentőségéhez mérten helyet. Ilyen volt

a nyugdíjasok ügye, a nőkkel és a fiatalokkal való foglalkozás.

De elkerülte a hozzászólók figyelmét, hogy a beszámolóból egyéb fontos munkaterületek is kimaradtak. Igy például nincs szó a *Hazafias Népfront* és a szakszervezet együttműködéséről, pedig ez feltétlenül szükséges. A szövegező bizottság úgy igyekezett összeállítani a beszámolót, hogy az világítsa meg ugyan a részletkérdéseket is, de ne aprózza el túlságosan a szakszervezeti munkát.

Lelkiismereti kérdés — folytatta —, hogy a kongresszus minél sikeresebb munkát végezzen. Nem kevesebbről van szó, mint négy év munkájának a lezárásáról és újabb négyévi időszak megkezdéséről. A lelépő vezetőség munkájában voltak hibák, bár ezeknek nagy része a múlt politikai hibáiból eredt. De jelentős eredményei is voltak a lezárult időszak munkájának. Négy év alatt jelentős előrehaladást tettünk a szakszervezeti mozgalomban, de legjobban a XX. kongresszus útmutatásai segítettek hozzá ahhoz, hogy megtaláljuk munkánk értelmét. Ezt kötelességünk átadni az újonnan megválasztandó vezetőségnek.

Végül a kongresszusi választások tervezett lefolyását ismertette, hangsúlyozva, hogy

a választásoknál az eddiginél sokkal jobban fog érvényesülni a szakszervezeti demokrácia.

Gáspár elvtárs befejezésül megköszönte a központi vezetőség négyéves munkáját és ezzel véget ért a központi vezetőség ülése, amelyről megállapítható, hogy eredményes volt, sok értékes útmutatást és javaslatot adott a kongresszusi beszámoló végleges elkészítéséhez.



Az Északi Járóműjavító olvasótermének egy része. (Kovács Géza felv.)



Az Északi Járóműjavító Pierre Semard nevét viselő kultúrházának DISZ szobájában a fiatalok szórakoznak. (Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

HOZZÁSZÓLÁS
A „KINEK A MULASZTÁSA?" CÍMŰ CIKKHEZ

A *„Szocialista Vasútért"* 38. számában jelent meg a *„Kinek a mulasztása"* című cikk. Ehhez szeretnék hozzászólni.

Az idén végeztem el a Vasútgépészeti Technikumot és augusztus 1-én álltam munkába. A mi helyzetünk valamivel rózsásabb volt, mint azoké, akik tavaly végeztek a technikumban, ugyanis *módunkban volt ahhoz a fűtőházhoz kérni magunkat, amelyhez a legközelebb lakunk.* Kaptunk egy irányítóivet, amelyen az állt, hogy *X. Y-t beosztjuk, mint technikus gyakornokot... fűtőházba 500 forint munkaköri bérrel, 260 forint besorolási bérrel.* Az irányítóív aláírója *Csanádi György* elvtárs, vezérigazgató.

Én a dombóvári fűtőházhoz kerültem, ahol a jelentkezés után beosztottak a lakatosokhoz. Mi sem kaptunk kiképzési tervet és hasonló helyzetben vagyunk, mint azok, akikről szólt a cikk. Vagyis nem tudjuk, hogy mi lesz belőlünk. A fizetéskor vártam a megállapított 760 forintot, *azonban 686 forintot kaptam, vagyis a IV. kategóriának megfelelő bért.* Amikor megkérdeztem, miért nem a gyakornoki bért, a 760 forintot kapom, nem tudtak válaszolni. *Tulajdonképpen azt sem tudjuk, hogy mi a beosztásunk, mert minden igazolványomon más-más foglalkozást tüntettek fel.* A személyi lapomon *technikus gyakornok*, a bélyegzőkártyámon *mozdonylakatos-gyakornok*, a XX. számú jegyemre *szakmunkás*, az arcképes igazolványomra pedig *fizikai munkás* beosztást írtak. Elkeserítő helyzet ez. *Tulajdonképpen nem tudja az ember, hogy miért dolgozik, nincs célja, nem látja a jövőjét és így természetesen nincs is kedve semmihez.*

Éppen ezért azt szeretném megkérdezni: miután a Pályafenntartási Technikumban végzettek egyévi gyakorlat után megkapták az egyenruhát és a tiszti rangot, *megkapjuk-e mi is? És ha megkapjuk, akkor jár-e már most a tisztgyakornoki rangjelzés?*

Úgy gondolom, hogy az elmondottak sok hozzám hasonló fiatal problémáiról szólnak és többeknek a panaszát tolmácsolom. Meg kell mondani, hogy a fűtőházak között is különbség van. Egyik helyen a fiúk irodában dolgoznak, máshol csak lakatosmunkát végeznek. A Pályafenntartási Technikumot végzetteknek ezzel szemben van egy füzetük, melyben elő van írva, hol, mennyi gyakorlati munkát kell végezniük. Miért nem lehet ezt nálunk is megvalósítani?

A Vasútgépészeti Technikumot végzettek nevében:

Bojtor Lajos,
Dombóvár, fűtőház

★

Bojtor elvtárs panaszos levele lényegében megismétli mindazokat a panaszokat, amelyeket már előző cikkünkben feltártunk és újabb, jogos kérdéseket tesz fel az érdekelteknek. Az említett cikk óta három hét telt el. De az illetékesek még mindig nem válaszoltak kérdésünkre, mint ha a technikumot végzettek körüli problémákért senkit sem terhelne felelősség. Kinek a mulasztása — adtuk előző cikkünknek a címet és most ugyanezt kérdezzük határozott és gyors választ várva!

A VASUTAS IFJÚSÁGI HÁZ HÍREI

AZ OLASZORSZÁGI Firenzében megrendezett repülőmodellező világbajnokságon nyolc versenyző képviselte a magyar színeket. A nyolc versenyzőből hárman, Horváth, Krizsma és Rádóczi elvtársak az Ifjúsági Ház modellező körének tagjai és mindhárman már többszörös válogatottak.

★

HARMINCEGY FIATAL utazott Csehszlovákiába egyhetes kirándulásra. A túrát az Ifjúsági Ház szervezte és a csoport tagjai között megtalálhatók a különböző szolgálati ágak dogozói, mozdonyvezetők, fűtők, lakatosok, kocsirendezők, műszereszek, műszaki, értelmiségi és adminisztratív dolgozók. Ez volt az első külföldi túra, a jövőben több hasonlót kíván szervezni az Ifjúsági Ház, melyre a budapesti igazgatóság DISZ-szervezeteinek tagjai is jelentkezhetnek.

★

AZ IFJÚSÁGI HÁZ vasút-műszaki modellező körébe október 5-től október 31-ig jelentkezhetnek — szakképzettségre való tekintet nélkül — budapesti fiatalok. A jelentkezőket jól felszerelt műhely és tapasztalt modellezők várják.

A Vasutas Ifjúsági Ház címe: Budapest, XIV. kerület, Thököly út 41.

A gyermeküdültetésről

A „Szocialista Vasútért" szeptember 10-i számában olvastam, hogy a nyáron 2760 vasutas gyermek részesült üdülésben, s jövőre 240-nel több gyermek számára nyílnak meg az üdülők, nyári táborok kapui. Olvastam azt is, hogy a jövőévi gyermeküdültetés minél zavartalanabb lebonyolítása érdekében már szeptemberben megkezdték az előkészületeket.

Amikor olvastam a cikket, arra gondoltam, milyen boldogság lehet a szülőknek, hogy gyermekükről ilyen szeretettel gondoskodik államunk, s hogy a szakszervezet minden lehetőt megtesz a vasutas gyermekek gondtalan, vidám nyaralásáért. Mint négygyermekes családapa, különösen átéreztem, milyen felejthetetlen élményt jelenthet a gyermekeknek a gyönyörű környezetben, boldogan eltöltött két hét. Sajnos az én gyermekeim közül még egyik sem ismeri ezt az élményt és éppen ezért fordulok, nemcsak a magam, hanem sok többgyermekes vasutascsalád nevében a szakszervezethez. Arra kérjük a gyermeküdültetés előkészítésével foglalkozó elvtársakat, hogy minél nagyobb körültekintéssel és minél több szívvel járjanak el a gyermekek kiválogatásánál.

Azt szeretnénk kérni — s bizonyosan ez a szakszervezet törekvése is —, hogy minél több olyan gyermek mehessen üdülni jövőre, aki eddig még nem volt. És szerezzen a szakszervezet minél több örömet a sokgyermekes családoknak azzal, hogy legalább egy gyermekükre gondol az üdültetésnél. Eddig sajnos nem mindig érvényesült az az elv, hogy a gyermekek számát is figyelembe vették a kiválogatásnál. Jól tudjuk, mi, többgyermekes szülők, hogy még nem mehet minden családból egy gyermek nyaralni, de éppen ezért szeretnénk, ha a kiválogatás minél kevesebb szülőben és gyermekben keltene családot — tehát, ha a méltányosság szigorúan érvényesülne.

Bakó János
Miskolci igazgatóság.

Itt van csak igazán pótolni valónk

— Tudod-e, hogy mikor játszották Magyarországon az első labdarúgómérkőzést?

Ezt a kérdést minap egy igen jóképességű labdarúgónknak tették fel barátti körben.

A kérdezett egy pillanatra felvágta fejét és olyan ábrázatot vágott, mint akit valami sértés ért... és néma maradt. Pedig a kérdés feltevőjének nem volt szándéka zavarbahozni kedvencét, csupán annak sporttörténelmi jártasságára volt kíváncsi. A kérdés nem filozófiai területen mozgott, sőt nem mondható komplikált művészettörténeti kérdésnek sem, csupán a labdarúgó „szakmájával" szorosan egybevágó volt.

A barát arra volt kíváncsi, hogy a labdarúgópályák egyik „koronázatlan fejedelme" ismeri-e azokat a körülményeket, amelyeknek köszönheti mai népszerűségét.

Magában az a tény, hogy élvonalbeli sportolónk egyike-másika nem ismeri a sporttörténelmet sem, még nem lenne túlzottan nagy baj. A súlyos hiba abban rejlik, hogy a fenti eset nem elszigetelt jelenség, hanem — sajnos — erősen tipikus. Azaz; versenyzőink nagy része tökéletesen elégedett azzal, hogy jól rúgja a labdát, kiválóan úszik, vagy nagyszerűen fut, de azontúl már édeskeveset törődik ismereteinek bővítésével.

Az igaz, hogy ez a szellemi elmaradás már sokakat foglalkoztatott, de a szép terveken kívül tovább kevesen jutottak. A sportvezetők egy része „tapintatból" nem foglalkozott az ilyen kérdésekkel. De vajon tapintatosnak mondható-e az olyan nevelő (mert ugyebár a sportvezető egyúttal nevelő is!), aki megelégszik az izmok fejlesztésével anélkül, hogy gondot fordítana arra, hogy a nagyszerűen növekedő testi erővel a szellem is lépést tudjon tartani.

A felelet roppant egyszerű: az ilyen sportvezetőt nem a tapintatlan, hanem a hanyag jelző illeti.

Sportmozgalmunk egyik nagy célja: testben és lélekben egyaránt erős fiatalságot nevelni a hazának. Igen, testben és lélekben feilett fiatalságot kér a haza! E kettő nem választható szét, hiszen lényegében egy fogalmat takar.

Ma már bátran bevallhatjuk, hogy sportmozgalmunk ebben a kérdésben — sajnos — jobbára csak a szavak mellett maradtettekben vajmi keveset cselekedett a szép és nemes cél eléréséért. Csak az út egyik oldalán gyönyörködött a fiatal hajtás növekedésében és itt minden hibát „felszámolt", hiányosságot „lemorzsolt" sőt „súlyponti kérdést képezünk" a mulasztások „terén".

Kezdjük; az első labdarúgómérkőzést Magyarországon 1897 május 9-én a Millenáris-pályán játszották.

Mécs László



A Kőbányai Törekvés ifjú birkózói edzés közben, Biczó Géza edzővel. (Kovács Géza felv.)

Ütközet

CSATIANÓS ÜGY

Blaskó György pápai vonalbejáró sintörést fedezett fel. A pénzjutalmat viszont a pályamester vette fel. Ezen aztán el-



vitázgattak, aminek az lett a vége, hogy a pályamester arcul ütötte a vonalbejáró őrt. Szép kis eset! Jutalom helyett pofon. Ez aztán arculcsapása az igazságnak, az emberi méltóságnak.

MEGÁLLAPÍTÁS

Karácsond állomás felvételi épülete előtt díszkert terül el. A díszkertben nem oda való módon disznóól éktelenkedik. Ezt a visz-



szatetsző tényt már 1950-ben megállapította egy állomásvizsgálat. És azóta már minden esztendőben megállapítják ezt a „hiányosságot". A disznóól viszont marad. Jól jön az állomásvizsgálatot folytatóknak, ha van mit megállapítaniok.

CSAK IGÉNYESEN!

A miskolci TBKE adminisztratív dolgozói illetéktelen módon számos lelláti holmit kaptak használatra. Ezek közül felsoro-



lunk néhányat: zsebóra, élelhordó, hőmérő, paplanlepedő, csizma, stb. Már erősen panaszolják, hogy még mindig nem szerzett be a szolgálati főnökség televíziót és magnetofont.

HÍREK

— **Magyar vasutasküldöttség** vesz részt Csanádi György vezérigazgató vezetésével az európai vasutak Lisszabonban tartandó konferenciáján, melyen a nemzetközi személyszállító gyorsvonatok jövő évi menetrendjét tárgyalják meg.

— **Megszűnt a belépőcédula** a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium hivatalaiba. A rendelkezés értelmében a minisztérium Dob utcai és Leninkörúti hivatalaiban, továbbá a vasúti főosztályon és az Autóközlekedési Főigazgatóság Szabolcs utcai épületében belépőcédula nélkül lehet közlekedni.

— **A fegyverneki kis- és nagyvasúti** átrakó állomás tervezését befejezte a UVATERV vállalat.

— **A szolnoki pályaudvar** építésénél a hivatali épület első emeleti födémbetonozása folyik. Az utasforgalmi épületnél a talajvízsüllyesztés és a kapcsolatos földmunka tervszerűen halad.

— **Az épülő gyori pályaudvar** nagycsarnokának előregyártott födémelemei elkészültek, s megkezdődtek a félperron alapozási, valamint a távfűtési főcsatorna építési munkái.

— **Az Ady Endre művelődési otthonban** „Harc a bürokrácia ellen" címmel kiállítás nyílt. A szombathelyi vasutasok érdeklődéssel tekintették meg a kiállítás anyagát.

— **Ittasan vezette kerékpárját** és belehajtott egy lovaskocsiba szeptember 29-én Siftár László 26 éves MÁV fűtő. Siftár László életét vesztette.

— **A magyarországi autóutak** térképe új kiadásban megjelent.

LAKÁSCSERE

Elcserélném szolnoki egyszobás alkóvos, fürdőszobás, erkélyes garzonlakásomat bármilyen pesti lakásért. Érdeklődni: Herédi, Budapest, XI., Bartók Béla u. 116.

Rákosligeti egyszoba komfortos magánlakásomat elcserélném hasonlóra Budapest belterületén. Szolgálati lakás is lehet. Telefon: 228—849 és 36—86.

Elcserélném Kerepesi út 5. szám alatt levő kétszoba összkomfortos MÁV lakásomat hasonló központi fűtéses lakásra. Lehet nem szolgálati lakás is. Érdeklődni: 189—900/199. Filetné.

Mi a helyzet az E-kocsikkal

Az elmúlt napokban az utazóközönség köréből több panasz érkezett a szerkesztőségünkbe azért, mert a vonatkorlátozás idején is *több vonalon közlekedett még E-kocsi.* Felkerestük a 8.F osztály helyettes vezetőjét. *Zelev Barna* elvtársat, aki érdeklődésünkre a következőket mondotta:

— A vonatkorlátozás bevezetésével egyidőben intézkedtünk az E-kocsiknak forgalomból való kivonására. Természetesen ilyen átfogó intézkedést nem lehet egyik napról a másikra végrehajtani az egész országban. Jelentős mennyiségű E-kocsi tartózkodott az ország távoli vidékein levő fordaállomásokon. Ezeket vissza kellett juttatni Budapestre, vagy más tárolóhelyekre. Nem lett volna célszerű ezeket a kocsikat külön vonattal továbbítani, mert a különvonathoz mozdony is kell, ahhoz pedig most szükében levő szén is szükséges. Minden állomás idejekorán megkapta a minisztérium rendeletét, hogy az érkező E-kocsikat fogják ki, továbbítsák Budaörsre és a többi tárolóhelyre. Az E-kocsik egy részét a lehetőség szerint ismét átadjuk a teherszállításnak, egyes kocsikat pedig kalauzkocsivá alakítanak át.

— A jövőben a minisztérium dolgozói még hathatósabban ügyelnek arra, hogy E-kocsi ne kerüljön besorozásra a személyszállító vonatokba.

A KELETI-PÁLYAUDVARON

Szokatlan csend fogadja a látogatót a Keleti-pályaudvar nagy üvegcsarnokában. Üresek a vágányok, elnéptelenedtek a peronok. A vonatforgalom korlátozása bénította meg az életet a máskor oly zajosan forgatagos Keleti-pályaudvaron.

— *A közönség lassan beletörődik abba, hogy ideiglenesen le kell mondania a megszokott vonatjáról* — mondotta *Rogosz János* érkezési ügyeletes tiszt. — *A korlátozás első napjain valósággal megszállta a közönség a pályaudvart: több ezer ember tartózkodott a folyosókon, a várótermekben. Megrohanták a felvilágositókat és sokszor tumultuózus jelenetekre is sor került. Hétfőn éjjel 0 órától reggel 7,30-ig számoltam az érkezési ügyeletre befutó telefonhivásokat: 182-en érdeklődtek telefonon az egyes vonatok indulása felől.*

Az indulási oldalon levő felvilágosító helyiségekben most is nagy a forgalom. Az ablakok előtt hosszú sorok kígyóznak és a felvilágosító vasutasok fáradtan ugyan, de türelmesen, udvariasan adják a válaszokat az érdeklődők számára. *Bánhidi Antal* a legrégibb információs a Keleti-pályaudvaron. Azt mondják róla, hogy *„könyv nélkül"* tudja az egész menetrendet. (Ez nem a mostani menetrendre vonatkozik, amikor csak 22 vonat indul naponta a Keletiből.)

— *Rendes körülmények között egy szolgálatom alatt 1400 embernek adok felvilágosítást* — mondja *Bánhidi* elvtárs. — *Most, a korlátozás alatt mintegy 2800 emberrel beszélek minden szolgálatom alatt.*

Az állomásfőnökség idejekorán felismerte, hogy a korlátozás következtében előállott

helyzetet nagyban enyhíti, ha szakmájukat jól ismerő, türelmes és udvarias vasutasokat állít be információs szolgálatra. *Tizenöt vasutas áll éjjel-nappal a közönség rendelkezésére,* akik fáradtságot nem ismerve beszélnek az emberekkel, és leszerelik azt az ellenséges hangulatot, amelyet egyesek a vasutas dolgozók ellen szítanak.

A Keleti-pályaudvar vasutasai már értesültek arról, hogy a szénhelyzet javulásával — fokozatosan újra forgalomba helyezik a személyszállító vonatokat. Nemsokára megélénkül a nagycsarnok, a toronyban újra percenként állítják majd a váltókat az induló és érkező vonatoknak.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Laky József (Zalaegerszeg): Novellája valóban tanulságos, de lapunkban való közlésre nem megfelelő. **Lantos István** (Karakószörcsök): A vasúti főosztály ismét utasszámlálást tartott Karakószörcsök állomáson szeptember 1., 2., 3. és 4-én és ismét 4—6 fő utasforgalmat állapított meg. A dolgozók egy része Somlóvásárhelyen, a másik része pedig Bobán szállott le. Így tehát az 1802. sz. vonatot Karakószörcsök állomáson továbbra sem állítják meg. **Fándli János** (Dombóvár): Levelében jelzett hibák maradéktalanul fennállnak a dombóvári vasutas kultúrotthon vezetőjénél. A területi bizottság megvizsgálta az ezzel kapcsolatos bejelentéseket és Szóródi Ernő kultúrotthon-igazgatót tisztségéből elmozdította. Augusztus 15-én a kultúrotthon vezetésére alkalmas, az emberek ismeretében és a velük való bánásmódban jártas új igazgató került az otthon élére.

Papp Tivadar (Miskolc), **Fidrus József** (Debrecen), **Szentner Harry** (Bp. Ferencváros), **Fogas Pál** (Szentes), **Törőcsik Árpád** (Veszprém) levelüket köszönjük, általános tájékoztatásul felhasználtuk. Helyszűke miatt sajnos nem közölhetjük.

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének lapja — Megjelenik minden pénteken — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Kiadótulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete. — Szerkesztőség: Budapest, VI., Szalay utca 83. Telefon: 428-317, 428-332, 228-895. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII., Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XII. ÉVFOLYAM, 42. SZÁM. Ára 40 fillér 1956. OKTÓBER 15.

SZAKSZERVEZETÜNK IV. KONGRESSZUSA ELŐTT

Szakszervezeti mozgalmunk jelentős állomásához érünk október 18-án, amikor összeül a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének IV. kongresszusa. Az országos tanácskozás szakszervezeti életünk legnagyobb eseményei közé tartozik. A kongresszuson a szakszervezet központi vezetősége a dolgozók küldöttei előtt beszámol végzett munkájáról, elemzi a szakszervezet tevékenységét, egyúttal a beszámoló feletti vita alapján kialakult feladatok megjelölésével segítséget nyújt a következő évek munkájához, megszabja az ugyancsak ez alkalommal megválasztott új központi vezetőség tennivalóit.

Az eddig megtartott három kongresszus nagy lépésekkel vitte előre a szakszervezeti munkát, de *a IV. kongresszus jelentőségében messze felülmúlja az előzőket.* Olyan időben került sor összehívására, amikor az ország életében mélyreható átalakulások, sok területen gyökeres változások folyamata zajlik le. Az SZKP XX. kongresszusának határozatait követő egész sor elvi kérdés újszerű értelmezése, a hibás, elavult módszerek alkalmazásának felszámolása, pártunk és kormányzatunk intézkedéseinek gyakorlati megvalósítása a szakszervezetek munkájában is alapvető változásokat követel. Ez a folyamat, a tisztultabb légkör máris érezteti gyümölcsöző hatását, amit legjobban bizonyít a IV. kongresszus iránt megnyilvánuló érdeklődés és a vasutas dolgozóknak az a határozott törekvése, hogy *segítsenek eredményesebbé, tartalmasabbá tenni saját szakszervezetünk munkáját,* amely az elmúlt években nem egy esetben sok hiányosságot mutatott.

A kongresszusi beszámoló téziseit mintegy harminc gócponti helyen megvitatták. A vitákat kísérő nagy érdeklődés megmutatta, hogy a vasutas dolgozók várakozással tekintenek e fontos tanácskozás elé. *Sok olyan kérdés megoldását várják, amelyek még gátolják az egészséges, alkotó munkakedv kibontakozását.* A tagadhatatlanul fennálló gátló körülmények nemcsak az egyes dolgozóknak okoznak személyes hátrányt, vagy bosszúságot, hanem végső fokon az egész vasút munkájára káros hatással vannak. A tézisek vitáin számosan hangoztatták a bürokratikus megkötöttségeknek, a bérezés hibáinak, a rosszul szervezett munkának, vagy a törvényesség be nem tartásának egyénre is, de valamennyiünkre kiható, visszahúzó hatását. Ezeknek és még ezenkívül sok más — ma is megtalálható — visszásságnak a felszámolását várják a vasutas dolgozók a szakszervezet munkája nyomán.

A megnyilvánuló nagy érdeklődés, örvendetes aktivitás *fokozott kötelességet ró a küldöttekre,* akik dolgozótársaik bizalmából részt vesznek a tanácskozásokon. A küldötteknek *nyílt vitában, bátor bírálattal* kell kialakítani azokat a fő irányelveket, módszereket, amelyeknek a szakszervezeti munkát a jövőben jellemezni kell. Rajtuk múlik elsősorban, hogy *valóban a dolgozókat érintő problémák kerüljenek megvitatásra,* jó határozatok születsenek, de sok tekintetben rajtuk múlik majd az általuk hozott határozatok megvalósítása is.

A kongresszusnak alkotó munkája közben *figyelembe kell vennie a fokozatosságot.* A meglevő hiányosságok felszámolására irányuló törekvések mellett nem szabad megfeledkezni fejlődésünk, haladásunk nehéz körülményeiről, gazdasági adottságainkról. Gondos mérlegelés szükséges minden átfogó intézkedés előtt, nehogy erőnket meghaladó intézkedések kierőszakolása után más oldalról, más területről káros következmények jelentkezzenek. Már a kongresszuson tovább kell fejleszteni azt az őszinte légkört, amelyben minden kendőzés nélkül, nyíltan, érett megfontoltsággal megvitathatják a küldöttek és vezetők, hogy mire vagyunk képesek most és melyek azok az intézkedések, amelyeknek megvalósítása valamely alapos indok alapján csak később, vagy fokozatosan lehetséges. Természetesen a higgadt tárgyilagosság ne homályosítsa el az azonnal kijavítható hibák elleni szenvedélyes és türelmetlen harcot.

Nagyok és újszerűek a kongresszus feladatai. Nemcsak egyszerűen az eddig végzett munka továbbfolytatásáról van szó, hanem arról, hogy a XX. kongresszus határozatai alapján kibontakozott gyökeres átalakulást, *a XX. kongresszus szellemét teljes egészében meghonosítsuk a szakszervezeti mozgalomban.* De nagysága és újszerűsége mellett szép és felemelő feladat résztvenni a kongresszus munkájában, mert nem kevesebbről van szó, mint *a vasútas dolgozók életének könnyebbé, jobbá és szebbé tételének érdekében történő munkálkodásról.* Ennél magasztosabb, fontosabb feladatot pedig egyetlen tanácskozás sem tűzhet maga elé.

Bízunk abban — s ezt várják a vasutas dolgozók tömegei —, hogy a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének IV. kongresszusa még eredményesebb és tartalmasabb szakszervezeti munkának lesz kiindulópontja, s minden vasutas dolgozóra, de a vasút egész munkájára nézve is rövidesen megmutatkozik kedvező hatása.

Amikor köszöntjük a IV. kongresszust, egyúttal kívánjuk, hogy eredményekben még gazdagabb, gyümölcsözőbb munkát végezzen minden vasutas dolgozó javára.

Csökken a tartózkodási idő Gödöllőn

Gödöllő állomáson különösen a kocsitartózkodási egységidőre tesz jó hatást a kongresszusi verseny. Szeptemberben 7,3 órára csökkent a kocsitartózkodási egységidő, ami *példanélküli teljesítmény az állomás történetében.* Az elmúlt esztendők őszi forgalmi csatáiban még sosem sikerült 9 óra alá nyomni a kocsitartózkodást, s most már idestova két hónapja 8 óra alatt van. Köszönet és elismerés illeti ezért a forgalmi dolgozókat, de különösen *Mondok Károly,* valamint *Juhász Dániel* forgalmi szolgálattevőket és brigádjukat, akiknek szolgálatában sohasem volt elkallódott kocsi. Mondok elvtárs például egy ízben szolgálata befejezése után zárfékezői szolgálatot vállalt, hogy továbbítani tehessen 15 üres szeneskocsit, amelyekre szükség volt a nógrádi kőbányákban. Vállalása folytán a kocsik hat órával korábban kerülhettek újbóli megrakásra. *(Hasznos József leveléből.)*

A szakszervezeti kongresszus tiszteletére:

A SZOMBATHELYI „ACÉLVÁZASÍTÓ" RÉSZLEG BEFEJEZTE ÉVES TERVÉT

és egyéb kiemelkedő eredmények a kongresszusi versenyben

A szakszervezet IV. kongresszusa réglátott lendülettel viszi előre az őszi forgalom versenyét. A kongresszus tiszteletére tett vállalások és azok teljesítése sok jót ígér az őszi forgalom sikere érdekében — amint arról alábbi jelentéseink beszámolnak. Szükség is van erre, mert a negyedik negyedév üzemviteli szempontból nem mindenben kezdődött kedvező eredménnyel. Az október 1—7-ig terjedő héten 96 989 kocsit raktunk meg. Ez a tavalyi hasonló időszakhoz viszonyítva nem rossz teljesítés, mégsem lehetünk vele elégedettek, mert kevesebb, mint a szeptember utolsó hetében elért 103 392 kocsiberakás. Ilyen visszaesés a jelenlegi nagy szállítási feladatok mellett nem engedhető meg. A kongresszusi versenyt, a kongresszusi műszakot használjuk fel arra, hogy a visszaesés megszűnjön és ismét fellendüljön a szállítás üteme,

Erre meg is van a kilátás, mert a hónap első dekádjának teljesítményei már több mutatószámnál javuló irányzatra vallanak, különösen ami a múlt évvel való összehasonlítást illeti. Az idén összesen 20 158 kocsival raktunk be többet, mint tavaly és 3320 kocsival több lépett be vámkülföldről október első tíz napjában, mint a múlt évben. Ez azt jelenti, hogy ez idő alatt 23 478 kocsival többet továbbítottunk a tavalyinál. A minőségi mutatószámok az első dekádban hasonlóképpen kedvezőbbek a tavalyinál. A kocsifordulóidőnél 0.32, a rakottkocsifordulóidőnél 0.27 nappal jobb teljesítményt értünk el, mint tavaly.

A kongresszusi verseny legjobbjai

A kongresszusi zászlóért folyó versenyben az elmúlt héten a következő szolgálati helyek tűntek ki:

A *Szombathelyi Járóműjavító ÜV* VII. osztályának *„acélvázasító"* részlegének dolgozói a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy éves tervüket október 10-ig teljesítik. A vállalás teljesítése október 10-re sikerült is. A VIII. osztály 19 ezer forint értékben vállalt öt egységteljesítményt, ezt 21 egységteljesítményben, mintegy 21 300 forintértékben teljesítette. A IX. osztályon 12 egységteljesítményt vállaltak 21 ezer forint összegben és 28 ezer forintban teljesítették.

Diósgyőr-Vasgyár állomás dolgozói tovább fokozták a kongresszus tiszteletére tett vállalásaik teljesítését. A vonatok átlagos terhelésénél a vállalt 104 százalékkal szemben 106, a kocsitartózkodásnál a vállalt 108 százalékkal szemben 119, a vonatok menetrendszerinti indításánál 110 százalékkal szemben 113 százalékos teljesítést értek el. A kocsit kocsiért elszámolási rendszerben teljesítésük 132 százalék.

A *Landler Jenő Járóműjavító ÜV* dolgozói a vállalt két vízállomási kazán javítását, két kazántűzszekrény javítását, három csőtisztítódob javítását és egy tolópad javítását, továbbá 62 darab villanyvilágítású mozdonylámpa elkészítését és egy fordítókorong áthelyezését teljesítették.

A miskolci fűtőház dolgozói a fajlagos szénmegtakarításnál a vállalt 105 százalékkal szemben 113.5 százalékot értek el. Kocsijavítási tervüket pedig a vállalt 105 százalékról 114.6 százalékra emelték.

Eredmények és visszaesések

Az *„utazási sebesség növeléséért, a gazdaságos mozdonyfelhasználásért"* elnevezésű mozgalom hálózati eredménye a tehervonatok utazási sebességénél szeptemberben 13.4 kilométer/ó-ról 13.3 km/ó-ra visszaesett. Mint már jelentettük, csupán a miskolci és a szombathelyi igazgatóság javított előző hónapi eredményein. A többi igazgatóságon is arra kell törekedni, hogy fokozzák a mozgalomban elérhető teljesítményt. Számos törekvést láthatunk is már erre. A *budapesti igazgatóság* területén legutóbb a *Rákos-fűtőház* létszámába tartozó *Túri József* mozdonyvezető és *Kiss Tóth József* fűtő, valamint a *Szolnok állomás* létszámába tartozó *Kiss Pál* vonatvezető és brigádja részesült pénzjutalomban jó teljesítményéért. *Pálmai György* székesfehérvári mozdonyvezető és fűtője, *Barna Sándor,* valamint *Csendes Márton* vonatvezető és brigádja 139 százalékra teljesítették az utazási sebességet az 1887. számú vonatnál, amellyel 129 tonna túlsúlyt továbbítottak.

A *szegedi igazgatóság területén* a Kunszentmiklós—Tass—Kelebia, valamint a kiskunfélegyháza—kiskunhalas — bátaszéki vonal kivételével ugyancsak jó munkát végeznek a mozgalom továbbfejlesztése érdekében. Október 5-én az 5653. számú gyorstehervonat 1229 tonna terheléssel 75 perccel megrövidítette a menetrendszerinti menettartamot. A vonatot a Békéscsaba fűtőház, illetve állomás létszámába tartozó *Kocsis Ferenc* mozdonyvezető és brigádja, valamint *Lékai Zsigmond* vonatvezető és brigádja továbbította.

Egy jól szervező árupénztáros

A szegedi igazgatóság területén levő *Piroska-gyártelepen Marhás Magdolna* árupénztáros jól kihasznált exportirányvonatokat szervez és indít Lengyelországba. Augusztusban 9, szeptemberben 5, októberben pedig már 2 irányvonatot küldött. A kongresszus tiszteletére öt *pirit-pörk* irányvonatra tett felajánlást. Semmi kétség, hogy vállalását teljesíteni is fogja, mert igen jó kapcsolatot tart a Kénsavgyárral, amely az irányvonatok indításában nagymértékben segíti. *(Cserháti József leveléből.)*

A cukorrépaszállítás dandárján

A vasutas dolgozók derekas őszi forgalmi erőfeszítéseire, eredményes munkájára élénk fényt vet, hogy bár a cukorrépát a szállítás fontossága tekintetében a szén, az építőanyag, a darabáru, a gabona és az exportküldemények után hatodik helyre sorolták, *a répaszállítás kisebb zavaroktól eltekintve kielégítően folyik.*

E megnyugtató hír természetesen nem teszi feleslegessé, hogy megvizsgáljuk:

mi okozza a cukorrépaszállítás kisebb zavarait,

hogy felfedve az okot, megtaláljuk a zavarok elhárításának módját.

A fő okot nem is igen kell kutatni, gyorsan megtalálható, hiszen éppen az ismertetett fontossági sorrendben rejlik. Az tudniillik, hogy a szén és az építőanyag szintén nyitott kocsit igényel, mint a répa, sőt a gabonafélék egy része is nyitott kocsiban kerül továbbításra (leponyvázva), ez azt vonja maga után, hogy *a répaszállításhoz nem jut elegendő kocsi.* Ezt ugyan a gyárak egyelőre nem panaszolják, mert répával való ellátásuk biztosított. De ez csupán annak tulajdonítható, hogy a szénellátásban bekövetkezett zökkenő a cukorgyárakat is érinti és nem bánják, ha nem zúdul rájuk a répa a tervezett, vagy annál nagyobb mennyiségben. Az viszont, hogy a cukorgyárak nincsenek hosszú időre ellátva elegendő szénnel és a répával egyidejűleg kapják a szénszállítmányokat is, visszahat a vasút munkájára, mert *zavarja a kiszolgálást.* Tudniillik,

ha szeneskocsikat kell beállítani, szünetel a répáskocsik beállítása,

a répáskocsik beállítása viszont a várva várt szeneskocsik beállítását akadályozza.

Ez a meglehetősen bonyolult helyzet megnehezíti a cukorgyárakat kiszolgáló állomások dolgát. Komplikálja a dolgot és még inkább rontja a kocsihelyzetet, hogy a szűkös szénellátás, a szén alacsony kalóriaértéke miatt a gyárak nem tudják szárítani a répaszeletet és nedvesen rakják a vagonokba, hogy a távozó kocsikat kihasználják. A nedves szelet térfogata azonban nagyobb, mint a szárazé és az a szeletmennyiség, amely száraz állapotban egy kocsit foglal el, nedvesen kettőt vesz igénybe. A nedves szeletnek a kirakása is körülményesebb, tehát rontja a kocsifordulót.

A szeptemberre előirányzott répamennyiséget teljes egészében és az októberre tervezett 600 ezer tonna répa időarányos részét a vasút ilyen körülmények között is elszállította. Ennek köszönhető, hogy szeptember 1. óta a tíz cukorgyár terven felül már 4,5 millió kilogramm cukrot termelt. Remélni lehet, hogy a szénhelyzet a külföldi szén érkezése következtében hamarosan megjavul, ekkor pedig *fokozni kell a szállítás ütemét.* A vasutas dolgozóknak jól fel kell készülni erre a hamarosan eljövendő időre és teljes készenlétben kell fogadni a cukorrépaszállítás most következő dandárját. *Meg kell javítani a kocsiellátást, a forgalmi, a kereskedelmi és a vontatási szolgálat szoros összefogásával gyorsítani kell a kiszolgálást,* hogy a tél beálltával minden répa a gyárakba kerüljön.

ÖTEN A KONGRESSZUSI KÜLDÖTTEK KÖZÜL



Bende Imre, a Józsefvárosi Pft. Főnökség 1-es szakaszának csoportvezető előmunkása. Tizedik éve vesz részt a szakszervezeti mozgalomban. Szorgalmával, szakértelmével elnyerte a Szakma Kiváló Dolgozója címet.



Özvegy Cserép Györgyné, Pécs állomás rakszámadója, a legjobb szakszervezeti bizalmiak közé tartozik. Odaadó, lelkes munkájáért a szakszervezeti bizalmiak országos tanácskozásán „Munka Érdemérem"-mel tüntették ki.



Sikli László, Mátészalka fűtőház üzemi bizottságának elnöke 1945 óta vesz részt a szakszervezeti mozgalomban. Dolgozó társai teljes megelégedésére tölti be fontos funkcióját, s mint mozdonyvezető, elnyerte a „Kiváló Dolgozó" címet.



Dr. Gusztos Erzsébet, a MÁV-kórház gyermekgyógyász szakorvosa. Száz és száz gyermeknek adta vissza az egészségét, s áldásos munkájával rengeteg vasutas szülő háláját, szeretetét vívta ki. Dolgozótársai bizalmától kísérve vesz részt a kongresszuson.



Veres Géza Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozóit képviseli a kongresszuson. Mindössze 23 éves volt, amikor 1949-ben ÜB-elnökké választották, s azóta is a nagy pályaudvar dolgozóinak teljes megelégedésére tölti be fontos hivatását.

A PÁRTOKTATÁSI ÉV KÜSZÖBÉN

A vasúton is, éppúgy, mint országszerte október 15-én megkezdődik a párt- és DISZ-oktatás. Többezer párttag és pártonkívüli dolgozó lát újult erővel a tanuláshoz, hogy tovább fejlessze marxista—leninista tudását, szilárd alapot teremtsen ingadozásmentes politikai állásfoglalása kialakításához, politikai látókörének szélesítéséhez.

Pártunk életében mindig nagy jelentősége volt az elméletnek. Eddigi győzelmeink és elkövetett hibáink egyaránt azt bizonyítják, hogy csak megfelelő elméleti tudással, az elmélet helyes alkalmazásával, az ellenséges ideológiák elleni harccal tudunk eredményeket elérni. És éppen az elkövetett hibák figyelmeztetnek arra, hogy hová vezet, ha nem ismerjük az alkotó marxizmust, ha nem kellő színvonalú marxista—leninista tudásunk.

Szakítani kell a dogmatikus, a napi élettől elvonatkoztatott, a mindig valami megfoghatatlan nagyot alkotni akaró propagandával. A pártoktatás nagy jelentősége abban rejlik, hogy megismerteti a párttagságot a párt politikájával, annak elvi alapjaival és ennek birtokában a marxizmus—leninizmus iránti hűségre, szilárdságra neveli a kommunistákat, segítséget ad a napi feladatok elvégzéséhez, szélesíti a hallgatók látókörét, megkönnyíti az eligazodást a kül- és belpolitikai, valamint a gazdasági élet eseményei között.

Most különösen fontos a marxista elmélet elmélyítése. Pártunk Központi Vezetősége megállapította, hogy az utóbbi időben a párt egy részében, az értelmiség egyes csoportjaiban, itt-ott a munkás és paraszt párttagok között is ingadozás mutatkozott, s a párttal szemben bizalmatlanságot lehetett tapasztalni. Ez a párt és a tömegek közötti kapcsolat bizonyos lazulásával járt együtt. Ennek oka egyrészt a pártvezetés részéről elkövetett hibák, másrészt az ellenség nyomása. A Központi Vezetőség júliusi határozata alapot teremt arra, hogy ezt a bizalmatlanságot, ingadozást megszüntessük, hogy a párt egységét ebben a vonatkozásban is megszilárdítsuk.

A párt belső problémáiban rejlik az, hogy a pártegység erősítése legfontosabb feladatunkká vált. Ha azon gondolkodunk, hogyan tudjuk egységesebbé kovácsolni a pártot, arra a következtetésre kell jutnunk, hogy ez a feladat elválaszthatatlan a pártélet demokratizálásától, az 1956—57-es pártoktatási év eredményes munkájától.

Ma is számos tisztázatlan kérdés foglalkoztatja a dolgozókat. Viták folynak a különböző elvi kérdésekről és az ellenséges ideológia is fokozottabban érezteti hatását. A most meginduló pártoktatás feladata lesz, hogy tisztázza a jelenleg vitás, meg nem értett kérdéseket és elősegítse a pártegység megszilárdítását, melynek alapvető feltétele az ideológiai egység. Egység a gondolkodásban — egy nyelven beszélni és cselekedni a marxizmus—leninizmus szellemében. Egységes akarat és egységes cselekvés kell ahhoz, hogy az előttünk álló feladatokat sikerrel oldjuk meg, hogy az elkövetett hibákat mindannyian felismerjük és azt ki is javítsuk.

Sokan úgy gondolkoznak, hogy eleget tanultunk már, pihenjünk egy kicsit. Mások úgy vélekednek, hogy nem érdemes tanulni, hisz amit eddig tanultunk, az nagyrészt már nem érvényes, hasznavehetetlen. Nincs igazuk ezeknek az elvtársaknak. Bár voltak tételek, melyeket a múltban nem az alkotó marxizmus—leninizmus igazságának megfelelően tanítottunk, de továbbra is mélységesen igaz az, hogy aki nem tanul, az lemarad. A szocializmus építése nehéz, bonyolult feladat. Aki tanul, nagy segítséget kap munkájához a marxizmustól.

A Központi Vezetőség határozatai nyomán az egész párt és gazdasági életben megindult egy egészséges tisztulási folyamat. Egyre közelebb kerül a pártvezetés a tagsághoz. Ebben a helyzetben a pártpropaganda feladata, hogy nyíltabb, élesebb, pártszerűbb bírálatra nevelje a dolgozókat, hogy felismerjék, mik voltak azok a hibák, amelyeket elkövettünk a marxizmus—leninizmus tanulásában, gyakorlati alkalmazásában. A jó propagandamunka alapja lesz annak, hogy a jövőben ne ismétlődjenek meg az elkövetett hibák.

A pártmunka színvonala, a pártoktatás megfelelő irányítása és tartalmi segítése a vasút politikai főosztály és az igazgatóságok politikai osztályainak megszűnésével a területi szervekre hárul. A megyei, járási és városi pártbizottságok már eddig is a legnagyobb segítséget adták és adják a jövőben is a vasutas pártszervezeteknek. Kiképezték és folyamatosan kiképezik az egyes oktatási formák vasutas propagandistáit. A vasutas propagandisták megbízása munkakörüknek, szakmai tudásuknak megfelelően történt, hogy a tananyagot össze tudják kapcsolni a napi élettel, a vasutas dolgozók napi feladataival.

A vasutas pártszervezetek vezetőinek a jövőben még fokozottabb erővel kell dolgozniuk. A tanulás technikai feltételeinek biztosítása mellett segítsék elő, hogy a hallgatók ne csak tanulják, hanem meg is értsék az anyagot, tisztázzák a meg nem értett kérdéseket. Állandóan segítsék a propagandisták fontos, felelősségteljes munkáját. Biztosítsák számukra, a rendeletek lehetőségein belül, a szükséges szolgálatmentességet, mentsék fel őket a másirányú pártmunkától, hogy idejüket tanulással és a hallgatókkal való foglalkozással tölthessék.

Nagy felelősség hárul a vasutas propagandistákra, hiszen a párttagok és a jól dolgozó pártonkívüliek nevelését, elméleti képzését bízza rájuk a párt. Az országos nagy feladatok és a részletkérdések, valamint az egyes politikai kérdések magyarázása, a hallgatókkal való megértetése a párt és a DISZ-propagandistákra vár. Most még hatványozottabban érvényes 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 csak akkor tudják eredményesen elvégezni, ha soha nem elégednek meg azzal, amit az elmúlt években tanultak, hanem állandóan fejlesztik, bővítik ismereteiket. A propagandisták felkészülése lesz a biztosítéka annak, hogy a hallgatók szívesen és örömmel járjanak a foglalkozásokra. Ha az 1956—57-es évi pártoktatás anyagát párttagságunk széles tömegeinek közkincsévé tesszük, akkor pártunk egységét kovácsoljuk szilárdabbá. A pártegység pedig a vasutas pártszervezetek életében is alapvető biztosítéka annak, hogy a vasúti közlekedés ne fékezze, hanem előre lendítse egész népgazdaságunk fejlődését, dolgozó népünk életszínvonalának emelését.

Maradéktalanul teljesítették az élüzem szinteket

Debrecen állomás dolgozói, akik a második negyedévben elnyerték az élüzem címet, a harmadik negyedévben arra törekedtek, hogy a címet megtartsák. Ez teljes mértékben sikerült is, valamennyi élüzemfeltételt elérték, illetve túlteljesítették. Kiemelkedő teljesítéseik: fajlagos kocsimozgatás 111, átlagos terhelés 111, menetrendszerinti indítás 87, rakodási idő leadásánál 115.5, feladásnál 111.6 százalék.

Sokat köszönhet az állomás *Hanyicska József* rendelkező forgalmi szolgálattevőnek és brigádjának. Hanyicskáék az átlagos vonatok terhelésénél, a kocsikifutási tervnél. *Szentesi Mihály* kocsimester pedig a kocsimozgatásnál ért el példamutató eredményt. Nem kis mértékben járult hozzá az élüzemszint eléréséhez *Vadnai Imre* gurításvezető.

A vasutasok védőruha ellátásáról

A Szocialista Vasútért szerkesztősége kérdéssel fordult a KPM I/3. szakosztály munkavédelmi csoportjához a vasutasok védőruha ellátásával kapcsolatban.

— Hogyan van biztosítva a vasutasok védőruha ellátása?

— A védőruháknál két nagy csoportról beszélhetünk. Az egyik az egészségre káros munkafolyamatok esetén alkalmazott védőruhák. Ezek évek óta biztosítva vannak. A második csoport az időjárás viszontagságai ellen használatos ruhák. Ezek biztosításánál még sok hiba van. Különösen a szőrmeárukban (kucsma, bunda, irhasuba) mutatkozik hiány. Az Anyagellátási Igazgatóság a Tervhivatal által kijelölt könnyűipari üzemeknél rendeli meg a szükséges ruhadarabokat. Ezek a vállalatok gyakran anyaghiány miatt nem fogadják el a rendelést, vagy ha el is fogadják, nem szállítják le a teljes mennyiséget. A harmadik negyedévben 4000 bunda helyett 2000 bundát kaptunk. A Közületi Döntőbizottság kötelezte a vállalatokat, hogy a hátralékot a negyedik negyedévben szállítsák le, azonban nem igen számíthatunk arra, hogy az ebben az időszakban esedékes 6000 bundán felül, a hátralékot is megkapjuk.

— Mit tett a vasúti főosztály a nehézségek leküzdésére?

— Az akadályok áthidalására igyekeztünk áttérni a vattaruha alkalmazására, különösen olyan helyeken, ahol az balesetvédelmi szempontból előnyösebb.

— Csak a külső szervek hibájából kapják meg hiányosan, vagy késve a vasutasok a védőruhákat?

— Saját portánkon is van söpörnivaló. Előfordul, hogy olyanok is részesülnek bundaellátásban, akik nem közvetlenül irányítják a termelő munkát. Itt elsősorban a központi dolgozókra gondolunk. Az elosztás sem történik elég tervszerűen. Előfordul, hogy az egyik igazgatóságon felesleg van szőrmeáruból, a másiknál hiány. A szakszolgálati ágak között is van aránytalanság. A pályafenntartásnál, vontatásnál általában kielégítő az ellátás viszont a forgalomnál és a kereskedelemnél hibák vannak. Az indokolatlan juttatások megszüntetése, az arányos elosztás érdekében rendeletet adott ki a vezérigazgató elvtárs, de a javulás nem kielégítő. Elsőrendű feladat, hogy az egyes külszolgálati helyeken lévő feleslegeket átirányítsák oda, ahol arra feltétlenül szükség van.

— Hogyan kapják a dolgozók a védőruhát?

— A dolgozók egy része leltári tárgyként kapja a hideg időszak elején, s annak elteltével visszaszolgáltatja a vasútnak. Ezek javításáról, tisztításáról és tárolásáról a munkáltató gondoskodik. Ez sok millió forintba kerül, mert a dolgozók sajnos nem vigyáznak eléggé ezekre a ruhadarabokra.

A dolgozók másik része „illetményszerűen" részesül ruhában, vagyis meghatározott viselési idő után tulajdonukba kerül a ruha. Igy a 71. számú egyenruhaszabályzati utasítás mellékletében felsorolt munkakörben dolgozók kapják a védőruhát. (Mozdonyvezetők, vonatkísérők, kocsirendezők stb.) A nehézséget fokozza, hogy ha a dolgozó olyan munkakörbe kerül, ahol nem illeti meg a védőruha, nem mindig vonják be tőle.

— Az ellátás kettősségé nem okoz zavart?

— De igen. A dolgozók szívesebben veszik a viselési idővel kapott ruhát, sajátjuknak tekintik és így jobban vigyáznak rá. A leltári ruhát nem gondozzák eléggé. Ha sikerülne megszüntetni ezt a kettősséget, 10—12 millió forintot takaríthatnánk meg, amelyet a dolgozók ruhaellátásának javítására tudnánk fordítani. Tehát a dolgozók és a vasút érdeke is, hogy ez a fajta elosztás megszünjön. Sajnos ezidáig a külső szervek, SZOT, Egészségügyi Minisztérium, Minisztertanács stb. még nem járultak hozzá. Sajnálatos, hogy egy minisztériumnak nincs annyi önállósága, hogy ezt — mivel többletkiadást nem jelent — saját hatáskörében megoldja.

Összefoglalva, az ellátás a nehézségek ellenére jobb lesz mint tavaly és nagyobb zökkenők nem várhatók. Ennek ellenére tovább fogunk harcolni az említett nehézségek leküzdéséért.



A csehszlovák gépipar Brnoban nagyszabású kiállítást rendezett. A kiállítás külföldi és belföldi látogatóinak érdeklődését a képen látható BO—BO villamosmozdony vívta ki a legnagyobb mértékben.

Egy kedves vendég

Kedves vendég kereste fel a múlt héten a *Szocialista Vasútért* szerkesztőségét és a *MÁV Sajtóhivatalt*. Átutazóban Csehszlovákiába, egy napig Budapesten tartózkodott *Vesa Jaksic*, a testvéri Jugoszláv Államvasutak sajtójának főmunkatársa. Jaksic elvtárs melegen elbeszélgetett a magyar vasutas sajtó munkatársaival és elhozta a jugoszláv vasúti sajtószerv különböző kiadványait.

Örömmel vesszük kezünkbe a testvéri jugoszláv vasutasok lapját, a „*Transzport*" c. nagyformátumú, képes hetilapot, amelynek színes, érdekes tartalma, vasúti szakszerűsége számunkra is sok tanulsággal szolgál.

Megismerkedtünk a „*Lokomotiva*" c. jugoszláv képes irodalmi folyóirattal, amelynek minden számát érthető türelmetlenséggel várják havonta a jugoszláv vasutas dolgozók. A „*Lokomotiva*" képesújság nemcsak a vasutasok életéről, az ünnepekről és hétköznapokról nyújt irodalmi színvonalú tájékoztatást, hanem természettudományos cikkek, muzsika, sport is megtalálható a hasábjain.

Vesa Jaksic elvtárs sajnálkozását fejezte ki, hogy az idő rövidsége miatt nem ismerkedhet meg a magyar vasutasok munkájával, de „jövőre feltétlenül megtaláljuk a módját annak, hogy kölcsönös látogatás keretében elmélyítsük a kapcsolatainkat" — mondotta a jugoszláv vasutas újságíró.

Budapest nevezetességeinek megtekintése után elbúcsúztunk új barátunktól, aki a magyar vasutas sajtó munkatársainak szívélyes üdvözletét viszi a jugoszláv vasutas újságíróknak.

EGY NAP A VÖRÖS GRIVICÁBAN

II.

Bukarest, 1956 október.

(Kiküldött munkatársunktól). Borlea Aurel, a rúgómühely vezetője, magas, vállas fiatalember, erős, izmos testalkata szavak nélkül is elárulja, hogy sokáig forgatta a nehéz kovácskalapácsot. Főként azért ismertettek össze vele, mert elég jól beszél magyarul, de meg azért is, mert egyike azoknak a mérnököknek, akik a Szovjetunióban végezték az egyetemet.

Tavaly tért vissza a Vörös Grivicába, s azóta már a harmadik műhely vezetésével bízták meg. Mégpedig mindig olyan műhelyekével, ahol elakadt a munka, mert az a helyes álláspont alakult ki, hogy a jó műszaki vezetőnek minden egyes műhely munkájával meg kell ismerkednie. Márpedig közeli ismeretséget csak akkor tud egy-egy üzemrésszel kötni, ha megismeri a hibákat, a „buktatókat" is. *Borlea* elvtárs eddig kitűnően megállta a helyét, mint legtárgyilagosabb tanúként bizonyítja ezt az üzem versenytáblája. A versenytáblán ugyanis az egyes osztályok és műhelyek versenyhelyezését igen szemléltető ábrákkal jelképezik. A repülőgéptől a csigabigáig, sőt a köztudomásúan hátrafelé sétáló rákig sok-sok jelképes változata van a „versenysebességnek". Nos, jó két hónappal ezelőtt, mielőtt Borlea elvtárs lett a műhely vezetője, a teknősbéka volt a műhely „sebességmérője". Ma pedig már a villamos a jelkép. (A bukaresti sárga villamos egyébként sokkal gyorsabb, mint a pesti.)

Amikor aziránt érdeklődünk Borlea elvtárstól, vajon mi a nyitja annak, hogy ilyen rövid idő alatt rendbeszedte a műhelyt, olyan választ kapunk, amilyenhez odahaza nemigen volt alkalmunk hozzászokni:

Mi a comitet de sectie?

— A *comitet de sectie*-vel kell jóba lenni, akkor nem lehet olyan akadály, amit ne tudnánk együtt elhárítani.

Mi is ez a comitet de sectie? Egy pillanatig se gondoljunk valamely titokzatos hatalomra, valami csodálatos „felsőbb szervre". Nem, a comitet de sectie lényegében műhelybizottságot jelent, de a beszélgetések alapján valahogy úgy hámoztuk ki, hogy hatásköre és aktivitása nagyobb, mint a mi műhelybizottságainké, erősen megközelíti az üzemi bizottságok tevékenységi körét.

Csak egy példa: minden hétfőn a műhely műszaki vezetősége, a pártalapszervezet és a comitet de sectie közös megbeszélést tart a munkásokkal. Ezeken a megbeszéléseken a műhelybizottság szabja meg, hogy milyen kérdések kerüljenek megvitatásra. Vagyis, ha a termelés körül van baj, akkor ennek az okát kutatják, megvizsgálják a gépállásokat, az anyagellátást. Ha pedig a dolgozóknak a szociális vagy munkakörülményekre van panaszuk, ezt beszélik meg alapos gonddal. Hasonlóképpen a hétfői műhelykollektíva elé kerülhetnek kulturális kérdések, vagy fegyelmi vétségek is, s a kollektíva határozatának végrehajtásáért a műhelybizottság a felelős, éppen úgy, mint a kollektív szerződésnek a műhelyrészlegre vonatkozó pontjaiért.

A Román Vasutasszakszervezet V. kongresszusa előtt

A feladatok sokrétűsége miatt a műhelybizottságok meglehetősen népesek, átlag 40 tagúak, s több albizottság működik a kebelükben. Mégpedig a kollektív szerződést ellenőrző albizottság, a termelési, a kulturális, a sport, a betegsegélyző, a munkavédelmi, a szociális, az üdültetési, a bér- és norma, valamint a nőbizottság. A műhelybizottságokat a szakszervezeti bizottság fogja össze, anélkül, hogy önállóságukat csorbítaná, vagy alapos indok nélkül beleszólna döntéseikbe.

Arra nem volt módunk, hogy közelebbről meggyőződjünk, vajon állandó és egyenletes-e a műhelybizottságok, a szakszervezeti bizottság aktivitása. De bizonyára hitelt adhatunk a szakszervezeti központ szervezési osztálya munkatársának, *Koza Danila* elvtársnak, aki arról beszél, milyen egységes megmozdulással készülnek a román vasutasok országszerte szakszervezetük életének közelgő nagy eseményére. Rendkívül érdekes véletlen, hogy ez az esemény éppen a román vasutas szakszervezet V. kongresszusa. Amikor el akarjuk újságolni, hogy mi ugyancsak szakszervezeti kongresszusra készülünk, mindenütt (romániai látogatásunk idején) a kongresszusi műszakot készítik elő. *Koza Danila* elvtárs mosolyogva bólint:

— Hogyne, tudunk róla, és tekintettel, hogy a magyar vasutasszakszervezet kongresszusa októberben, a miénk meg csak novemberben lesz, nagy érdeklődéssel várjuk a budapesti kongresszus tanácskozásait és határozatát.

Úttással — a kongresszus sikeréért

Jólesően nyugtázzuk ezt a figyelmes várakozást, majd arra kérjük *Koza Danila* elvtársat, mondjon valamit bővebben kongresszusi előkészületeikről.

— A szavaknál többet érnek a tények — mondja kissé rejtélyes mosollyal és a műszaki klub felé irányít bennünket. A klub olvasótermében azután csakugyan szembetaláljuk magunkat a tényekkel: a termet körbefutó asztalokon vasúti kocsik, gépek, különleges szerszámok modelljei sorakoznak.

— Ezek a modellek — mondja magyarázólag *Koza* elvtárs — nagyrészt már mind kongresszusi felajánlásként készültek a műhelyben. Ugyanis a nagyobb vasutas és országos ünnepek alkalmából többnyire újítókiállítást rendez a szakszervezet és igen sok újító tesz felajánlást egy-egy újítás kidolgozására. A február 16-i vasutasnap, a felszabadulás évfordulója, augusztus 23. minden évben sok te.nikai újítással gazdagítja vasutunkat. Az eddigiekből ítélve, a szakszervezet V. kongresszusának tiszteletére rendezett újítókiállítás szintén jelentős lépés lesz technikánk fejlesztésében. Ezenkívül persze a műhely minden osztálya kongresszusi műszakot is tart, a mozdonyosztály például két mozdony főviszgáját vállalta terven felül.

Közben a nappali műszak véget ér a műhelyben, délután fél négykor kezdődik a második műszak. Lassan benépesül a műszaki klub olvasóterme. A mérnökök, munkások vaskos könyvekkel a kezükben telepednek az asztalok mellé. A 20 000 kötetes műszaki könyvtárnak 2000 állandó olvasója van. A választék igen bőséges: román, orosz, német, magyar, cseh nyelvű szakkönyvekből áll rendelkezésre a legtöbb, de az utóbbi időben mind több angol és francia nyelvű könyvet szereznek be.

Amikor *Koza* elvtárssal kilépünk a műszaki klub olvasóteréből, már majdnem minden hely foglalt az asztalok mellett. A Vörös Grivica utcáin már kigyúltak az évlámpák, a „Vörös Grivica Klub" homlokzatának neon-betűi piros fénnyel öntik el a Vörös Grivica utat. A műhelyváros kapujában Koza elvtárs barátságos kézfogással és őszinte szavakkal búcsúzik:

— Sok sikert kívánunk a magyar vasutasszakszervezetnek és IV. kongresszusának.

Bisztray Kálmán

Percnyi késedelem nélkül...

Amikor a fenti címet leírtuk magunk előtt láttuk a forgalmi szolgálattevő pirossapkás alakját, amint éppen engedélyt ad egy bejáró vonatnak, vagy a tárcsát „akasztja le a szögről" és siet a vonat menesztéséhez. De ki tudná összeszámolni, hogy még hányféle ténykedés közben képzelhetjük magunk elé a forgalmi szolgálattevőt, az őszi forgalom mindig első vonalban küzdő katonáját.

Egy közös rugójának azonban minden ténykedésének kell lennie. Ez pedig *a gyorsaság, a határozottság.* Adódik ez a forgalmi szolgálattevő két alapvető feladatából: a vonatforgalom szabályozásából és az elegy továbbításából. A forgalmi szolgálattevő gyors, határozott intézkedésén múlik *az elegymozgás gyorsítása, a vonatok feltartóztatás nélküli fogadása, az induló vonatok gyors elkészítése és pontos menesztése.*

A vonatelemzés sem mellékes kérdés

A helyes forgalomszabályozás természetesen el sem képzelhető *pontos elemzések vétele és adása nélkül.* Számtalan gyakorlati tapasztalat bizonyítja, hogy ahol zökkenők jelentkeztek az elegytovábbításnál, ott a forgalmi szolgálattevő nem tekinthette elsőrendű feladatának az elemzéseket. Pontos elemzések nélkül nem lehet az állomási munkát szabályozni, rendelkezéseket kiadni.

Kevés szó esik a forgalmi szolgálattevők munkájával kapcsolatban a vonatelemzésekről, pedig talán a gurítódombok dolgozói, a gurításvezetők tudnák leginkább megmondani, *mennyi bajt, nehézséget okoz a gurításnál a helytelen, a valóságnak nem megfelelő vonatelemzés.* A hibás vonatelemzések felborítják a terveket, megszüntetésükért mégsem történik megfelelő intézkedés. Az utasítás szerint a vonatelemzéseket a forgalmi szolgálattevőknek kellene elkészíteniök, de a valóságban ez nagyon ritkán van így, azt mondhatnánk, ahány ház, annyi szokás. Van, ahol a távirász, máshol a kocsifelíró foglalkozik a vonatelemzésekkel, de rendszerint *nincs, aki felelősséget érezne értük.* Ezért fordul elő, hogy igen gyakran még nincs elemzés a rendezőbe érkező vonatokról, vagy ha van is, az pontatlan, megbízhatatlan. Az utasítás értelmében *a forgalmi szolgálattevőknek sokkal nagyobb felelősséget kell érezniök az elemzésekért.*

A forgalmi szolgálattevőnek nem elég csupán az állomás forgalmi vágányainak helyzetét ismerni, tisztában kell lennie a mellékvágányok, rakodó- és raktári vágányok, ipartelepek helyzetével is. Ismernie kell az egész állomás elegyhelyzetét, minden kocsiról tudnia kell. Jól teszi, ha a vonatforgalmi szünetekben a helyszínen győződik meg a rakodásokról, beállításokról, mert csak így tudja gondosan előkészíteni az elegybejelentést.

Tájékozottság és tájékoztatás

Ugyanilyen lényeges, hogy a forgalmi szolgálattevőnek a vett elemzések és előjelentések alapján tudomása legyen *az állomáson kezelő vonatok munkájáról.* Így előre tervet tud készíteni, meg tudja állapítani az elvégzendő munkák idejét és tájékoztatni tudja minderről a menetirányítót. Igen sok múlik azon, hogy a keresztező vonatoknál a forgalmi szolgálattevő minden esetben éles menesztést alkalmazzon.

A forgalmi szolgálattevő nem négy fal között, elszigetelten végzi munkáját. Ő az egész túr vezetője s mint vezetőnek, példát kell mutatnia dolgozótársainak. Az egész túr biztonságérzete, fegyelmezettsége a forgalmi szolgálattevő magatartásán alapul. Hogyha *tájékozottan, határozottan és percnyi késedelem nélkül* intézkedik, határozottabb, biztonságosabb és gyorsabb lesz az egész túr munkája. Ennek pedig különösen a vonatok fogadásánál, a jelzők utasítás szerinti kezelésében, a jelzések pontos, félreérthetetlen adásában kell megmutatkoznia. A forgalmi szolgálattevő követelje meg, hogy rendelkezéseit végrehajtsák, persze ugyanakkor olyan rendelkezéseket kell kiadnia, amelyek bizonyítják alapos tájékozottságát és szakértelmét.

A forgalom alakulásának legfőbb őrei

A vasúti munkáról és különösen annak legnagyobb erőpróbájáról, az őszi forgalomról szólva, nem lehet elégszer és eléggé hangsúlyozni az *együttműködés* fontosságát. A gyakorlati tapasztalatok egész sora bizonyíthatja, hogy ahol akadályokkal, zökkenőkkel küzdenek, ott elsősorban az együttműködés körül kell keresni a bajok nyitját.

A végrehajtó szolgálattól elvárjuk, hogy minden irányban kedvező kapcsolatokat építsen ki: a szállítófelekkel, az ipartelepekkel, mezőgazdasági szektorral és elsősorban természetesen a társszolgálati ágakkal. A forgalom gyorsításáról, a vonalak átbocsátóképességének növeléséről szólva sohasem feledkezünk meg *a forgalom és a vontatás szoros együttműködésének fontosságát emlegetni.*

De úgy látszik, az igazgatóságok egyes osztályainak együttműködését olyan magától értetődőnek találjuk, hogy alig esik szó róla. Pedig ha a végrehajtó szolgálatnál állandóan előtérbe helyezzük a szolgálati ágak együttműködését, nyírbáljuk a sovinizmus itt-ott még fellelhető vadhajtásait, akkor

elsősorban a vasúti forgalom magasabb őrhelyeitől kell elvárnunk a legszorosabb együttműködést, a sovinizmus teljes kiirtását.

A forgalom alakulásának legközvetlenebb és legfőbb őrei *az igazgatóságok forgalmi és vontatási osztályai.* Nem szükséges különösen aláhúzni, hogy mit jelent ennek a két osztálynak a harmonikus, egymással összeegyeztetett munkája. Ha egy csomóponton a vonalak sokaságára kiható zavart tud okozni az állomás és a fűtőház kapcsolatának lazasága, mennyivel nagyobb területen érezteti káros hatását, ha valamely igazgatóság III. és IV. osztálya között még rövid időre is lanyhábbá válik a kapcsolat.

A miskolci igazgatóság területén szeptemberben viszonylag sok gépre, illetve vonatravárás fordult elő. Az előidéző okok között első helyen kell felismerni, hogy az igazgatóság III. és IV. osztálya nem hangolta össze eléggé a munkáját az őszi forgalom nagyobb követelményeinek megfelelően. De még az sem elegendő, ha egy-egy erősebb szállítási időszak előtt egyeztetik össze munkájukat a forgalmi és vontatási vezetők, hanem szinte *mindennap összevágó programot kell készíteniök.* Ugyszólván óráról órára a grafikonok fölé kell hajolniok és ellenőrizni a vonatok, illetve a mozdonyok futását. És azonnal, lehetőleg

együttesen kell közbelépni, ha valahol akadályok gátolják a gyors elegytovábbítást.

Ha szükséges, az osztályok leghozzáértőbb dolgozóit a gyenge pontokra kell irányítani, hogy ott közvetlen segítséget tudjanak nyújtani.

A forgalmi és a vontatási osztályok csak úgy tudnak éber lelkiismeretességgel őrködni a forgalom egészséges alakulása felett, ha pontosan nyomon kísérik a területükön mozgó valamennyi vonatot és gépet s azonnal egymás segítségére tudnak sietni, ha a helyzet — ácsorgás gépre- vagy vonatravárás — úgy követeli. Nagyon rossz őre a forgalom alakulásának az az igazgatósági forgalmi vagy vontatási dolgozó, aki csak a beérkező jelentésekből, utólag alkot képet a helyzetről.

A legfőbb cél ma a tizenhétezres kocsimegrakás.

Az igazgatóságok ismerik, hány kocsi megrakása és pontos gyors továbbítása jut reájuk ebből a mennyiségből. És ismerik azt is, milyen szállítmányoknál van lemaradásuk. A helyzet ismeretében úgy kell foglalkoztatniok az egyes osztályok dolgozóit — beosztásuknak, hozzáértésüknek megfelelően —, hogy kivétel nélkül valamennyien, az együttműködésben rejlő erő legjobb kiaknázásával vegyék ki részüket a nehéz feladatok megoldásából.

Mit tehetnek a több kocsi megteremtéséért a kocsivizsgálók és a kocsijavítók

Ma, amikor minden kocsira olyan szüksége van a vasútnak, mint az embernek a kenyérre, vagy a levegőre, gyakran megtörténik, hogy egy-egy kocsi napokig ácsorog valamelyik csonkavágányon és országos viszonylatban több százra tehető az ilyen kocsik száma. Miből adódik ez a hiba?

A kocsivizsgálók felelőssége

Beszélni kell elsősorban a kocsivizsgálók felelősségéről. *A kocsivizsgálók a kocsik megrakásánál gyakran nem kísérik figyelemmel a kocsimegrakási szabályok betartását.* Az ilyen mulasztások aztán odavezetnek, hogy rakományigazítás céljából nem egy kész vonatból kell kocsikat kisorozni. Nem szükséges különösebb érveket felsorakoztatni, hogy milyen *messzemenően megzavarja a vonatok haladását, ha az induló vonatból kisorozásokat kell végrehajtani és nem egy esetben milyen vonattorlódásokat okoznak ezek a hibák.* A *bajai dunaparton, Véménd* és *Hidas* állomásokon gyakran megtörténik, hogy a vagonokba rakott rönkfákat gondatlanul helyezik el és emiatt *Kiskunhalas* állomáson rakományigazítás céljából egy-egy vonatból 4—5 kocsit is ki kell sorozni. Mennyi nehézséget, többletmunkát okoz ez a gondatlanság, amely elkerülhető volna, ha a feladóállomásokon a kocsivizsgálók figyelemmel kísérik a kocsimegrakási szabályok betartását.

Ácsorognak a javításos kocsik

De nemcsak ilyen esetekben történik meg a kocsikisorozás. Gyakori hiba az is, hogy a *közbeeső állomásokon a javításra kisorozott kocsik ácsorognak, órákig, napokig anélkül, hogy valaki is törődne velük.* Szeptember 18-án a felügyelő közegek *Kunszentmiklós* állomáson a fűtőház csonkavágányán öt javításos kocsit találtak. A javításhoz még senki sem kezdett hozzá, pedig a 163.710-es számú kocsi már szeptember 8-a óta, vagyis *az őszi forgalom kellős közepén kerek tíz napja várta, hogy végre megkezdjék javítását.* Hogyan fordulhat elő ilyesmi? Úgy, hogy a forgalmi szakszolgálat a maga részéről elintézettnek tekinti az ügyet azzal, hogy a kocsit beállítja a javítóvágányra. A fűtőház pedig vagy tudomásul veszi, hogy ott áll a kocsi, vagy nem. Súlyos felelőtlenség az ilyen, mind a két részről. A fűtőháznak tudnia kell, hogy a kocsit várják a szállíttató felek és *mindent el kell követni, hogy a javításra kisorozott kocsit megreparálják.* De a forgalom sem veheti le a kezét a javításra küldött kocsiról. Ha gondatlan a fiókműhely, nekik kellene szorgalmazni, s ha kell, követelni a gyors javítást.

Kevés a kocsi, de az ország számos helyén sok száz kocsi vár javításra, ilyen nemtörődömség miatt. Sürgős feladat az „elfelejtett" kocsik felderítése és mielőbbi gyors megjavítása.

A vasút idegrendszerének zavartalan működéséért

Minden szakszolgálatnak megvan a maga feladata, amelynek elvégzése biztosítja az őszi forgalom zavartalan lebonyolítását. A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat is sokat tehet és kell is tennie, hogy az őszi forgalom alatt hibátlan legyen a vasút idegrendszerének működése.

Az elmúlt hónapokban *a TBKE számtalan olyan létesítményt épített, amelynek működése elősegítette a gyorsabb és biztonságosabb forgalmat, a vonalak átbocsátóképességének fokozását, az állomások kapacitásának növelését.* Ugyanakkor gondos munkát végeztek a meglevő berendezések hibátlan működtetése érdekében és az előfordult hibák gyors kijavításával is elősegítették a forgalmat.

Szólni kell a hiányosságokról

Hosszú lenne felsorolni az üzembehelyezett biztosító- és távközlőberendezéseket és azokat az erőfeszítéseket, amelyeket a szakszolgálat tett ezek zavartalan üzemeltetése érdekében. Mégis szólni kell azokról a hiányosságokról, amelyeknek gyors kijavítása feltétlenül szükséges a legrövidebb időn belül. *Vác állomáson nincs például kezelési szabályrendelet a biztosítóberendezéshez.* A forgalmi irodát és az I. számú állítóközpontot összekötő kábel egyes erei zárlatosak és ez könnyen blokkzavart idézhet elő. A páros oldalon a kijárati szigetelt sín kábele rossz. Különösen esős időben okozhatnak ezek zavart.

Szob állomáson az I. számú állítóközpont emeltyűi kopottak. A 7-es számú váltóemeltyű például lezárt állapotban is kicsappantható. *Pusztaszabolcson* a 2. számú váltón egyenes irányban lereteszelve 11 millimétert megnyílik a csúcs-sín. A 8. számú váltó lereteszelve 5 millimétert nyit. Hasonló a helyzet a 4. számú váltónál is.

Kaposvár állomáson a 36. számú váltó a kitérő irányban az akadályt beveszi. *Somogyszob* állomás állítóközpontjaiban a bejárati jelzőmező Budapest és Balatonszentgyörgy felől felverhető. Függésből a váltóemeltyűk kieröltethetők a nagy kopás miatt. *Kál-Kápolnán, Mezőkövesden* is találhatók hasonló hibák a váltóknál. *Oszkó* állomás páros oldalának bejárati jelzője annyira kopott, hogy feltétlenül szükséges kicserélése. *Pácsony, Egervár-Vasboldogasszony* állomásokon nem kielégítő a váltás a bejárati jelzőre. Sok más állomáson is találhatók hasonló hiányosságok és ezeket az súlyosbítja, hogy *a rendeletben előírt őszi műszaki felülvizsgálatok után állapítottuk meg.* Ez arra figyelmeztet, hogy még egyszer alaposan felül kell vizsgálni a vonalszakaszokat és ki kell sürgősen javítani minden olyan hibát, amely zavart okozhat a forgalomban.

Jobb oktatást

Figyelemmel kísérjük majd a műszaki tisztképző tanfolyamot és a vezető műszerész tanfolyamot végzettek munkáját, akiknek lényegében az ez évi őszi forgalom lesz a gyakorlati vizsgájuk. Munkájuk tesz majd bizonyságot arról, hogy érdemesek voltak-e arra az áldozatra, amelyet államunk hozott kiképzésük érdekében. *Megnövekedett az oktatótisztek feladata is,* mert nemcsak a műszaki személyzet, hanem a forgalmi személyzet oktatására is nagyobb gondot kell fordítaniuk, elsősorban a biztosítóberendezések kezelésének elsajátítása érdekében. A győri deltánál nemrégiben helytelen kezelés miatt komoly vonatfeltartóztatások történtek. Ezt el lehetett volna kerülni, ha a forgalmi személyzet jobban ismeri a biztosítóberendezések kezelését. *De oktatni kell az önműködő térközbiztosító-berendezéseknél az irányváltásos közlekedés előnyeit és az ezt lehetővé tevő blokk-kezelést.* Forgalmi szolgálattevőink egy része ugyanis azért nem alkalmazza ezt, mert nincs tisztában az irányváltás előfeltételeivel és a berendezés ilyen jellegű kezelésével.

A zavartalan forgalomhoz a vontatás dolgozóinak is segítséget kell nyújtaniok. Az automatikus biztosítóberendezések lelke a tiszta állapotú szigetelt sín. A pályafenntartás e pályaszakaszokat megtisztítja a salaktól, a sártól. De a vontatási szolgálat gyakran nincs tekintettel a szigetelt sínekre, *besalakol azokon a szakaszokon is, ahol nem lenne szabad és ezzel súlyos zavarokat idéz elő a biztosítóberendezések működésében.* Ilyen fordult elő Székesfehérvár állomáson is, ahol alig egy esztendő után újra kell rostálni a vágányokat az erős elsalakosodás miatt.

Van tehát még elég feladat a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat dolgozói előtt s e feladatok arra figyelmeztetnek, hogy nincs idő a tétlenkedésre, mindent el kell követnünk annak érdekében, hogy az őszi és téli forgalom idején zavartalanul működjön a vasút idegrendszere.

Kmetty Imre,
a 9. szakosztály vezetője.



Gombai Sándor motoros targoncavezető, naponta átlag 350—400 mázsa árut mozdít, s kiemelkedő teljesítményével eredményesen járul hozzá a Nyugati pont hatalmasan felduzzadt áruforgalmának lebonyolításához.



Liptai József, Budapest-Soroksári úti állomás váltókezelője a szakszervezet IV. kongresszusának tiszteletére indított műszakban vállalta váltói gondos karbantartását, s a vonatok menetrendszerinti indításának biztosítását.

Ki tud a leggazdaságosabban tolatni?

III. VERSENYSZAKASZ 4. FELADAT

Az alábbi két kocsisorból a számtani sorrendnek megfelelően rendezendő három vonat elegyet:

I. 10 6 16 4 2 6 12 16 8 2 4 6 14 10 2 6 8 4
II. 7 5 1 9 13 15 13 1 9 5 7 11 9 3 13 7

Az első vonathoz az 1—6, a másodikhoz 7—10, a harmadikhoz a 11—16 csoportok tartoznak.

Fenti két vágányon kívül a rendezéshez még 3 vágány használható fel.

Minden számjegy két kocsit jelent.

A vonatok menetiránya és a kihúzás iránya: ←

Beküldési határidő: 1956. október hó 20.

Az alábbiakban közöljük a II/5 feladat megoldását:

A rendezendő kocsisor:
2 6 5 3 4 7 1 4 8 2 1 8 4 7 3
6 5 3 1

A vonat menetiránya és a kihúzás iránya: megegyezik.

A közölt megfejtést **Sümeghy Lajos** küldte be.

Alkalmazott séma: lépcsőzetes alapváltozat, párhuzamos rendezéssel kombinálva. (A 3—4 csoportokat először együtt rendezte, később szétsorozta.)

Helyzetképek:

M: 2 6 5 3 4 7 1 4 8 2 1 8 4 7 3 6 5 3 1

	III.	II.	I.
I.			1 — 21 — 73 — 31
II.	2 — 2 — 33	34 — 4 —	4 — 5
IIIf.	1 — 1 — 1		5 — 6
IV.	1 1 1 2 2 3 3 3 4 4 4 5 56		

A 2 és 6 kocsicsoport az első szétrendezéskor a gépen marad és e kocsicsoportokkal visszajár az I. vágányra. A második kihúzás ismét az I. vágányról, a harmadik kihúzás a III. vágányról történik és az 1 kocsicsoportnak a gépen hagyásával a II. vágányról zár a IV. vágányra.

A rendezésnél felmerül:

kihúzás, zárás	lökés	kocsimozgatás
1	12	34
1	8	18
1	1	10
1	—	24
összesen: 4	21	86

Pontérték: 24 + 21 + 43 = 88

Sorrend: **Sümeghy Lajos** Várpalota 88; **Káli Ottó** Kál-Kápolna 80; **Vicze János** Bátaszék 90; **Valent Miklós** Nyíregyháza 90; **Farkas János** Mezőtúr 91. **Szenes Ottó** Szolnok 96; **Boros Jenő** Budapest-Ferencváros 99 pontot ért el.

A második versenyszakasz nyertesei:

Sümeghy Lajos Várpalota 553 pont, **Vicze János** Bátaszék 557 pont, **Káli Ottó** Kál-Kápolna 560 pont, **Farkas János** Mezőtúr 591.5 pont. Fentnevezettek részére a jutalmat postán fogjuk megküldeni.

Az első szakszervezeti gyűléstől a IV. kongresszusig

Hogyan lehet ennyi történelmet beszorítani egy kis szoba négy fala közé? Erre gondolunk, amikor a sűrűsödő alkonyatban már szinte nem is látjuk *Lukács Gyula* elvtárs ráncokkal barázdált, öregségében is markáns arcát, csak szemüvege csillan időnként az asztalt elborító emlékiratok, fényképek, újságkivágások halmaza fölött. S az öreg ferencvárosi bérház II. emeleti szobájában fél évszázad történelme — munkások, vasutasok harca vonul fel előttünk, éles fénnyel válva ki a kor és a szoba sötét hátteréből egy-egy igaz ember profilja, fényével még sötétebbre árnyékolva az árulók, a lapulók arcát.

— Itt volt a vasutasok sztrájktanyája — mutat az ablakból a népliget fái felé Lukács Gyula. — 1915-ben, 1917-ben itt néztünk farkasszemet a rendőrséggel és nemegyszer az akasztófával. 1915-ben, a háromnapos sztrájkban egyedül az Északi Főműhelyből 3000 munkás vett részt, de csatlakoztak hozzájuk a ferencvárosi, keleti és északi fűtőházakból, valamint az Istvántelki Főműhelyből is. A vasút történeté-



ben akkor fordult elő először, hogy a MÁV elnökigazgatója, névszerint Tolnai Kornél munkásküldöttséget fogadott.

1918: a szakszervezet — a szabadság ígérete

A küldöttséget Lukács Gyula vezette, aki akkor az Északi Főműhely fiatal asztalosa, a munkások bizalmija volt. És még hányszor állt a műhely munkásainak mozgalmai élére, amikor a háborus nélkülözések, a napi 14—16 órás munkaidő, az alacsony bérek, a béke mind követelőbb akarása tüntetésekre, sztrájkokra szólította a vasutas dolgozókat. Azután ott volt, amikor a forradalom 1918-ban először juttatta a szervezkedés jogához a magyar vasutasságot.

— Az első szakszervezeti gyűlés, a Vasutas Szövetség alakuló kongresszusa — emlékezik Lukács elvtárs — határtalan lelkesedést váltott ki a vasutas dolgozókból. A hosszú jogfosztottság után a szakszervezet jelentette a szabadság ígéretét.

A vasutasok első szakszervezeti-megmozdulása a proletárdiktatúra idején bekövetkezett rövid virágzás után hamarosan az újabb, még kegyetlenebb terrornak esett áldozatul. Amikor Lukács elvtárs a proletárdiktatúra bukása után, 10 hónapos börtönbüntetéssel a háta mögött vissza akart térni a műhelybe, zárt kapukra talált. Kénytelen volt a BESZKÁRT-nál elhelyezkedni. De 1920-tól a felszabadulásig mindig, „kívülről” is a vasutasok jogaiért küzdött. A 20-as évek elején, amikor a Szállító Munkások Nemzetközi Szövetsége Bécsben kongresszusra hívta össze a közlekedési és szállítási dolgozókat, a magyar kormány persze nem engedte meg, hogy a magyar dolgozók képviseltessék magukat a kongresszuson. De Lukács Gyula minden terhelő adatot összegyűjtött arról, hogyan nyomják el Horthy-Magyarországon a vasutasok és általában a munkások mozgalmát s ezt a vádiratnak is beillő emlékiratot eljuttatta a bécsi kongresszushoz. A kongresszus előtt felolvasták a terjedelmes kéziratot s ennek nyomán a külföldi sajtó is foglalkozott a magyar vasutasok helyzetével, jogfosztottságával.

1956: a IV. kongresszus új utat nyit

— Most, amikor a vasutasok szakszervezetének IV. kongresszusa előtt állunk — mondja Lukács elvtárs — érdemes és érdekes visszaemlékezni ezekre az időkre, jelenlegi kongresszusunk elődjeire. Mert ha még nagyon sokat is kell tennünk addig, amíg szakszervezeti mozgalmunk teljes egészében betölti hivatását, azért az összehasonlítás élesen megmutatja, milyen nagyot haladtunk előre.

Ebből az előrehaladásból is régi, fiatalos harci kedvével vette ki részét Lukács elvtárs a felszabadulás után, amikor az elsők közt kezdte meg a szakszervezet szervezési munkáit s 1948-ig alelnöke volt a vasutas szakszervezetnek.

— Azóta is figyelemmel kísérem a szakszervezet munkáját — mondja — és ha sok mindennel nem is értettem egyet, tudtam, hogy a politikai légkör a forrása a szakszervezeti élet sok hibájának, tévedésének. Annál jobban örülünk most, mi régi mozgalmi emberek is, hogy a szakszervezet az új politikai légkörben mind jobban kezd hivatására találni, olyan értelemben, ahogyan azt mi tervezgettük valaha. Amikor 1918-ban a szakszervezeti mozgalom éledezett, sokan azt akarták, hogy vasutas szindikátus alakuljon. Én a munkások, alkalmazottak nevében kijelentettem, hogy a szindikátus nem elég, hanem szocialista szellemű, erős érdekvédelmi szervezet kell. Most, 38 év múltán sem lehet szebb hivatása a szakszervezetnek, mint elősegíteni a szocializmus építését és védeni a szocializmust építő emberek érdekeit. Örömmel veszek részt a szakszervezetünk negyedik kongresszusán, mint meghívott vendég, mert úgy érzem, tanúi leszünk annak, hogy új, szélesebb és egyenesebb út nyílik meg egész szakszervezeti mozgalmunk előtt.

A pécsi igazgatóság kocsiforduló csúcseredménye

A pécsi igazgatóság területén gyorsul az elegymozgás, mert a vonatok utazási sebessége a személyvonatok elmaradása következtében nőtt. Jónak mondható a kirakási teljesítmény is. Ennek következtében kocsiforduló csúcsot értünk el. Az 1.90 napos tervezett fordulóval szemben rekordunk 1.59 nap. Jó munkánkat bizonyítja a göngyölített kocsiforduló eredmény is, amely 1.69 napot tesz ki. *(Várnai László leveléből.)*

FELHÍVÁS!

Vizsgázott fűtők és segédmunkások azonnal alkalmazást nyerhetnek a MÁV Tüdőgyógyítóintézetnél (Budapest, XII., Rózsa utca 20—22.) a vasutasegészségügyi dolgozókra megállapított fizetési feltételek mellett. Érdeklődni lehet: 364—993 és 164—764. Üzemi telefon: 39—16, 36—14 és 36—15 szám alatt.

A debreceni MÁV rendelőintézet egy éve

Kétségtelen, hogy egy év nem nagy idő valamely intézmény életében, de nagyon alkalmas arra, hogy mérleget lehessen készíteni munkájáról és fel lehessen mérni, milyen irányban kell megszabni a fejlődés további útját. Egyévi működése alatt a rendelőintézet sokszor érdemelte ki a dolgozók elismerését, de a felsőbb szervek véleménye szerint is igen eredményesen szolgálta a vasutasok és családtagjaik egészségvédelmét. A kezdeti nehézségek, a működés során megmutatkozott hiányosságokat igyekeztünk éppen a dolgozók javaslatai alapján, valamint a szakszervezet segítségével leküzdeni.

Rendelőnk felszerelése korszerű. Az adottságok legjobb kihasználásával arra törekszünk, hogy megfeleljünk az egyre fokozódó követelményeknek,

lépést tartsunk a gyógyászati technika haladásával.

A legtöbb nehézséget az okozza, hogy a rendelő nem elég nagy, viszont a betegforgalom növekszik. A bejáró betegek gondos ellátása, kényelmük lehető biztosítása így körültekintő, alapos szervező munkát kíván. A gyógyászati kezelések száma mutatja meg legjobban, milyen nagy feladatokkal kell megbirkóznia a rendelőnek, de mutatja azt is, hogy *az intézet felállítása mennyire nélkülözhetetlen volt a vasutas dolgozók egészségügyi ellátása szempontjából.* Egy év alatt 165 293 beteg kereste fel a rendelőt, vagyis naponta átlag 530 beteggel kellett foglalkoznia a rendelő 31 szakorvosának és tíz asszisztensének. A rendelőhöz tartozó biztosítottak taglétszáma körülbelül 30 000, ehhez viszonyítva a rendelő egy év alatt 551 százalékos forgalmat bonyolít le.

A vasutas rendelőintézet a betegek érdekében jó kapcsolatot épített ki a társintézetekkel, így a megyei tanács egészségügyi osztályával, a debreceni rendelőintézet röntgen-osztályával és tüdőszűrő állomásával. Ugyancsak sikerült az intézeti gyógykezelésre szoruló betegeket megfelelően és gyorsan elhelyezni a klinikákkal és kórházakkal kiépített kedvező kapcsolatok révén.

A rendelőintézet szakrendeléseinek számát folyamatosan bővítjük.

Jelenleg 14 szakrendelés működik,

rövidesen a reumatológiai szakrendelés is megkezdi a gyógykezelést. Éppen a dolgozók jobb ellátása érdekében kell minél jobban szorgalmaznunk *a rendelő mielőbbi bővítését, a várakozó helyiségek nagyobbítását.* Sürgető kérdés továbbá korszerű, igen nagy értéket képviselő röntgen-gépünk elhelyezése. A gépet ugyanis a kedvezőtlen építkezési körülmények miatt nem tudjuk üzemeltetni, a betegeknek a messzefekvő SZTK rendelőbe kell menniök röntgenfelvételre. Több ízben kértük már a felsőbb szervek segítségét ennek a kérdésnek megoldásához is, valamint ahhoz, hogy kisebb-nagyobb anyaghiányok — például a fogászaton a fogcement hiánya — ne akadályozzák betegeink gyors, eredményes gyógyulását.

Hisszük, hogy jóakaratú munkánk a vasutas dolgozók megértésével találkozott és az elmúlt év tapasztalatain okulva, a még sokszor érezhető bürokratikus nehézségeket kiküszöbölve, igyekszünk a gyógykezelések eredményességét tovább fokozni. Az út, ami előttünk áll, nehéz, de a vasutas dolgozók és családtagjaik egészségvédelmének egyre javuló ellátásához vezet.

Dr. Matics Alajos
vezető főorvos

Mit szól hozzá a minisztérium?

A SZOT IX. teljes ülése után és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének IV. kongresszusa előtt élénken foglalkoztatja dolgozóinkat a szakszervezeti élet. Ez érthető, mert tudják, hogy a Szovjetunió Kommunista Pártjának XX. kongresszusa, valamint a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének 1956. július 18—21-i határozata után a magyar szakszervezet is mélyrehatóan elemezte a dolgozók érdekvédelmével kapcsolatos feladatokat. Én a „Szocialista vasútért” hasábjain keresztül megkérdezem a KPM I/7. szakosztályát, hogy milyen intézkedéseket kíván tenni annak érdekében, hogy a kb. 3 millió forint költséggel korszerűsített debreceni fűtőház alkalmas legyen arra, hogy az emberek egészségük megromlása nélkül dolgozhassanak. Amikor 1953-ban a mozdonyszín műszaki átadása volt, a bizottság nem vette át, mert nem felelt meg az egészségügyi követelményeknek.

A szellőztetés nincs megoldva, füstös, gázos a mozdonyszín. Ennek volt a következménye, hogy Beczky Elek kazánmosó megszédült a mozdonyán és leesett és 8 napon túl gyógyuló sérülést szenvedett. Sorozatosan fordul elő, hogy a gázos levegő miatt a dolgozók rosszul lesznek. Nem mérhető azoknak a száma, akiknek szervezetét lassan őrli fel a füst, a gáz. A fűtőberendezéssel is baj van. A téli időben csak ágyúkályhákkal lehet a legminimálisabb hőmérsékletet biztosítani.

A fűtőházban állandó fúrás-faragás van, ami több tizezer forintba kerül, de a döntő hibákat nem szünteti meg. A dolgozók azt várják, hogy a SZOT IX. teljes ülésének munkavédelemre vonatkozó határozatát megszívleli a KPM I/7 szakosztálya és intézkedéseket dolgoz ki, hogy megteremtse az egészséges munkafeltételeket.

Helyes lenne, ha legalább a fontos üzemek egy meghatározott összeggel, például 2—3 ezer forinttal rendelkeznének, hogy a menetközben felvetődő apróbb munkavédelmi hiányosságokat hatáskörükben rövid időn belül meg tudják oldani.

Tamás Sándor,
Debreceni Területi Bizottság

Vers a vasútról

Vonatfütty szúr az éjszakába
mint nyíl megsebzi a halk eget.
Beszáll a házak ablakába
a sikongó, furcsa üzenet.

Én megszoktam. Jól érzem magam
az állomás lázas zajában.
Az örvénylő füstnek szárnya van
s tonnás terhet repít az áram.

Lehet, másutt könnyebb az élet: —
Te arcomba vésed az éjszakákat.
S mégis, a tiszta emberséget
vasút, — azt itt tanultam, nálad...

Irtó Gyula

AZ ÉRTELMISÉGRŐL SZÓLÓ PÁRTHATÁROZAT UTÁN

A SZOCIALISTA FORRADALOM új korszakát megnyitó XX. kongresszus, a kongresszus termékenyítő szelleme a magyar népi demokráciát is kiragadta abból a kátyúból, amelybe a személyi kultusz és káros következményei juttatták. A júliusi párthatározat és az *„értelmiségi politikánk néhány kérdéséről”* szóló határozat, az utóbbi körül kialakult egészséges vita, csalhatatlan jelei annak, hogy rátértünk a XX. kongresszus útjára.

Rátértünk, de vajon elindultunk-e rajta valamennyien teljes határozottsággal?

Úgy érezzük, erre a kérdésre mi. vasutasok nem felelhetünk félreérthetetlen igennel. Mert vajon állíthatjuk-e, hogy minket is átjárt az értelmiségi határozat pezsdítő hatása, mondhatjuk-e, hogy bekapcsolódtunk abba az országos vitába, amelyet a határozat elindított az értelmiségnek a szocializmus építésében betöltött szerepéről, azokról a hibákról, amelyeket az elmúlt évek során az értelmiség megítélésében elkövettünk?

Nem, mindezt nem állíthatjuk. Azt sem mondhatjuk, hogy tervszerűen és intézményesen megkezdtük a vasúton az értelmiségi határozat végrehajtását. Szükséges ezt szóvátenni, mert az augusztusban kiadott fontos pártokmány irányelveinek érvényesítéséért nálunk lényegileg alig történt valami az eltelt két hónap alatt.

Nem történt meg például az értelmiségi határozat ismertetése a vasutas tömegek előtt. Pedig fontos lenne, hogy minden vasutas dolgozó tudja: pártunk e határozattal véglegesen érvényt kíván szerezni annak a régi, de a gyakorlatban annyiszor megsértett elvnek, amely kimondja, hogy *a munkásság és a parasztság az értelmiséggel vállvetve építi fel a szocializmust.*

A HATÁROZAT MEGÁLLAPITJA, hogy a népi demokratikus rendszer sokkal nagyobb lehetőségeket biztosít az értelmiség fejlődésének, mint a tőkés rendszer. Ezek a lehetőségek azonban csak részben váltak valóra. Az értelmiség és a párt kapcsolatában nyugtalanító jelenségek mutatkoznak: politikai tartózkodás, közöny, húzódozás a felelősséggel járó munkaköröktől, a párttagság megszerzésére irányuló törekvés hiánya. E jelenségek okát a határozat részben a régi értelmiség egy részének polgári származásában s még megmaradt polgári nézeteiben, részben reakciós hatásokban, részben a párt egyes politikai tévedéseiben és hibáiban látja. Az utóbbi tényezőkből következik az a megállapítás: *„a párt- és állami funkcionáriusok jelentős része lebecsülte, vagy még ma is lebecsüli az értelmiséget”.* Továbbá: *„A munkásosztály vezetőszerepéről, a munkás-paraszt szövetségről szóló tanítás a gyakorlatban olyan torz értelmezést nyert, mintha az értelmiséget nem illetnék meg népköztársaságunk alkotmányában minden magyar állampolgár számára biztosított jogok.”*

Igy azok a jelentős eredmények, (mert vannak ilyenek), amelyeket felszabadulásunk óta értelmiségi politikánkkal elértünk, súlyos hibákkal és hiányokkal párosultak, mint amilyenek a szakemberek és a szakértelem nagyfokú elhanyagolása, az értelmiség mellőzése párt-, állami és társadalmi funkciók betöltésénél, a munkáskáder-politika értelmiségellenes eltorzitása, egyes értelmiségi rétegek ki nem elégítő anyagi helyzete, stb.

A Központi Vezetőség határozata a bajok orvoslását azzal kezdi, hogy kimondja: *„határozottan fel kell lépni minden olyan, a párt politikáját és az ország érdekeit sértő nézettel és gyakorlattal szemben, amely az értelmiséget és munkáját lebecsüli.”* Felhívja a határozat a figyelmet arra is, hogy az értelmiségiek elbírálásánál nem a múlt, hanem a felszabadulás óta tanúsított magatartás és a végzett munka a döntő, a burzsoá nézetek elleni harc fő módszere pedig az érvelés és meggyőzés, a szabad légkörű vita, nem pedig a parancsolgatás, a kinyilatkoztatás, az eltávolítás. A feladat az értelmiség számának további növelése, műveltségének — kedvezőbb kulturális feltételek megteremtésével — elmélyítése, a legkiválóbb értelmiségiek megnyerése a pártnak, az értelmiségiek fokozottabb részvétele a népfrontban és a társadalmi mozgalmakban.

E VÁZLATOS ÖSSZEFOGLALÁSBÓL is kitűnik, hogy az értelmiségi határozat számos kötelezettséget ró a vasút vezetőségére, a politikai osztályokra, a pártszervezetekre, a szakszervezetre egyaránt. Nem kétséges: gondoskodni kell, hogy megtörjön a hallgatás, amely az értelmiségi határozatot a vasúton körülveszi. A vasutas dolgozók, elsősorban természetesen az értelmiségiek, hőn óhajtják ezt. Számos vasutas értelmiségivel beszéltünk, akik felfokozott érdeklődéssel várják, hogy a párthatározat alapján napirendre kerüljön az értelmiség ügye és elmondhassák véleményüket a probléma vasutas vonatkozásairól, megtehessék javaslataikat a múltbani hibák jóvátételére, a sebek begyógyítására, a jövőbeni esetleges visszaesések megakadályozására.

Olyan dolgokat kell feltárni, amilyenről például *Krajcsovicz* elvtárs, a 7/C osztály főenergetikusa beszélt, aki sérelmesnek találja, hogy a vasútnál az értelmiségiek személyzeti ügyeivel olyanok foglalkoznak, akik nem mindig tudják megítélni, hogy jól vagy rosszul dolgozik-e ez vagy az az értelmiségi. Ebből adódott a múltban számos hiba. Krajcsovicz elvtárs azt az esetet említi, amikor a 7. szakosztály egyik műszaki értelmiségi dolgozójának természettől fogva csendes, szerény magatartását politikai passzivitásnak ítélték és emiatt kihelyezték az Északi Járóműjavítóba, alacsonyabb beosztásba. Szerencsére a legfelső vezetés tisztában volt vele, hogy a kiváló szakember, akinek tudására a főosztályon van feltétlenül szükség, éppen elmélyült, tökéletes műszaki munkájával foglalt állást népi rendszerünk mellett és a főosztályra való visszahelyezésével jóvátette a vele szemben elkövetett hibát.

Imre elvtárs, a FEO értelmiségi dolgozója is több olyan esetet említ, amikor származásuk miatt, vagy egyéb nem nyomós politikai okból néphez hű értelmiségieket távolítottak el, szakmai szempontból érzékenyen sújtva ezzel a vasutat. Azóta több ilyen esetben megtörtént a rehabilitáció és a méltatlanul elbocsátottak közül többen visszakerültek a vasúthoz, de véleménye szerint arra lenne szükség, hogy az értelmiségi határozat és a rehabilitáció nyilvános megvitatásra is kerüljön, és tisztázódjanak mindazok a feladatok, amelyek a határozat végrehajtását előmozdítják.

ISMÉT MÁSOK bőven tudnak beszélni arról, hogy még a párttag értelmiségieket sem kezelték bizalommal s a bizalmatlanság sokszor odáig ment, hogy az oktatásban alacsonyabb fokra osztották be őket, a tanulásban való jó előrehaladásukat, a szemináriumokon tanúsított aktivitásukat, vitakészségüket pedig „dörgölőzésnek” minősítették, holott nem kétséges, hogy az értelmiségiek nagy többsége őszinte meggyőződésből tanul és igyekszik fejlődni.

Igazságtalanság lenne, ha ez alkalommal csak az értelmiséget ért sérelmeket sorolnánk fel és nem emlékeztetnénk arra, hogy a vasúton szép példái is akadnak az értelmiségiek megbecsülésének. Utalunk Kossuth-díjas értelmiségieinkre, számos magas beosztásban levő értelmiségire, személyi fizetésben való részesítésükre, a nem ritka előléptetésekre, kitüntetésekre. De ezek nem mentik az elkövetett hibákat, inkább indokolják, hogy az értelmiséggel szemben a jövőben nagyobb bizalommal viseltessünk.

Bizalomról lévén szó, meg kell mondani azt is: a múltban persze sokszor nem volt alap nélküli az értelmiségiekkel szembeni bizalmatlanság. A régi vasutasok közül sokan emlékeznek még *Lázárra,* az egykori ferencvárosi főnökre, aki állandóan fennen hangoztatta: az ő szemében az aranycsillagnál kezdődik az ember. S valóban, akinek nem ragyogott arany csillag a zubbonyán, azzal nem is bánt emberi módon. Ma azonban az ilyen főnökök csak a múlt rossz emlékei.

Ma, amikor a vezető helyek nagyrészben is a népből lett értelmiségieink állnak, a régi értelmiségiek pedig átformálódtak a történelem nagy iskolájában, a népi demokrácia légkörében s magától értetődő természetességgel állnak a fizikai dolgozók oldalán, nem helyén való a bizalmatlanság. Erre figyelmeztet az értelmiségi párthatározat, amely a vasúton is várja a vele való beható foglalkozást és a végrehajtást. Egyik fontos feltétele ez annak, hogy a XX. kongresszus szelleme teljes győzelmet arasson hazánkban.

A KONGRESSZUS KÜLDÖTTEI



Farkas Kálmán, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség üzemi bizottságának elnöke. A dolgozók érdekvédelmében végzett eredményes, következetes munkájáért kormányunk Munkaérdeméremmel tüntette ki.



Mrenyó József, a MÁV Jegynyomda dolgozója, kiváló, lelkiismeretes szakember. Hosszú évek óta élvonalbeli munkása a szakszervezeti mozgalomnak. 1952. óta a nyomda üzemi bizottságának elnöke.

Miért sok a beteg a vasúton?

Az elmúlt évben a megbetegedések olyan magas számot értek el a vasúton, mint még sohasem. Különösen sok munkanapkiesést okoztak a betegségek a budapesti, a debreceni és a miskolci igazgatóság területén, s e helyeken is elsősorban a vontatási szakszolgálatnál, valamint a járóműjavító üzemekben. A szakszervezet megvizsgálta a betegségek okait, s a jelentést megvitatta az elnökség.

A megbetegedések 32 százalékát mozgásszervi, 12 százalékát gyomor és bél, 13 százalékát sebészeti, 6 százalékát bőr, 29,6 százalékát pedig egyéb megbetegedések képezték.

Elhanyagolt munkakörülmények

A mozgásszervi és hevenylázas betegségek nagy számát döntően *az elhanyagolt munkakörülmények okozták.* A mozdonyszemélyzet például menetközben fűti a forró kazánt, ugyanakkor áramlik rájuk a hideg levegő, a gyenge minőségű szén miatt sok a salakozás, a felhevült szervezet nem egyszer gyorsan hül le. Ezek melegágyai a reumának, a torok- és mellhártyagyulladásnak és az egyéb gyulladásos betegségeknek. *A mozdonyszemélyzet megbetegedését elsősorban a rövidebb munkaidővel lehetne csökkenteni.* De feltétlenül szükséges volna megfelelő védőruha és védőétel biztosítására is. Az e téren meglevő hiányosságokat sürgősen fel kell számolni.

A fűtőházakban és járműjavítókban az utóbbi években javultak a munkakörülmények. *A miskolci járműjavítóban például 1951-ben még a dolgozók 75 százaléka végezte a szabadban munkáját, s ez a szám ma már csak 25 százalék.* Sokkal rosszabb a helyzet a fűtőházaknál, ahol az egyik legsúlyosabb hiba, hogy nincs biztosítva a megfelelő szellőztetés és *a legtöbb fűtőházban a füstelszívó berendezések is szinte használhatatlanok.* A debreceni fűtőházban például Beczky Elek füstmérgezést kapott, s leesett a mozdonyról. A Hámán Kató fűtőházban még az úgynevezett „ágyúkályhák" füstelvezetését sem oldották meg. Nem véletlen tehát, hogy 1956 februárjában 104 dolgozó influenza, 46 pedig mozgásszervi megbetegedés miatt volt betegállományban.

Több fűtőházban és járműjavítóban rossz a tető, befolyik a víz. *A reumatikus megbetegedések egyik okát pedig az öltöző- és fürdőhelyiségek hiányában, illetve rossz állapotában kell keresni.* Súlyos hiba, hogy még az új létesítmények sincsenek kellő gondossággal kivitelezve. Példa erre a Hámán Kató fűtőház öltözője is.

A rövidebb munkaidő is az egészséget óvja

A gyomor- és bélbetegségek főleg a szolgálatellátással és az étkezéssel függnek össze. *A szolgálatok megengedhetetlenül hosszúak.* Nem ritka az olyan eset, mint *Olt József* mozdonyvezetőé és brigádjáé. Szeptember 14-től 107 órát szolgáltak egyfolytában és mindössze 10 órát pihentek. *Nyilvánvaló, hogy az ilyen igénybevétel az emberi szervezet idő előtti leromlását okozza.* A ferencvárosi fűtőházban az év első felében az utazó 574 dolgozó közül 111 volt beteg, ugyanakkor a 772 nem utazó dolgozó közül csak kilencvenen voltak betegek. Ezek a számok is igazolják, hogy *a nyugdíjak megítélésénél helyes lenne figyelembe venni azt is, hol szolgált a nyugdíjjogosult.*

Bár legtöbb helyen működik az üzemi konyha, a diétás étkezés azonban kevés helyen van megszervezve. Ezért felelősség terheli a társadalombiztosítási osztályt is, mert nem szorgalmazta eléggé a diétás étkeztetés bevezetését. Komoly problémákat okoz több helyen a rossz vízellátás és a hiányos higiénia. A szerencsi fűtőház étkezőhelyiségében nincs ivásra alkalmas víz. A rossz higiéniára jellemző, hogy a *debreceni fűtőház területén például nem szállítják el a mosóvágányoktól a trágyát és az a legyeknek korlátlan birodalma, terjeszti a betegségeket.*

Sok üzemi balesetet okoz a járóműjavítók és fűtőházak zsúfoltsága. Ezen jórészt csak új építkezéssel lehetne segíteni, de azért a nagyobb rend megkövetelésével is sokat lehetne javítani a helyzeten. Gyakori, hogy a balesetekért legtöbbször a dolgozót okolják. Az Északi Járóműjavítóban például az év első felében *168 baleset történt és 166 esetben a dolgozót okolták.* Feltétlenül hibás az üzemi bizottság is, hogy elfogadja az ilyen indokolást. A debreceni fűtőházban 31 baleset közül tizenötért senkit sem hibáztattak, hét balesetért a dolgozót tették felelőssé.

A szakszervezet elnökségének feltétlenül biztosítani kell, hogy *a munkavédelmi osztály védje a dolgozók érdekeit a balesetek okának megállapításánál.*

A vasútegészségügyi szervek sem végeznek sok esetben kielégítő munkát. Kevés még az olyan orvos, akinek fő foglalkozása az üzemorvosi teendők ellátása. Ritka, hogy a szociális létesítmények tervezetét az építkezés megkezdése előtt az üzemorvossal jóváhagyatnák. Gyakran nem vesz részt az üzemorvos a balesetek okának felderítésében sem, s ez megnehezíti a baleset elleni védekezést.

A jelentés megvitatása során az elnökség tagjai megállapították, hogy *jelentősen lehetne javítani az egészségvédelmen még a meglevő körülmények között is.* Különösen sokat tehetnének a fűtőházfőnökök és a járműjavítók vezetői. Elősegítené a balesetelhárítást, ha *minden esetben felelősségre vonnák azokat, akik felelőtlenségükkel, a szükséges intézkedések elmulasztásával okozói a balesetnek.* A szakszervezetnek szorgalmaznia kellene olyan felszerelések beszerzését, amelyek a járóműjavítókban csökkentenék a piszkos munkát, Kelet-Németországban például a járóműjavítóba érkező mozdonyt lemossák, elvátolítják róla az olajat, piszkot. Így nem fordul elő, hogy a csavarokról lecsúszik a kulcs és leüti a kézről a bőrt. Az olaj eltávolítása jelentősen megkönnyíti a bőrbetegségek elleni védekezést is.

A szakszervezet elnöksége végezetül úgy döntött, hogy javasolja a balesetek csökkentésének módját a legmagasabb szinten, miniszteriális szinten felülvizsgálni.

A SZERKESZTŐSÉG POSTÁJÁBÓL

Mi akadályozza az illetményruhák kiadását?

1956. augusztus 1-én a nyíregyházi pályafenntartási főnökség létszámából a szekszárdi pályafenntartási főnökség létszámába helyeztek át. A ruhaokmányaim — minden sürgetés ellenére — még a mai napig sem érkeztek meg az új szolgálati helyemre. Nyíregyházán azt állítják, hogy augusztus 10-én a debreceni igazgatóság számviteli főnökségén keresztül elküldték Szekszárdra. Szekszárdon viszont semmi nyoma sincs. Úgy látszik két hónap kevés ahhoz, hogy irataim a bürokrácia útvesztőit megjárva elérkezzenek rendeltetési helyükre.

Kérem a szerkesztőséget, keresse meg azt a fiókot, amelynek mélyén porosodik a ruhalapom.

Galló János
Szekszárd, Pft. Főnökség

Egész nyáron civil és téli ruhadarabokból kombinált egyenruhában jártam, mert a már lassan három éve járó ruháim utalványai a mai napig sem készültek el. 1955-ben Dunaharaszti állomás két ízben is beküldte pótrendelését az igazgatóság központjába érvényesítésre, de ott mindkét esetben eltűnt.

Közben áthelyeztek Soroksári út állomásra. Ez újabb félévi kiesést jelentett, ugyanis körülbelül ennyi idő kell ahhoz, hogy a ruhakiosztási táblázat egyik állomásról eljusson a másik állomásra. Utóljára félévvel ezelőtt nyugtattak meg, hogy elintézik ügyemet, de sajnos nem történt semmi. Most már az én türelmem is fogytán van.

Zsigmond István
Budapest—Soroksári út

Ez év január 25-én helyeztek át Rákosrendezőről Vácra. Az esedékes nyári és téli ruhámat még a mai napig sem kaptam meg. Már jártam a rákosrendezői ruhaszertárban, de ott azt mondják, hogy a Számviteli Főnökségnél járjak el ügyemben.

Miért nekem kell szaladgálnom? Nyolc hónap alatt nem lehet elintézni egy ruhaügyet?

Gyarmati József
Vác állomás

(A fenti levelek azt bizonyítják, hogy a ruhaellátásban meglevő nehézségek nagy része a bürokratikus, lélektelen ügyintézésből fakad. Itt az ideje, hogy rendet teremtsenek. (Szerk.)

Baj van a tüzelővel

Nem tudom leírni azt a sok panaszt, ami elhangzik közöttünk a tüzelőbeszerzésről. Itt állunk a tél küszöbén és nincs mivel fűtenünk, pedig legtöbbünknél több gyermek is van. Ha hideg időben megvünk a szénért, nem kapunk és panaszunkra az a válasz: miért nem vitték el idejében? Hát mi el akartuk vinni idejében, de hiába mentünk Taktaharkány, Korlát-Vizsoly állomásokra, mikor ott egy deka tüzelő sem volt és csak azzal fizettek ki, hogy nincs és nem is tudják mikor lesz. Talán most még idejében szólunk, hogy orvosolják panaszunkat.

Húsz aláírás

A dolgozók panasza jogos. Igaz, hogy tüzelőellátásban — mint ahogy azt előző lapszámunkban megírtuk — vannak nehézségek és sokszor egy-egy állomás kevesebb tüzelőt kap, mint amennyit igényel, de teljesen érthetetlen, hogy Taktaharkány állomás miért csak szeptemberben, Korlát-Vizsoly pedig csak októberben igényelt először tüzelőt, holott az igényeket május 16-tól be lehetett nyújtani. Nem értana, ha az említett állomások vezetői a kétségtelenül meglevő nehézségeket nem tetőznék hanyagsággal. (Szerk.)

MÉG NINCS REND

Még nem szűntek meg a panaszok a bérkifizetések körül *Hatvan* állomáson. A jegyvizsgálóknak szeptember 14-én sem fizették ki az augusztus havi utánfizetésből eredő jutalékot, mert állítólag az illetékes késve küldte el az arról szóló kimutatást.

Lehetetlen állapot, hogy egy ember hanyagsága miatt 140 jegyvizsgáló egy hónappal később kapja meg jogosan járó pénzét.

Szücs Ferenc
Hatvan állomás

Tengeri levegő

Jó „magyar" szóval, anziksz helyett szeretném küldeni ezeket a sorokat a Nyugati pályaudvar dolgozóinak, akiktől olyan meghatottan búcsúztunk mi tizennégyen, mintha világkörüli útra indultunk volna. És az sem baj, hogy mi előbb hazaérkeztünk bulgáriai útunkról, mint ezek a sorok, mert bevallom, az „anziksz"-ot itt írom, a Nyugati pályaudvaron. De így legalább nem kell külön-külön válaszolnom arra a kérdésre, hogy „hol sültél le ennyire október derekán?"

Igen, arcunk a tenger levegőjének simogatását, a tengerparti napfény semmi máshoz nem hasonlítható zománcát őrzi. De szomorú lenne, ha csak arcunkon hoztuk volna el ennek a gyönyörű útnak az emlékét. Hiszen még a tengeri levegő zománca is hamar elkopik, előbbek az emlékek, amelyeket szívünkben hoztunk mindnyájan. Hadd mondjak el közülük egyet-kettőt.

Szófia. Szeretettel vártak és mi szeretettel jöttünk, hogy megcsodáljuk Bulgáriát, szép fővárosát és megismerkedjünk a kedves bolgár néppel. Vezetőnk, Stojan Kristeff és felesége, valamint a többi elvtársak jogos büszkeséggel mutatják fejlődő, szép városukat.

Nem csoda, ha gyorsan telik az idő és nemsokára fájó szívvel búcsúzunk Szófiától, kedves vendéglátóinktól. Új úticélunk, Várna felé robogunk már s csakhamar abban gyönyörködhetünk, hogyan ölel körül a Cserno More, a Fekete-tenger ezt az ősi, gyönyörű várost. Első útunk a tengerhez vezet. A várnai tengerparton várjuk meg az alkonyatot s amint mind sűrűbbé fonódik a sötét, úgy lesz egyre méltóbbá nevéhez a Fekete-tenger.

De reggel talán még szebb. A Balkán Turiszt fürdőhelyei mintegy 10—15 kilométer hosszan húzódnak végig a tengerparton.

És milyen tarka forgatag: francia, német, cseh, szlovák, román hangfoszlányok érnek hozzánk. De a legerősebb szó mindig a tengeré. Csodálatos, egyhangú, mégis olv sokszínű zúgás, morajlás kíséri lépteinket s fülünkben cseng akkor is, amikor az aranyparton könnyű álomba ringat a tengeri levegő simogatása és a napfény. „Ez a Cserno More szimfóniája" — mondják szeretettel és kissé meghatódottan a bolgárok.

Éjfél előtt indulunk vissza a tengerpartról. Majdnem olyan szeretettel búcsúzunk a hatalmas víztömegtől, amelynek most csak barátságosnak tűnő morajlását halljuk, mintha embertől, régi ismerőstől búcsúznánk. **Laczkó Zoltán**

Válasz Szücs Sándor elvtársnak

Szűcs Sándor elvtárs, a gépészeti szakosztály újítási előadója *„Állítsuk az újításimozgalmat műszaki fejlesztésünk előterébe"* című cikkében helyesen állapítja meg, hogy a vasúton az újítási mozgalom 1953-tól visszaesést mutat. A visszaesés okát abban látja, hogy elhúzódik a javaslatok elbírálása. A cikk szerint ezt különösen a szerkezeti módosítások tárgyában beadott javaslatoknál lehet tapasztalni.

Ezzel egyetértünk, azt azonban furcsának tartjuk, hogy Szűcs elvtárs annak ellenére, hogy a bajok gyökerét világosan látja, munkaterületén mégsem teszi meg a szükséges intézkedéseket. Hivatalos statisztikai adatok szerint ugyanis hónapok, sőt évek óta 417 hátralékos újítási javaslat fekszik a gépészeti szakosztálynál s ez a tény, hogy Szűcs elvtárt szavaival éljünk *„sok esetben elveszi a kedvét az újítóknak további javaslatok benyújtásától".* Egyetértünk azzal hogy ezen sürgősen változtatni kell, de arra kérjük Szűcs elvtársat, hogy ennek érdekében járjon elől jó példával.

Igaz az is, hogy az elbírálással megbízott szervek sokszor helytelenül értelmezik a minisztertanácsi rendeletet. Ebből eredően számos fellebbezés, vita, helytelen határozat született már eddig is. Erre példaként a cikkíró felemlíti a *„kéttengelyű személykocsi szekrényváza acélvázasra való átépítése"* tárgyú javaslatot. Ennél a döntőbizottság úgy foglalt állást, hogy a javaslat megtétele *Kalló Imre* igazgatóhelyettes elvtársnak hivatali kötelessége volt, melyről azonban a fellebbezés után az *Országos Találmányi Hivatal* azt állapította meg, hogy nem minősíthető hivatali kötelességnek.

Nincs szándékunk vitába szállni az OTH döntésével, csupán azt hiányoljuk, hogy a cikk írója csupán egyetlen példát ragadott ki, holott az esetek 90 százalékában az OTH jóváhagyja a Vasúti Főosztály Újítási Döntőbizottságának határozatait. A döntő bizottság tehát feladata magaslatán áll, sajnos nem mondhatjuk ezt el a gépészeti szakszolgálat által elbírált újításokkal kapcsolatban. Ez a szerv már számos olyan határozatot hozott, mely ellentétben állt a minisztertanács rendeletével, sőt egyenesen a népgazdaság megkárosítására vezetett volna, ha a döntő bizottság másként nem határoz. A döntőbizottsági határozatok már eddig is sokszor megakadályozták a törvénytelen díjkifizetéseket, vagy megakadályozták az újítók kisemmizését. A döntő bizottság eddig legfeljebb 35—40 százalékát hagyta jóvá azoknak a határozatoknak, amelyeket a gépészeti szakosztály újítási szervei hoztak.

Szücs elvtárs cikkében egyebek között kitér arra is, hogy az újítási díjak kifizetéséért a Főkönyvelőséggel ádáz harcot kell folytatni. Véleményünk szerint a helyzet fordított. Sajnos nem egy esetben a rendelet előírásait figyelmen kívül hagyva, helytelen gazdasági mutatók alapján tett javaslatot a gépészeti szakszolgálat olyan újítási díjak kifizetésére, amelyek nem voltak indokoltak. Hadd jegyezzük meg, hogy például a hídszolgálatnál nincs szükség ádáz harc folytatására az újítási díjak kifizetésénél, mert a díjazásra tett javaslatok megfelelnek a minisztertanácsi rendeletben előírtaknak. A fentiekkel kapcsolatban tudomásul kell vennie mindenkinek, hogy a népgazdaság pénze nem *„csáki szalmája"*, az azzal való gazdálkodás felelősséget hárít mindazokra, akik pénzügyi műveletek lebonyolítására, felülvizsgálatára vagy akár újítási díjak megállapítására jogosultak. Ideje az újítások területén felelősségrevonást eszközölni azokkal szemben, akik a fennálló rendeletet figyelmen kívül hagyva a népgazdaságot megkárosítják.

Végezetül egyetértünk Szücs elvtárssal abban, hogy szükség volna a legfelsőbb pártszervek, a szakszervezet és a szakvonal hathatós intézkedésére az elburjánzott újítási bürokrácia felszámolása érdekében. Míg ez megtörténik, azt ajánljuk Szücs elvtársnak, hogy munkaterületén igyekezzék a bürokráciát felszámolni, szerezzen érvényt a minisztertanácsi rendeletnek és intézze úgy az újítási javaslatokat, hogy minél kevesebb ok legyen ádáz harc folytatására, akár a Főkönyvelőséggel, akár más szakvonali szervekkel.

Rödönyi Károly
a döntő bizottság részéről
Kósa Pál
a főkönyvelőség részéről
Kapusvári Béla
I/4. C. osztály vezetője

NYÍLT LEVÉL BUDAPEST-NYUGATI SZERTÁRFŐNÖKSÉGÉHEZ

Ha nem is egészen váratlanul, de hirtelen megjött a hideg. Mi erre számítottunk és az igen rossz állapotban lévő kályháinkat még a tavasszal elküldtük sürgős javításra. Anyagszámadónk a rendeletnek megfelelően továbbította a Nyugatiba, a javítandó kályhák temetőjébe.

Szeptember elején érdeklődtem, hogy mikor lesznek készen a kályhák. Anyagszámadónk megnyugtatott, hogy időben kijavítják. Október elején harmadszor érdeklődtem és azt a választ kaptam, hogy a javító vállalat még el sem vitte azokat a szertár telepéről. Ez aztán már kétségbeejtett. Ha még el sem vitték, mikor lesznek megjavítva? Hogyan fogunk október 15-én fűteni? (Az éjjeli szolgálatot teljesítőknek már előbb is jó lett volna.)

Azt kérdezem a Nyugati Szertár illetékeseitől, hogy mit tettek a nyár folyamán, ha az összegyűjtött, úgy tudom, mintegy 300 darab kályhát még el sem vitte a javítóvállalat. Szabad így bánni a dolgozók érdekeit szolgáló, mondhatnám létfontosságú dolgokkal?

Dr. Tóth József
Kelenföld állomás



Hónapok óta tartja 140—150 százalékos teljesítményét Vigh János villanyhegesztő, a Szolnoki Járműjavító DISZ-titkára. A szakszervezet IV. kongresszusának tiszteletére, a minőség fokozása mellett, 160 százalékos eredményt ért el.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

MIÉRT NEM LETT KLUB A KLUBBÓL?

Több ezer fiatal dolgozik a budapesti szolgálati helyeken, s gyakran okoz gondot az ifjúsági vezetőknek, hogyan biztosítsák a fiatalok szórakozását, tanulását, helyiség hiányában. Olvastam erről szóló levelet a *„Szocialista Vasútért”*-ban is, melyet *Bélész István*, a Keleti Fűtőház DISZ-titkára írt alá. De hasonló a helyzet sok más szolgálati helyen, például a villamos felsővezeték építésvezetőségnél is, ahol egy rozzant személykocsi helyettesíti a kultúrhelyiséget.

Ugy gondolom, hogy a budapesti vasutas ifjúság megérdemelne egy klubhelyiséget. Ez a gondolat már 1955 tavaszán felvetődött és kezdeményezés is indult *Szűcs* elvtárs, a politikai főosztály ifjúsági alosztályának akkori vezetőjével az élen. *Az Ifjúsági Ház formálisan létre is jött a MÁV Repülőklub helyiségében.* De csak formálisan, mert a berendezést, s a helyiségeket még a mai napig sem hozták rendbe. Pedig az ügy jól indult, foglalkozott vele a 3, szakosztály is. *Végh elvtárs, szakosztályvezető levelet írt a klub vezetőségéhez, melyben közölte, hogy rendbehozzák a helyiségeket, megteremtik az ifjúsági klubot.*

Ezt követően megjelent a helyszínen *Végh* elvtárs, *Szűcs* elvtárs, s még néhány építési szakember. Sőt tudomásom szerint, *már tervrajzok, építési dokumentációk is készültek, de ki tudja, hogy azóta melyik íróasztalban pihennek?*

Egész sor javaslatot készítettünk szakkörök és rendezvények szervezésére, s ezeket felterjesztettük az ifjúsági alosztályra. Közben *Szűcs* elvtárs elkerült az alosztály éléről, s ezzel kezdetét vette a nemes kezdeményezés hanyatlása. Az igazat megvallva, még *Fiók* elvtárs, az új alosztályvezető is egy ideig foglalkozott az ifjúsági klubbal, sikerült egyben-másban segítséget is nyújtania, de aztán ez is abbamaradt. *Végeredményben tehát nem lett klub a klubból, mert jelenlegi formájában az Ifjúsági ház nem alkalmas erre.*

Meg kell mondani, hogy a nagy tervekhez képest valójában kicsik a helyiségek, de azért még *jelenlegi állapotában is alkalmas lenne arra, hogy egy-egy DISZ-szervezet, 150—200 fiatal, itt szórakozzon, tanuljon.* Annakidején volt is erre kezdeményezés, megindult az *Ifjúsági Akadémia*, amely elősegítette a fiatalok szakmai továbbképzését. De megszűnt. Vajon miért? Hiszen a fiatalokat érdekelte, az első előadásokon mintegy száz fiatal jelent meg, és sokan közülük azóta is érdeklődnek az Ifjúsági Akadémia iránt.

A vasúton körülbelül két esztendeje létrejött az Ifjúsági Nevelési Tanács, melynek tagjai a vasút legfelsőbb vezetői. *Ha a Nevelési Tanács felkarolná a Budapesti Vasutas Ifjúsági Klub gondolatát, akkor egy-kettőre meg lehetne oldani egy nagyszerű klub létrehozását.* Reméljük, hogy ez a levél is hozzásegít ahhoz, hogy ismét előtérbe kerül az Ifjúsági Klub gondolata.

Hamenda Ferenc

EGY NAP BALATONZAMÁRDIN

Ilyenkor már hűvös a reggel a Balaton partján, de azért Zamárdiban mégis csak ott tornászunk vagy hetvenen az üdülő udvarán, a víz mellett. Egy idős nénike fejcsóválva figyeli tornagyakorlatainkat és nem is tud ellenállni, hogy meg ne szólítson bennünket:

— *Drága lelkeim, miért októberben jöttök üdülni? Hiszen megfáztok.* Egy kis szünetet tart, aztán még hozzáteszi: *Igaz, ezek a mai fiatalok már az ördögtől sem félnek.*

Egyikünk megmagyarázza a néninek: *Mi nem üdülni jöttünk, hanem kéthetes DISZ-titkári tanfolyamon vagyunk itt. És tessék elhinni, nem is fázunk...*

A legtöbb reggel így kezdődik a DISZ-titkári tanfolyamon, aztán folytatódik a zászlófelvonással, s miközben énekeljük az ifjúsági himnuszt, csodáljuk az őszi Balatont, amint hullámai között fürdik a napsugár és a víz tükrénél sirályok szárnyalnak hófehéren. Szemközt kúpalakú hegyek, sötétzölden hajolnak a tó fölé.

Aztán reggelihez szól a csengő, majd megkezdődik a munka, tanulás. *Délelőtt politikai előadás, délután játék, sport, vagy szeminárium.* Érdekesek a szemináriumok. Elmondjuk tapasztalatainkat, beszámolunk a DISZ-munkáról, az eredményekről és a hibákról, a pártirányítás helyi tapasztalatairól. Este társasjátékot játsszunk, vagy táncolunk egész takarodóig.

Huszonhárom óra után lassan elsötétednek az ablakok, csend borul az üdülőre. Elmúlt egy nap a tanfolyamon.

Feledhetetlen lesz számunkra az itt eltöltött két hét, s ezért az itt tanuló fiatalok nevében köszönetet mondok a vasút politikai főosztályának, hogy lehetővé tette számunkra ezt a két hét tanulást. Mi *azt ígérjük, hogy a tanfolyam végeztével még nagyobb lelkesedéssel irányítjuk majd DISZ-szervezeteinket* és jobb eredményeket fogunk elérni a fiatalok nevelésében.

Csomós Valéria
Szuhakálló állomás
DISZ-titkára



Szeged Tisza-pályaudvar legfiatalabb távirásza, Tóth András DISZ-tag lelkiismeretes, pontos munkájával segíti elő az őszi forgalom sikerét.

(Kovács Géza felv.)

Jó teljesítmény a Miskolci Járóműjavítóban

A *Miskolci Járóműjavító* dolgozói teljes odaadással dolgoznak a kongresszusi vállalások teljesítéséért. Vállalásaik közül eddig egy mozdonyosztályi tolópad javítását, egy VI. osztályi súgárfúrógép és egy VIII. osztályi szelencecsiszológép javítását végezték el. *(Pál István leveléből.)*

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Hamenda Ferenc (Vasutas Ifjúsági Ház), **ifj. Billisich Antal** (Hegyfalu), **Mező László** (Celldömölk), **Bakó János** (Miskolc), **Hollósy László** (Bp. Ferencváros), **Bödő István** (Székesfehérvár), **Benedek Miklós** (Miskolc), **Csomor János** (Szolnok), **Cserháti József** (Szeged), **Selmeci János** (Északi Járóműjavító), **Bojtor Lajos** (Dombóvár), **B. Tóth Antal** (Debrecen), **Beró József** (Keleti Műszak), **Karbuczky Károly** (Szeged), **Magyar György** (Bp.-Déli fth.), **Végh Ferenc** (Székesfehérvár), **Ferencváros csomópont dolgozói**, **Szűcs Ferenc** (Hatvan), **Galló János** (Szekszárd), **Zsigmond István** (Bp.-Soroksári út), **Nyugdíjasok váci csoportja**, **Öcsovai István** (Bp.-Keleti fth.), **Papp Tivadar** (Miskolc), levelüket köszönjük, lapunk anyagához felhasználtuk.

Szilágyi Sándor (BVKH): A folyó évi vasutasnap alkalmából kiadott kinevezések a minden évben szokásos soronkívüli kinevezések voltak és nem rehabilitálásként történtek. Az érdekelt dolgozóknak korábbi kinevezésére igényük nem volt, és így részükre a soronkívüli kinevezésnek megfelelő magasabb rangfokozati bér visszamenőleges folyósítására nincs lehetőség. **Madarász Péter** (Gyöngyös): Az elvtársak rosszul értelmezték a Munka Törvénykönyvet, mert ebben a munkakörben nincs lehetőség csizma biztosítására. Mi igyekszünk eljárni ebben az ügyben, talán sikerül eredményt elérni. **Bertók József** (Zalaegerszeg): Örömmel értesítjük, hogy kérését teljesítették és az oktatási szakosztály kivételesen hozzájárult felvételi vizsgára történő behívásához. **Bognár Károly** (Tapolca): Levelét a vasúti főosztály a Vízgazdálkodási Tudományos Kutató Intézetnek továbbította, ahol el fogják végezni a szükséges kutatásokat. **Oszkó István** (Veszprém): Levelében foglaltakra már korábban Lantos István karakószörcsöki lakósnak ugyanebben a rovatban válaszoltunk. Ez a válaszunk Oszkó elvtárs levelére is. **Cseh Emil** (Székesfehérvár): Értesülésünk szerint Cseh elvtárs a bérrendezéskor 53 forint béremelést kapott, így munkaköri bére nem 580, hanem 633 forint. **Juhász Józsefné** (Miskolc): Férje besorolását felülvizsgálták és ennek eredményeként a III. szakcsoportba való kinevezése iránt intézkedtek. **Várhelyi István** (Mesztegnyő): Javaslatát egyelőre nem tudják megvalósítani. A szakszervezet foglalkozik ezzel a problémával. **Gőcze Dezső** (Nagymaros): Állomásukon jelenleg 200 mázsa délnógrádi szenet és 300 mázsa brikettet tárol, melyet a dolgozók minőségi kifogás címén nem vettek át. Így az a panaszuk, hogy tüzelőt nem tudnak beszerezni, mert az állomáson sem szén, sem brikett nincs, nem felel meg a valóságnak. Október hóra 30 tonna szenet és 25 tonna brikettet utalt ki a budapesti igazgatóság anyagosztálya az állomás részére. **Bakó János** (Miskolc): Felsőzsolca állomáson összes két váróterem van, 60 négyzetméter alapterülettel, amely kb. 120 ember befogadására alkalmas. A napi átlagos utasforgalom 1500 fő, az egyidőben jelentkező legnagyobb utasforgalom 300 fő, melynek befogadásához 221 négyzetméter alapterületi váróteremre van szükség. Tehát az utazóközönség tekintélyes része nem fér el a váróteremben, a szabad ég alatt várja a vonatokat. Átalakításokkal fogják megoldani a jegypénztárak megfelelő elhelyezését.

HÍREK

Lapunk legközelebbi száma a szakszervezet IV. kongresszusa miatt, október 23-án, kedden jelenik meg.

— **A Második Békekölcsön** kilencedik sorsolását október 18—21 között Nagykanizsán, a városi művelődési házban rendezik meg. Ezúttal 256 200 egész kötvény számát húzzák ki 75 664 800 forint értékben.

— **A vasutas-szakszervezet elnökségének meghívására** szovjet, jugoszláv és csehszlovák vasutas szakszervezeti küldöttség vesz részt a szakszervezet kongresszusán.

— **Befejezéshez közeledik** a Béke úti aluljáró építése. Október 26-án ünnepélyes keretek között adják át rendeltetésének.

— **Az osztrák postások** és **vasutasok** is csatlakoztak a közalkalmazottak október 9-én hozott határozatához, amely szerint sztrájkba lépnek, ha a kormány nem váltja be ígéretét és nem valorizálja fizetésüket.

— **Dicsérő elismerésben** és 1200 forint jutalomban részesült Póczek Lajos mozdonyvezető (Körmend fűtőház), mert Zalalövő állomáson súlyossá válható balesetet hárított el.

— **Budapesten ülésezik** a csehszlovák—rijekai díjszabási bizottság. Az átmenő forgalmunk növelésére és az ebből származó külföldi devizának hathatósabb biztosítása érdekében részt vettünk a csehszlovák—rijekai tengeri kikötői kötelék létesítésében. E forgalomban 1956. november 1-én köteléki árudíjszabást adnak ki. A díjszabási munkálatok befejezésére az érdekelt csehszlovák, osztrák és jugoszláv vasutak képviselői folyó hó 8-tól 20-ig Budapesten üléseznek.

— **A diósgyőri pályaudvar bővítésére** hatmillió forintot fordítanak. A munka több évig tart és befejeztével a pályaudvar fogadóképessége háromszorosára növekszik.

— **Október 15-én megszűnik** a vasutasok betétfüzetének használatára vonatkozó korlátozás. A vasutasok tehát — díjszabási korlátozás alá eső gyorsmotorvonat kivételével — a betétfüzetet minden külön engedély nélkül használhatják.

— **Újfajta előregyártott állomás** mintapéldányait mutatták be a francia vasutak egy kiállításon. Az alumíniumlemezekből készült szabványállomásokat először a kétvágányú délvidéki villamosított vonalakon fogják alkalmazni.

—**A Budapesti Közlekedési** bíróság jogerősen egy év és 6 hónapi börtönbüntetésre ítélte Demeter István 21 éves, kétízben már büntetett MÁV kocsikísérőt, mert vagonberakás alkalmával egy 50 darab paplanhuzatot tartalmazó csomagot ellopott.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Gyáli úti kétszoba összkomfortos MÁV-lakásomat Budapest belterületén lévő hasonló magánlakásra. Lehet félkomfortos, vagy egyszoba összkomfortos is. Érdeklődni lehet: Tóth Miklósnénál, 381—571, vagy 21—10/5. melléktelefonon.

Kétszoba hallos szolgálati pécsi lakásomat elcserélném megfelelő budapestiért. Érdeklődni lehet: dr. Óo Máriánál, Budapest, MÁV Kórház. VII. osztály, vagy 256—992. telefonon.

A MÁV-kórház címére

Régi, vitathatatlan igazság az, hogy a gyógyulás nemcsak a gyógyszereken és a gyógykezelésen múlik, hanem a beteget körülvevő környezeten, a bánásmódon is. Nem ismerem a MÁV-kórház gyógyulási statisztikáját, de biztosra veszem, hogy kedvező képet mutat. Feltevésemet arra alapítom, hogy hosszabb időn át alkalmam volt megfigyelni, milyen odaadó gonddal, szeretettel foglalkoznak a betegekkel, a kórház betegszállító szolgálatának és felvételi irodájának dolgozóitól kezdve egészen az igazgató főorvosig.

Feleségemet öt héten keresztül ápolták az ortopédiai osztályon, de mivel ezen az osztályon nem volt üres ágy, a sebészeti osztályon helyezték el. A sebészeti osztály orvosai, élükön *dr. Gesztesi Ákos* főorvossal és *dr. Kiss Béla* osztályos orvossal olyan meleg érdeklődéssel fordultak feléje látogatásaik alkalmával, mintha a saját betegük lett volna. Az ortopédiai osztály orvosai, *dr. Bakai Jenő* főorvos, *dr. Kneiszl László* osztályvezető orvos és a többiek mindent elkövettek, hogy enyhítsék feleségem hosszú évek óta tartó betegségét. De őszinte hálával emlékeznek meg a betegek az ápolónők, köztük *özv. Simonné, Zsargóné, Frigyesiné, Körössiné, Bóna Irén* türelmes, szeretetteljes munkájáról. Kötelességemnek érzem, hogy a betegek és hozzátartozóik nevében hálás köszönetet mondjak a kórház orvosainak és valamennyi dolgozójának, amiért odaadással tesznek eleget nehéz hivatásuknak, napról napra tanújelét adva, hogy szemükben legfőbb érték az ember.

Talléros Lajos
vezető főellenőr.

A Szombathelyi Törekvés lengyelországi élményeiből

Mint ismeretes, lengyel vasutas barátaink meghívására nemrégen 15 napot töltöttünk Lengyelországban. Ezalatt a két hét alatt csapatunk öt mérkőzést játszott, s ebből három alkalommal győztesként hagyta el a pályát, két ízben pedig döntetlenül végzett. **Az eredmények a következők voltak: Poznani Kolejarz 2:2, Varsói Polónia 4:1, Toruni Polonia 1:0, Szczecini Polónia 2:2 Sztalinogródi Polónia. 5:3.**

Tizenötnapos utunk élményekben gazdag volt. Lengyel barátaink előzékenységére jellemző, hogy portyánkat végig hálókocsin tettük meg és így a Varsó—Poznan—Torun, Szczeczin—Sztalinogródi útszakaszon szinte fáradtság nélkül utaztunk.

Amennyire utunk engedte, megismertük a lengyel népet, annak gondolkodását. Súlyt helyeztünk arra, hogy sportolóink necsak a labdarúgó-pályákon találkozzanak vendéglátóinkkal, hanem ismerjék meg a lengyel népet munkája közben és magánéletében is.

A lengyel fővárosban érdekes tapasztalatot szereztünk. Az autók és a villamosok dudálás, illetve csilingelés nélkül közlekednek és a balesetekről ennek ellenére alig lehet beszélni. Kísérőnk elmondta, hogy amióta ezt a csendrendeletet bevezették Lengyelországban, azóta a közúti balesetek száma 25 százalékkal csökkent. Ez a lengyel nép öntudatos fegyelmezettségének dicséretes megnyilatkozása.

Feltűnt az is, hogy bár a lengyel főváros szenvedett a legtöbbet az elmúlt világháborúban — Varsót a fasiszták csaknem teljesen lerombolták — mégis Varsó **ma már csaknem egészében** újjáépült. Voltunk a lengyel nép egyik legnagyobb büszkeségében, a varsói Kultúrpalotában is. Ennek a csodálatos gigantikus épülettömbnek arányaira alig akad kifejezés. A 287 méter magas és 36 emeletes márvány épületben 25 ezer embernek tudnak ülőhelyet adni. Játékosainknak kedves élmény marad az az 50 másodperc, amely alatt 31 emeletre emelt fel bennünket a lift.

A baráti fogadtatásnak szinte mindenütt tapasztaltuk tanujelét. Kilátogattunk a Varsótól 10 kilométerre fekvő Truhcsov-Járóműjavító üzembe. Az üzem dolgozói igen szívélyes, baráti fogadtatásban részesítették csapatunkat. Ragyogóan tiszta üzemrészek megtekintése után közös uzsonnán vettünk részt, majd végigtapsoltuk az üzem gyermek-kultúrgárdájának műsorát, melyet tiszteletünkre rendeztek.

Varsóból a Balti-tenger partján fekvő kikötővárosba, Szczeczinbe vezetett útunk. Fürödtünk a Balti-tengerben, s ezenkívül igyekeztünk megismerkedni a tengeri kikötő életével. Általános vélemény volt, hogy ez a „kutatásunk” felejthetetlen élményt szerzett sportolóinknak. Az is általános benyomás volt csapatunknál, hogy a lengyel nép valóban szereti a magyarokat. Ennek a szeretetnek megnyilvánulását bőven tapasztalhattuk mérkőzéseinken, üzemlátogatásaink alkalmával és szinte mindenütt, ahol csak megfordultunk.

Beszélnem kell még a lengyel emberekről, mint sportolókról is. Barátainkban fegyelmezett magatartású, kitűnő sportembereket ismertünk meg. Lagdarúgóik technikában még nem érik el a magyarok tudását, de azt be kell vallanunk, hogy lelkesedés, gyorsaság és erőnlét dolgában mi tanulhatunk tőlük.

Összegezve a felejthetetlen lengyelországi 15 nap tapasztalatait, **egyöntetű volt a csapat véleménye: ilyen jólsikerült túrán még nem vettünk részt.**

Kéthetes portyánkat az itthon ránk várakozó nagy feladat előkészületének szántuk. Tervünk teljes mértékben sikerült. A csapatban javult a kollektív szellem és a fegyelem. A 15 nap alatt valamennyi játékosunk végig sportszerűen viselkedett, egyetlen „kiruccanást” sem kellet megtorolnunk.

Lengyel vendéglátóinktól azzal búcsúztunk, hogy az elkövetkező években nemcsak a labdarúgásban, de a többi sportágban is rendszeres kapcsolatot tartunk fenn a magyar-lengyel vasutas sportbarátság további ápolása érdekében.

Elek László
Törekvés SE területi elnök

XXI. KERESZTREJTVÉNY

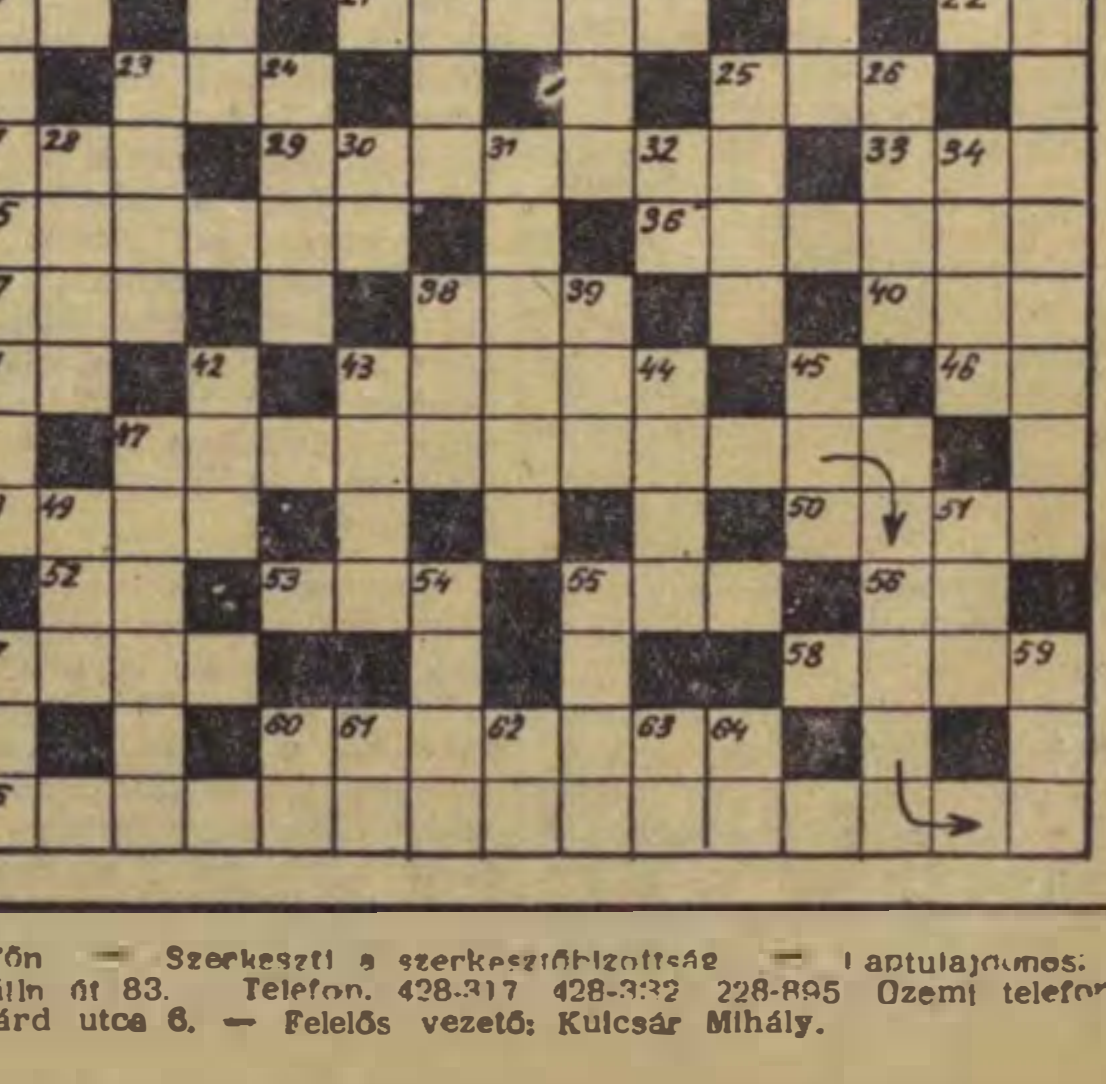
Vízszintes: 1. A hét fontos vasutasvonatkozású eseménye. 13. A tanulás vára. 14. Fegyház. 15. Munkaátvevő. 16. Szeszesital. 19. Végtelen orosz folyó. 20. Szibériai folyó. 21. Földmunkás. 22. Nagy Rezső. 23. Női név. 25. Angol kötőszó. 27. Idegen férfinév. 29. Kukorica. 33. Művészet, idegen nyelven. 35. Nyitány. 36. Névelővel régi büntetőeszköz. 37. Rag. 38. Kézimunkát végez. 40. Kártyafigura. 41. Indulatszó. 43. Mellékhelyiség. 46. Latin személyes névmás. 47. **Most jön a dandárja.** 48. Német kötőszó. 50. Dalmáciai város. 52. Lángol. 53. Hangszer. 55. Állami jövedelem. 56. Háziállat népiesen. 57. Női név. 58. Lét. 60. Mosás utáni munka. 65. **Nem mindegy, hogy milyen lesz a télen.**

Függőleges: 1. Pusztaszabolcs—Dombóvár között van. 2. Ruha része. 3. Régi űrmérték. 4. Élelem. 5. Nyakravaló végei. 6. Megye. 7. Állat. 8. Spanyol folyó. 9. Fetű, gyerekesen. 10. Férfinév 11. Vissza: helyhatározó szócska. 12. Német város. 17. Pezsla. 18. 17 órára. 23. Felvéz. 24. Mostanában sokat hallunk róla. 25. Verdi opera. 26. Vissza: folyó teszi. 28. Hangszer. 30. Rag. 31. Budapest—Szolnok között van. 32. Mint 30. függ. 34. Lunya. 38. Testrész. 39. Ez a fa nem ég el. 42. Délafrikai nép 43. Gaz. 44. Csökken. 45. Évszak. 47. Mint 31. függ. 49. Belsőrész. 51. Francia utca. 54. Végtelenül, kellemetlenkedő kis állat! 55. Latin határozószó. 57. Nézet. 59. Festék. 60. Őrző. 61. Bánat. 62. Szamárhang. 63. Létezik. 64. Simon László.

Beküldendő: vízszintes 1. 47, 65. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki. Beküldési határidő: október 25.

A XX-as számú keresztrejtvény helyes megfejtése: Ki- és berakás. Rákosrendező. Burgonyaszállítás.

Könyvet nyertek: dr. Szilágyi Ernő tanácsos, Vasúti Főosztály 7. szakosztály, Kovács Árpád mérnök, Szajol állomás, Várnagy Zoltán BEV pft. főnökség Cinkota, I. pm. szakasz. Tajti András ellenőr, Bp. Bulcsú út 12—14.



SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden hétfőn — Szerkeszti a szerkesztőbizottság — Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete — Szerkesztőség: Budapest VI. Sztálin út 83. Telefon: 428-317 428-332 228-895 Üzemi telefon 16—76. 39—49. — Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54 — 18 000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII. Rökk Szilárd utca 6. — Felelős vezető: Kulcsár Mihály.