VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. JANUÁR 3.

Újévi köszöntő

Írta: Gulyás János titkár

Új esztendő küszöbére léptünk. Nem is akármilyen év küszöbére. Az, hogy 1971. január elseje egy évtized első napja — nem különösebb jelentőségű. Annál jelentősebb viszont azért, *mert egy új ötéves terv kezdőpontja. Határkő. Olyan határkő, amelynél rövid időre meg kell állni.* Megállni, hogy visszatekintsünk és számot vessünk a múlttal. Megállni, hogy tekintetünket a jövőbe vethessük.

1970 eredményeivel és kudarcaival, örömeivel és gondjaival, sikereivel és megpróbáltatásaival mögöttünk van. Sajnos, több megpróbáltatást tartogatott számunkra, mint gondoltuk. De több sikert is hozott, mint amennyire számítottunk.

Már az év eleje a vasutasok megpróbáltatásának időszaka volt. Amikor a hóviharok félországnyi területen szinte minden közúti közlekedést megbénítottak, *a vasutasok a legnehezebb körülmények között is fenntartották a forgalmat.* A legelső volt ekkor a tüzelő és az élelmiszer. Másféle szállításra az ország nyugati részében gondolni sem lehetett.

S a viharok elmúltával alighogy megkezdődött a felgyülemlett áru fuvarozása, soha nem tapasztalt árvízkatasztrófa szakadt az országra. *S akik tegnap még a békés építéshez szükséges anyagot, az élelmet szállították, másnap ismét elemi erővel dacoltak.* Hogy még nagyobb kár nem érte az országot, abban nagy részük volt a vasutasoknak is.

Köszönet mindazoknak, akik a munkában helytálltak, s akik ezen felül anyagiakkal, forintjaikkal is segítségére siettek a bajbajutottaknak.

Nagy szeretettel köszöntjük az új év alkalmával a vasutas és nyugdíjas árvízkárosultakat. Örömünkre szolgál, hogy túlnyomó többségük a réginél sokkal jobb lakáskörülmények között jutott el 1971 küszöbére. Kívánjuk, hogy új hajlékukban mindig ott honoljon a megelégedettség, a családi fészek melege.

A nagy megpróbáltatás után még nagyobb feladatok következtek. Soha nem látott szállítási csúcsok, *a tervezettnél több mint 4 millió tonnával több áru elfuvarozása dicséri a vasutasokat.* A felfagyott utak helyreállításához több százezer tonna követ, az árvíz sújtotta területek újjáépítéséhez 2 millió tonna építőanyagot kellett eljuttatni. A hazai vállalatok igenyei is nagyobbak voltak a vártnál, emellett a tranzitforgalom is felülmúlt minden eddigit.

A teljesítmények értékét tovább növeli, hogy a létszám közben néhány ezer fővel csökkent. Ami elgondolkoztató és javításra vár: *emelkedett a vasút önköltsége, rosszul alakultak a minőségi mutatók.*

De mindezek ellenére a megpróbáltatás éve anyagiakban, jövedelememelkedésben, a szociális és munkakörülmények javulásában előrelépést jelentett. *Több mint százezer dolgozó összesen 343 millió évi béremelésben részesült. Kollektív szerződésben rögzítették a napi 8 órás munkaidőt. Bevezették a törvényes munkaidőn felüli túlórák díjazását. Mintegy háromszorosára emelkedett az éjjeli pótlék. Emelték az utazók változó illetményét.* Nehány szolgálati ágban munkaköri bér emelésére is sor került. Január 1-től a vasut áttért a bértömeg-gazdálkodásra. Ez azt jelenti, hogy a megtakarított létszám bérét felhasználhatják közvetlenül a bérek növelésére.

A vasutas dolgozók munkakörülményeit javítja a vasút modernizálása, amely 1970-ben is nagy ütemben haladt. *A korszerű vontatónemek aránya ma már megközelíti a 70 százalékot.* December 19-e jelentős dátuma a magyar vasútnak. Ezen a napon adták át a forgalomnak a *Budapest—Szolnok—Debrecen—Nyíregyháza* közötti villamosított vonalszakaszt.

Egész évben nagy erővel folyt a legmodernebb biztosító-berendezések felszerelése, a nehéz fizikai munka gépesítése, vonalak, állomások, felvételi épületek korszerűsítése. *Következetesen folyt a szociális létesítmények építése. Ilyen célra az elmúlt évben csaknem 70 millió forintot fordítottak.* Felülmúlta az 50 milliót a lakásépítésre és az építtetők támogatására fordított összeg is.

A vasút tervei összehangoltak a népgazdaságéval. *Az új ötéves tervben a műszaki beruházások mellett elsőrendű feladat a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása. Üzemi konyhák és étkezdék építésére 110 millió, egyéb szociális létesítményekre 240 millió, új egészségügyi intézményekre 358 millió forintot fordítanak.* Mindenütt megfelelő öltözők, mosdók biztosítása a cél. Tervek szerint több mint 1000 lakást épít a vasút. A bérek növelése mellett csökkenteni kell a munkaidőt, s a vasárnapokon szolgálatot teljesítők számát.

Reméljük, hogy 1971 kevesebb megpróbáltatást tartogat, mint az elmúlt esztendő. *Bízunk abban, hogy feladatainkat nagyobb zökkenők nélkül, a tavalyinál gazdaságosabban látjuk el. Az eszközök, gépek hatékonyságának javulását, s ezáltal a termelékenység emelését várjuk, amely alapja mind a bérügyi, mind a szociális természetű intézkedéseknek.* Új kollektív szerződés kötésére is sor kerül. Ebben már rögzíteni kell mindazokat a munkaügyi, bérügyi és egyéb elképzeléseket, amelyek a vasutas dolgozók életkörülményeinek javítását jelentik.

A dolgozók helytállásában minden bizonnyal az új évben sem lesz hiány. Ennek ellentételeként *joggal elvárják valamennyien a vasút és a szakszervezetek vezetőitől*, hogy még tovább lépjünk az életkörülmények javításának az utóbbi időkben meggyorsult útján.

Márciusban ülésezik a szakszervezet VIII. kongresszusa. Ez lesz hivatva megszabni azokat a feladatokat, amelyeket a közeljövőben meg kell valósítani azért, hogy a vasutasok egyre megelégedettebben, egyre jobb körülmények között élhessenek, dolgozhassanak. Ezt várja tőlünk a szakszervezet minden tagja. Ezt a feladatot vállalni minden szakszervezeti funkcionáriusnak megtisztelő kötelessége.

A célok természetesen csak a dolgozók összefogásával érhetők el. *Biztosak vagyunk abban, hogy ha a dolgozókkal megbeszéljük a tennivalókat, ha minden szolgálati helyen megértő, egymást segítő, támogató légkör alakul ki, 1971-ben sem maradnak el a munkasikerek.*

Meggyőződésünk, hogy az új esztendő a vezetők és beosztottak viszonyában is előrelépést hoz. *Ha így lesz, akkor a siker nem marad el.* Ezt bizton várva kíván a szakszervezet központi vezetősége minden szervezett dolgozónak sikerekben, eredményekben gazdag, a családi életben sok örömet hozó új esztendőt.

Sikerekben gazdag, békés, boldog új évet kívánunk olvasóinknak!

Karácsonyi gyorsmérleg:

Több mint 7 millió utas az ünnepi forgalomban

A kedvezőtlen időjárás ellenére is helytálltak a vasutasok

A vasút, mint minden évben, ezúttal is nagy erőfeszítéseket tett az év végi ünnepi forgalom lebonyolítására. A karácsonyi hármas ünnepre való tekintettel át kellett szervezni a személyszállítást, hogy az a lényegében rutinfeladatokat jelentő hivatásforgalom helyett jobban igazodjon a távolsági utasforgalomhoz. Vontató és vontatott járműveket kellett átcsoportosítani, meg kellett változtatni a személypályaudvarok és nagyobb állomások technológiáját. Meg kellett erősíteni a pénztárakat és az információs szolgálatot, az állomások és a kocsik takarító gárdáját. Ebben a munkában *szabadnapos és nyugdíjas vasutasok, a MÁV Tisztképző és a Vasútforgalmi Technikum hallgatói segítettek.* Jó otlet volt az is, hogy

a vizsgáló főkalauzok ezúttal nem a vonatokon, hanem a személypénztárak előcsarnokaiban, mint mozgó pénztárosok dolgoztak — kitűnő eredménnyel.

Mindez szervezetten, körültekintően történt. Nagyrészt ennek tulajdonítható, hogy *a pályaudvarokon és a vonatokon nem volt olyan zsúfoltság, mint a korábbi években.*

A kedvezőtlen időjárás sajnos abban a törekvésben megakadályozta a MÁV-ot, hogy a vonatok pontosan, jól fűtve és világítva közlekedjenek. A december 23-án bekövetkezett országos havazás miatt *a személyszállító vonatoknak csak 85 százaléka közlekedett menetrend szerint*, a többi 20—30 percet, egyes vonatok ennél is többet késtek. Előfordultak problémák a fűtéssel és a világítással is, de korántsem olyan mértékben, mint korábban. Erre továbbra is fokozott gondot kell forditani.

A karácsonyi forgalomról, a hat vasútigazgatóságtól beérkezett jelentések alapján december 28-án gyorsmérleg készült. *Lindner József* vezérigazgató-helyettes ennek alapján még aznap sajtótájékoztatót tartott. Elmondotta, hogy az ünnepi forgalomban a menetrend szerinti rendes vonatokon kívül 136 mentesítő és 82 menetrendben is meghirdetett többlet távolsági vonat közlekedett. A vasút

a karácsonyi ünnepeket megelőző napokon és az ünnepek alatt több mint 7 millió utast szállította.

Ebből mintegy másfél millió a budapesti személypályaudvarokra jutott. Ezek a számok azt jelentik, hogy az ünnepi utasforgalom — a napi átlagos utasforgalmat 35 százalékkal haladta meg, a távolsági utasforgalom pedig kétszeresére növekedett.

Gondosan felkészült az ünnepekre az *Utasellátó Vállalat* is, amely mindenben alkalmazkodott a vasúthoz. A gondos felkészülés eredményeként a karácsonyi ünnepi forgalomban — négy nap alatt — 46 000 cukrásztermeket, 38 000 szendvicset, 30 000 dupla feketét, 90 000 üveg sört, 11 000 üveg kispalackos bort és 45 000 üveg üdítőitalt adtak el.

Budapesten 3,5 millió forint volt a vállalat üzleti forgalma, az étszolgálat pedig 1,6 millió forintot forgalmazott.

A vezérigazgató-helyettes elmondotta azt is, hogy az ellenőrzést végző szervek, de maguk a dolgozók is úgy ítélték meg, hogy *a karácsonyi forgalom ilyen szervezett még nem volt.* Ez egyaránt dicséri az irányító és a végrehajtó szolgálat dolgozóit, s mindazokat, akik fegyelmezett, áldozatkész munkával járultak hozzá az utasok millióinak elszállításához.

(vf)

Találkoztak a volt önkéntesek

A *Budai Önkéntes Ezredben* szolgált vasutasok december elején találkozót rendeztek Budapesten. Megemlékeztek az elhunyt bajtársakról, majd beszámoltak egymásnak egyéni sorsuk, életútjuk negyedszázados alakulásáról.

Legközelebb február 13-án, a főváros felszabadulásának évfordulóján találkoznak. Elhatározták, hogy a *Déli pályaudvaron* megkoszorúzzák az ezred emléktábláját, valamint a *Vérmezőn* levő emlékművet, s koszorút visznek a *Farkasréti* temetőben nyugvó bajtársak sírjára is.

1971. március 11—12-én

összeül a Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusa

A szakszervezet központi vezetősége december 22-én ülést tartott, melyen megjelent és felszólalt *Somoskői Gábor*, a SZOT titkára.

Az ülés napirendjén a szakszervezet VIII. kongresszusa elé terjesztendő írásos jelentés megvitatása szerepelt.

A központi vezetőség úgy határozott, *hogy 1971. március 11—12-re összehívja a szakszervezet soron következő VIII. kongresszusát* az alábbi napirendi pontokkal:

1. A központi vezetőség beszámolója a VII. kongresszus óta végzett munkáról. (A beszámoló két részből áll: *az írásos jelentésből és a szóbeli beszámolóból*).

A számvizsgáló bizottság jelentése.

A határozati javaslat előterjesztése.

A fél százalékos *Önkéntes Támogatási Alap* szabályzatára vonatkozó módosítási javaslat.

Vita a beszámolók, a határozati javaslat és az ÖTA szabályzat módosítása felett.

2. A központi vezetőség és a számvizsgáló bizottság megválasztása.

A Szakszervezetek XXII. kongresszusa küldötteinek megválasztása.

A miskolciak küldötte

Kiss Józsefné vonatvezető képviselte a miskolci vasutas pártbizottság területéhez tartozó kommunistákat a párt X. kongresszusán. Sok-sok élménnyel tért haza a nagy tanácskozásról, s azóta hol értekezleteken, hol pedig csak kötetlen beszélgetések közben számol be azoknak, akik bizalmából a kongresszus küldötte lett.

Kissné fáradhatatlan, szorgalmas asszony. Honállomása *Miskolc Tiszai-pályaudvar.* Húsz éve dolgozik a vasútnál, s öt éve vonatvezető. *Számára a szolgálat nem csupán kereseti lehetőség, hanem hivatás.* Felelősséggel végzett szakvonali munkája mellett a politikai feladatokból is kiveszi részét. *A csomóponti pártbizottságnak, illetve a végrehajtó bizottságnak is tagja, ezenkívül nőfelelőse a pályaudvar párt-csúcsvezetőségének.* Kitüntetett kiváló dolgozó, és 1970-ben megkapta a Munkaérdemrend bronz fokozatát.

Munkatársai is méltán büszkék rá, hogy kongresszusi küldöttük Kiss Józsefné lett, aki a megbízatásból eredő kötelezettségeinek továbbra is igyekszik becsülettel eleget tenni.

Tóth Antal

1970. DECEMBER 19.

Mérföldkő a vasút villamosításában



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a szalag elvágásával megnyitotta az utat Debrecen állomáson a villamos vontatás számára. Az ünnepélyes pillanat után a különvonat — az első villamos vontatta szerelvény — tovább robogott Nyíregyháza felé.

Riport a 4. oldalon.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Harcoló Vietnam népe

A Hazafias Népfront rendezésében *Harcoló Vietnam népe* címmel nagysikerű előadás hangzott el a közelmúltban a BVKH kultúrtermében. A Magyar Rádió ázsiai szakértője, *Bögös László* megrendítő előadása után *Nguyen Dinh Can*, a VDK budapesti nagykövetségének első titkára szólt a nagylétszámú közönséghez.

Hasznos tapasztalatokkal zárult a választások első „fordulója”

BESZÉLGETÉS A SZOMBATHELYI TERÜLETI BIZOTTSÁG VEZETŐIVEL

A bizalmi- és műhelybizottsági választások befejezése után kerestük fel a szombathelyi területi bizottságon *Auguszt János* titkárt és *Baki Elemért*, a szervezési és káderbizottság vezetőjét, akikkel a két választás közötti időszak fejlődéséről, a szakszervezeti munka változásairól és a most folyó választások tapasztalatairól beszélgettünk.

Beszélő számok

— *A szombathelyi igazgatóság az utóbbi években kétszer volt első az igazgatóságok egymásközötti versenyében* — kezdte a beszélgetést Auguszt János. — *Elismerést érdemel a járműjavító dolgozóinak eredményes tevékenysége is.* Az igazgatóság teljesítményeinek növekedése között a minőségi tényezőknél figyelmet érdemlő, hogy az elmúlt években az egy dolgozó mozdonyra eső 100 elegytonna teljesítmény 3000 kilométerrel nőtt. A forgalmi utazók egy szolgálati órájára eső négy év előtti 3,94 kilométer teljesítmény 5,07-re növekedett.

A vasút korszerűsítése során több mint egymilliárd forint jutott az igazgatóság vonalainak korszerűsítésére. A járműjavító üzem is teljes rekonstrukcióját éli. Uj Dieseljavítócsarnok és irodaház épült, s megkezdődött az új kocsijavító csarnok építése. *Fejlődött a szociális ellátottság is. Az igazgatóság területén csupán öltöző és mosdó építésére 25 millió, az egészségügyi ellátottság javítására pedig 2,8 millió forintot fordítottak.* Bővült a szombathelyi rendelő, új orvosi rendelőt kapott *Veszprém, Tapolca* és *Keszthely*. Megoldás alatt van Zalaegerszegen a csomópont és a térség dolgozóinak fogászati szakrendelése. *404 új lakás épült több mint 73 millió forintos költséggel*, a dolgozók kislakásépítő akcióját több mint ötmillió forintos kamatmentes kölcsönnel támogatták.

Ezután a szakszervezeti választásokra terelődött a szó. A területi bizottság titkára elmondotta, hogy a központi célkitűzéseket következetesen érvényesítik, de számos konkrét, a helyi viszonyoknak megfelelő elveket határoztak el. Például *a beszámoló elkészítésénél azt javasolták az alapszervezeteknek, hogy a legfontosabb területeken a végzett munkát tegyék mérlegre.* Különösen a testület vezető, irányító és a tagságot képviselő munkáját elemezzék részletesen. *Káderkérdésekben figyelembe vették, hogy a dolgozók 23 százaléka 30 évnél fiatalabb.* Indokolt, hogy a mostani választás során javítsanak a fiatal tisztségviselők arányán is.

1196 bizalmi

— Milyen tapasztalatokkal zárultak a bizalmi- és a műhelybizottsági választások? Realizálódtak-e a célkitűzések?

— *Minden alapszervezetnél, a legkisebbnél is ott voltak a területi bizottság tagjai, munkatársai, vagy a szervezési bizottság több esztendő óta eredményesen dolgozó társadalmi munkatársai* — válaszolta kérdésünkre *Baki Elemér.* — *1196 bizalmit, s közel ennyi bizalmihelyettest választottak a szakszervezeti csoportok.* Számarányuknak megfelelően szaporodott a fiatal tisztségviselők száma. A bizalmiak kétharmada beszámolót készített munkájáról. Közel 300 szakszervezeti csoportban még formálisan zajlott a választás. Több bizalmit azért nem választottak újjá, mert nem voltak megelégedve munkájukkal. *Az aktivisták mintegy 25 százaléka új tisztségviselő.*

A bizalmiak választásán a tagság közel 95 százaléka vett részt. Az utazók szakszervezeti csoportjait is kialakítottuk. Uj vonása ennek az, hogy a bizalmiakat e csoportokban olyan dolgozók közül választották, akik nem utaznak, a vontatási főnökségen teljesítenek szolgálatot. *Általános tapasztalat, hogy a kritikai készség, a bírálat erősebb, bátrabb, mint a korábbi esztendőkben.* A pályamunkások például a munkahelyre való ki- és beszállítás hosszú évek alatti megoldatlanságát bírálták, s a laktanyakocsikban, valamint a szálláshelyeken lakók hűtőszekrény hiánya miatt emeltek szót. *A vontatási utazók tömegesen szóltak amiatt, hogy az igazgatósági határokon sokat ácsorognak.* Bonyolultnak tartják a forgalomnál és a vontatásnál a prémiumcélkitűzéseket.

Egyes bizalmiakat azért bíráltak, mert a csoport véleménye megkérdezése nélkül jártak el ügyeikben. Elhangzott olyan bírálat is, hogy nem ismerik a műhely- vagy a szakszervezeti bizottság tevékenységét.

Növekedett a tagság aktivitása

— *December közepére a műhelybizottsági választások is befejeződtek* — vette át újból a szót Auguszt János. — *Több mint 60 műhelybizottságban közel 340 tagot választottak újjá. Általában javult a műhelybizottságok vezetési színvonala, a tagság érdekében végzett munkája.* A beszámolók, a tagság észrevételei is erről tanúskodtak. Javult ugyan a kollektív vezetés, de még van kívánnivaló. Számos szakszervezeti bizottság gyakran intézkedett a műhelybizottság helyett, csökkentve ezzel tekintélyét is. A pályafenntartási főnökségek központjaiban különösen sok az átfedés a szakszervezeti bizottság és a műhelybizottság hatáskörében.

Lehetne még sorolni a jogos észrevételeket. *A legfontosabb tapasztalat azonban a tagság aktivitásának növekedése, a vezetőszervek munkájának folyamatos javulása.* Ezeknek a tapasztalatoknak a birtokában még eredményesebbek lehetnek a szakszervezeti bizottságokat választó taggyűlések és küldöttértekezletek. De hasznosak ezek a tapasztalatok a területi bizottság választására is.

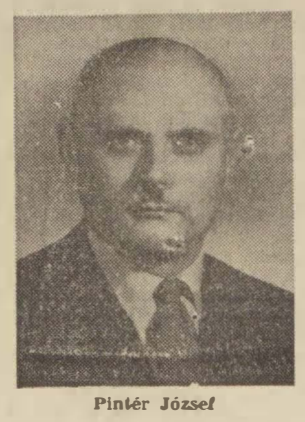
Kovács János

Felelősséget éreznek a közügyek iránt

Műhelybizottsági választás a Keleti villamos vontatási főnökségnél

A Keleti villamos vontatási főnökség 182 utazó dolgozóját tömörítő műhelybizottság december első felében tartotta vezetőségválasztó taggyülését. A műhelybizottság kétéves munkájáról *Pintér József* titkár tartott beszámolót.

A beszámolási időszakban 17 rendes és két rendkívüli ülést tartottak. A sok feladat között *előtérben állt az utazók munkafeltételeinek, egészségügyi és szociális körülményeinek javítása.* A műhelybizottság határozata alapján került sor az egészségügyi szervek által végzett zajártalom vizsgálatára a korszerű mozdonyokon. Eredményeként több mozdonyról leszerelték a szellőzőket. A *Ward-Leonard* típusú villamosmozdonyok szerkesztési hibái miatt a magas zajártalom ellen sajnos, nincs „gyógymód”. Hosszú évek gondja oldódott meg azáltal, hogy pótolták a korszerű mozdonyok ablaktörlő hiányát, a rossz minőségűeket pedig kicserélték.



Pintér József

Derűs optimizmussal

A Keleti vontatási főnökség mozdonyvezetői az elmúlt két évben *több mint 59 balesetet előztek meg, vonatveszélyeztetést háríttottak el.* Éberségükért mintegy 60 ezer forint jutalomban részesültek.

A szakszervezeti munka tervszerűsége, a dolgozók hangulatának rendszeres elemzése eredményeként a műhelybizottság és a gazdasági vezetés időben reagált a jogos panaszokra. A szolgálati vezetők tevékenysége hatékonyabb, a politikai, érdekvédelmi munka tartalmasabb lett.

A műhelybizottság értékelése szerint nem kielégítő a fiatalkorúak között a szakszervezeti és gazdasági vezetők munkája. Műveltségük, szakképzettségük, tehetségük több bizalmat, felelősségteljesebb megbízatást, jobb politikai munkát kíván. Őszinte volt a vezetőség beszámolója akkor is, amikor az ideológiai, kulturális munka gyengeségeiről, *fordabeosztást.* Több bizalmat és felkészültségüknek megfelelő beosztást a fiataloknak — mondták mások. A mozdonyvezető gyakornokok hiányolták felszólalásaikban, hogy nincsenek rendszeresen beosztva a legjobb mozdonyvezetők mellé. Néhányan *példákkal bizonyították, hogy a nemzetközi gyors- és belföldi személyvonatok késéseinek csökkentéséért nincs összehangolt erőfeszítés az állomások forgalmistái és a menetirányítók között.*

Meggyorsult az ügyintézés

A X. kongresszus tiszteletére szervezett sikeres kommunista vasárnap tapasztalatai alapján a pártszervezet képviselője és több szakszervezeti tag is szóvátette, *hogy szervezetileg és tartalmilag visszaesett a szocialista brigádmozgalom az utazók között.* Ezért a gazdasági vezetőket és a műhelybizottságot egyaránt felelőssé tették. A mozgalom visszaesésével szinte egyidőben csökkent a mozdonyok tisztántartása, kezelése.

A szakszervezeti munka hatékonyságát bizonyítja, hogy javult a dolgozók ügyeinek intézése. Sokan a bizalmiak, vagy a műhelybizottság kezdeményezésére részesültek szociális segélyben, vagy jogi védelemben. A mozgalmi, érdekvédelmi munka fejlődése ellenére a taggyűlés jogos igényeket állított az új vezetőség elé.

A vasút gazdaságossága, műszaki állapota a fejlődés megannyi követelménye iránt felelősséget érző emberek közössége volt a taggyűlés. *Felelősségüket a közügyekért mi sem bizonyította jobban, mint az, hogy a jót és hibákat egyaránt mérlegre tették.* Nem titkolták, elégedettek az elért eredményekkel. De türelmetlenek a hibák, különösen az ismétlődő hibák miatt. A válaszadás is kritikus, tárgyilagos volt.

Ezután a jelölő bizottság javaslatára nyílt szavazással megválasztották az új vezetőséget. A korábbi vezetőség többsége, köztük *Pintér József* műhelybizottsági titkár újból bizalmat kapott.

(kj)

Nagylétszámú aktívahálózat

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága nagy gondot fordít a dolgozók társadalombiztosításával kapcsolatos ügyeinek intézésére. *A sokrétű feladatot nagy létszámú társadalmi aktívahálózat végzi.* Tagjainak zöme a társadalombiztosítási tanácsban dolgozik, tevékenykedik. Különös gonddal foglalkoznak az üdüléssel, segélyezéssel, beteglátogatással, nyugdíjelőkészítéssel, valamint a szanatóriumi beutalásokkal. Az ellenőrző albizottságon keresztül, a táppénz kifizetését is ellenőrzik.

A társadalombiztosítási tanácsban dolgozók önként vállalt társadalmi munkájukkal, nagy szolgálatot tesznek társaiknak. Ezért a munkáért elismerés illeti *Majoros János* vonatvezető tt-elnököt, *Hatvani Istvánnét*, a segélyezési albizottság vezetőjét, a beteglátogató aktívákat, valamint a VSZTO helyi ügyintézőit.

Czeglédi Sándor

Szakszervezeti választások a MÁV Tisztképző Intézetben

A *MÁV Tisztképző Intézet* hallgatói — 264 szakszervezeti tag — december közepén megválasztották tisztségviselőiket. A vezetőségválasztó taggyűlés mindig, mindenütt gonddal és felelősséggel jár, hát még ott, ahol a választók és a választandók alig ismerik egymást. Ennek a közösségnek nincs kétéves múltja, ezért az osztálytitkárok beszámolója nem is lehetett olyan gazdag, mint egy nagy állomáson az szb-titkáré. *A szavazatok sem az ismeretekre, tapasztalatokra épültek, hanem a bizalomra.*

Őszinteség, bíráló készség

A tisztképző hallgatóinak munkája a tanulás. Ennek fokmérője pedig a tanulmányi eredmény. *Az osztálytitkárok tehát a tanulásban elért eredményekre és hiányosságokra helyezték beszámolóikban a fő súlyt.* Kitűnt, hogy szeptember óta nem dolgoztunk rosszul. A párt- és a KISZ-szervezettel együtt a szakszervezeti bizottság is közreműködött abban, hogy *októberben egy hétig társadalmi munkát végezhettünk Csengerben, az árvízkárosultak házainak felépítésénél.* Azóta tanáraink segítségével pótoltuk a tanulásban bekövetkezett lemaradást. Különben ez volt az intézet hallgatóinak felajánlása a X. pártkongresszus tiszteletére.

Már az osztálybizottsági választásoknál is az őszinteség és bíráló készség jellemezte a beszámolókat és a hozzászólásokat. Több tanuló tett elfogadható javaslatot kollégiumi élet- és tanulási körülményeink javítására.

Ezt követően, *december 18-án zajlott le intézetünkben a szakszervezeti bizottság vezetőségválasztó küldöttértekezlete.*

A jó előkészítés, kifogástalan szervezés már a küldöttek közül sem hiányzott. A küldöttek ízléses igazolványt kaptak. Az elmúlt két évben végzett hallgatók közül is meghívtak négyet, akik annak idején részt vettek a szakszervezeti feladatokban, vagyis itt tanulták a mozgalmi munkát.

Igények és feladatok

A beszámoló többek között hangsúlyozta, hogy intézetünk évente hatvan olyan tisztet képez ki, akik a szakmai és politikai ismeretek mellett elsajátítják a szakszervezeti munka legjobb módszereit is. Hogy ezt a célt mennyire sikerült elérni, számos tényezőn le lehet mérni. Az eredmények közé tartozik, *hogy a közlekedési tisztképzők számára kiírt jubileumi sportversenyt 1968-ban, 1969-ben, majd 1970-ben is a MÁV Tisztképző Intézet fiataljai nyerték* az Autóközlekedési Tisztképző és a Posta Oktatási Központ hallgatói előtt. Vagy: az szb kezdeményezésére intézetünkben 23 000 forint gyűlt össze az árvízkárosultak javára.

Az írásos jelentés az elkövetkező időszak feladataira is utalt. A tanítás, illetve a tanulás elősegítésére több szemléltető eszközre van szükség. A kollégium szociális ellátottsága 1971-ben tovább javul. *A hagyományos cserépkályhákat gázfűtés váltja fel, s a fürdési, ételmelegítési lehetőség ugyancsak az igényeknek megfelelő lesz.* Kitért a beszámoló az iskolagyűlések értékelésére is, amelyek itt a termelési tanácskozások szerepét töltik be.

A 14 hozzászólás, majd a választás igazolta, minden lehetőségünk adott, hogy kifogástalanul elvégezzük feladatainkat, s vezetőségünk eleget tehessen hivatásának.

Nábrádi Lajos

A bizalmiválasztások mérlege a debreceni járműjavítóban

A *debreceni járműjavítóban* 148 szakszervezeti bizalmit, illetve bizalmihelyettest választottak a dolgozók a tizenegy műhelybizottságnál. A megválasztott bizalmiak közül százhatvanhatan korábban is ezt a tisztséget viselték, harmincketten pedig először kerültek ebbe a funkcióba.

A bizalmiak túlnyomó többsége fizikai munkás. Pontosan 120 a számuk. Huszonnyolcan az alkalmazottak közül lettek megválasztva. Tizennyolc nő van a bizalmiak között. Huszan kerültek ki a 30 éven aluli fiatalok közül.

A legrégibb bizalmiak közé tartozik *Kovács József* segédmunkás csoportvezető, *Czibere Gábor* tartálylakatos és *Nagy Sándor* raktárvezető, akik több mint húsz éve példamutatóan látják el tisztségüket. Nevezettek különben alapítótagjai voltak 1945-ben a szakszervezetnek.

A bizalmiválasztások alkalmával mintegy háromszáz dolgozó mondta el véleményét, javaslatát a beszámolóval, a szakszervezeti munkával és a bizalmi tevékenységével kapcsolatban. *A legtöbben a törzsgárda fokozottabb megbecsülését, az üdülési lehetőségek további fejlesztését, a bérezési, munkásellátási és kulturális kérdések megoldását szorgalmazták.*

Az üzemben azóta megkezdődtek a műhelybizottsági választások is. A tagság aktivitása élénk: messzemenően segítik a felsőbb szakszervezeti szervek választási előkészületeit.

Volosinovszki János

Hajnali randevú

Ujvári Lászlóval, a kocsirendezők szakszervezeti bizalmijával, egy keményen átdolgozott éjszaka után beszélgetünk, *Budapest—Háros* állomáson, egy fülledt öltöző helyiségében. A sarokban korong alakú kályha ontja a meleget, egy takarítónő lábasban teát tesz elénk és mondja: — jót tesz az áttázott csontoknak.

— *Már 21 éve dolgozom itt* — kezdi beszélgetésünket Ujvári László, miközben megfontoltan kortyolgatja a teát .— *Sok mindent csináltam, jelenleg, tolatásvezető vagyok.*

— És a szakszervezetben?

— Leginkább bizalmi voltam, de már elláttam az szbelnöki tisztet is. Most is kettős funkcióm van: *bizalmi vagyok a kocsirendezőknél, valamint bér- és termelési felelős a szakszervezeti bizottságban.* Persze, sok a gond, kellenek a tapasztalt, mozgalmi emberek.

A budafoki vasutasokat legjobban a munkaerőhiány foglalkoztatja. Amíg Ujvári Lászlóval életéről, munkájáról beszélgetünk, egymásnak adják a kilincset az emberek. Mindegyik kocsirendező „tesz valamit” a témához. *A négy plusz egy helyett egy plusz egy fővel dolgoznak. Nem nehéz kitalálni, hogy ilyen körülmények között sokszor a rendeletek és utasítások megszegésével végzik munkájukat.* A feladatok minden évben nőnek, ám a létszám csökken, s a meglevő emberek is fáradtabbak, elhasználtabbak lesznek. *Az átlagéletkor 43 év, a létszám 24 fő.* A megerőltető fizikai munka következtében azonban rendszerint több a beteg, mint az egészséges.

— Hogyan segítenek ezeken a gondokon a vezetők?

— Sajnos, erről nem a legjobbakat mondhatom — folytatja a bizalmi. — Annyi a munkánk, hogy egy perc megállásunk sincs. Ez persze, nem lenne baj, ha néha valamiféle anyagi elismerésben részesülnénk, *de a jutalmazásból mindig kimaradunk. Hogy mi ennek az oka, nem tudjuk, a következménye azonban ismeretes; még azok is elmennek, akiknek megfelelő a vasutasmunka.* Aztán nézze meg, milyen körülmények között élünk — mutat körbe a gyérül világított öltözőben —, régi, ócska szekrényekben a ruhánk. Ennek még az ajtaja sincs meg. A fürdő helyiségben van a takarítónők szekrénye és ha bent vannak az aszszonyok, természetesen nem lehet fürödni. *Amúgy sincs kedvünk, mert olyan hideg, hogy csak egy betegség alapos kockázatával lehet vállalni a használatát.*

Budafok az egyik legjobban épülő része a fővárosnak. Mindenütt új gyárak, új házak, lakótelepek. *Csak egyedül a vasútállomás árválkodik közöttük balesetveszélyes, roskatag épületével.* Pedig ez az állomás nagy exportforgalmat bonyolít le. A Monimpex jó és megbízható ügyfele a vasútnak. De ez a helyzet a többi környező gyárral, üzemmel is.

— Ennyi gond és probléma után, miért vállalta ismét a bizalmi tisztet?

— *Tudja* — válaszolja Ujvári László a beszélgetésünk végén — *az egyik legrégibb dolgozója vagyok az állomásnak. Ismerem az embereket, úgy érzem, ők is bíznak bennem. El merem mondani a véleményemet, mert tudom, hogy ezzel a vasút, a vasutasok érdekét szolgálom. Felelősséget érzek a munkáért, mely sok-sok forintot hoz a népgazdaságnak. Az emberekért, a munkájuk után járó megbecsülésért harcolni mindig izgalmas, érdekes szakszervezeti feladat.*

Molát Ferenc

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes nyilatkozata

a vasutasok munkájáról, a vasút soron következő feladatairól

Ismét véget ért egy dolgos esztendő. 1970 egyben a harmadik ötéves terv befejezését is jelenti. Az új évvel pedig új évtizedbe lépünk és kezdetét veszi egy új tervidőszak, a negyedik ötéves terv, amely hosszabb távra megszabja feladatainkat. Szerkesztőségünk ebből az alkalomból arra kérte *dr. Mészáros Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját, válaszoljon néhány, a vasutasokat érdeklő kérdésre.

KÉRDÉS: Hogyan értékeli a vasút 1970. évi teljesítményét, a vasutasok munkáját?

VÁLASZ: A vasutnak 1970-ben rendkívül nehéz feladatokat kellett megoldania. Alig múlt el a szigorú, hosszan tartó tél, rég nem látott árvízkatasztrófa sújtotta az ország keleti részét és Szeged környékét. *Mindez amellett, hogy az egész vasútüzem munkáját hátráltatta, nagyobb teljesítményeket kívant a vasutasoktól*, akik védekezésben tanúsított példás helytállás után, dicséretes munkát végeztek a helyreállítás időszakában is. Ez azért is említésre méltó, mert a mintegy 2 millió tonna építőanyagot olyan időszakban kellett a Szamoskozbe szállítani, amikor már a mezőgazdasági termékek, a zöldség-, gyümölcs-, a gabona-, sőt a cukorrépa-szállítás is jelentkezett.

Az említett nehézségek ellenére a vasutasok mindent megtettek annak érdekében, hogy mind a személy-, mind az áruszállításban eleget tegyenek kötelezettségeiknek. Visszatekintve a mögöttünk hagyott ósztendőre *elmondhatjuk, hogy nem hiába fáradoztunk. Különösen kedvezően alakultak a vasút áruszállítási teljesítményei. December 14-ig 111,6 millió tonnát szállítottunk. Ezzel csaknem három héttel korábban teljesítettük 1970. évi áruszállítási tervünket.* Előzetes számítások szerint az év végéig több mint 4 millió tonnával túlszárnyaljuk előző évi teljesítményünket. Az elszállított tonnamennyiséggel összefüggő árutonnakilométerben mért teljesítmény növekedése kozel 7 százalékos. E nagyszerű szállítási teljesítmény elérése csak úgy vált lehetővé, hogy az elő- és holtmunka termelékenységét, az adott lehetőségek figyelembe vételével, növelni tudtuk. *Az élőmunka termelékenységének növekedése több mint 6 százalékra tehető. Ez mindenekelőtt a vasutasok szorgalmas munkáját, derekas helytállását dicséri.* Kismértékben ugyan, de javult azegy teherkocsira jutó statikus terhelés, míg a tehervonatok átlagos terhelése több mint 10 tonnával növekedett.

Ebben az évben befejeződtek azok a műszaki fejlesztési intézkedések is, amelyek a harmadik ötéves tervben a vasút előtt álltak. Ezek közül legjelentősebb a budapest—záhonyi fővonal teljes villamosítása, a záhonyi átrakókörzet és Szolnok csomópont rekonstrukciójának folytatása. *Ugyanakkor azt is el kell mondani, hogy munkánk még eredményesebb, még hatékonyabb lehetne, ha a vasút üzemviteli tevékenységében nem jelentkeztek volna olyan fogyatékosságok, amelyek esetenként a forgalom lassulásához vezettek.* Nem lehetünk elégedettek például a szállítás gazdaságosságával. Bár a Gazdasági Bizottság határozata óta a fuvaroztatók nagyobb gondot fordítanak a kocsik ki- és berakására, mi azonban *korántsem tettünk meg mindent a kocsitartózkodási idő csökkentéséért, az elegyáramlás gyorsításáért.* Változtatni kell az eddigi gyakorlaton a kereskedelmi szemléletben, továbbá a vasút és a szállíttatók közötti együttműködésben is. Mivel a népgazdaságban az áru nagyrészt a külkereskedelemben cserél gazdát, *a fuvaroztatókkal sokkal jobb kapcsolatokat kell kiépíteni.* Itt nemcsak más tárcák fuvarozótatólról van szó, hanem elsősorban a közlekedési ágakról, köztük a közúti közlekedésről. *Egyik gyengeségünk volt, hogy a kombinált fuvarozás elterjesztését ebben az évben sem szorgalmaztuk.* Emiatt a szállítási feltételek nem úgy alakultak, mint ahogy a vasút egyéb, korszerűsítési törekvései.

KÉRDÉS: Hogyan felelt meg a vasút az eltelt időszakban a közlekedési koncepcióban megjelölt feladatoknak?

VÁLASZ: Ezzel kapcsolatman mindjárt elöljáróban szeretnénk egy tévhitet eloszlatni. *Sokan vannak, akik a közlekedéspolitikai koncepció jelentőségét abban látják, hogy megszüntetjük a gyenge forgalmú, elavult szárnyvonalakat és a forgalmat közútra tereljük.* Pedig ennél sokkal többről van szó. A koncepció alapvető célkitűzése: *a népgazdaság személy- és áruszállítási igényeinek a lehető legjobb kielégítése.* Eddig ennek a követelménynek — elsősorban technológiai szempontból — nem feleltünk meg teljes mértékben. A másik oldalt, a közlekedéspolitika azon célkitűzéseit, amelyek az igények jobb kielégítését biztosítják, nevezetesen az egész vasút fejlesztését, mind eszközökben, mind pedig járművekben, megfelelő ütemben tudjuk biztosítani. *Mint ismeretes, a koncepció a közlekedés — ezen belül a vasút — rekonstrukciója keretében nagyszabású korszerűsítési programot, a gazdaságosság megvalósítása érdekében pedig jelentős intézkedéseket irányoz elő.* A korszerűsítési célkitűzések, a népgazdaság anyagi lehetőségeihez alkalmazkodva, a középtávú tervekben nyernek végrehajtást. Ez a nagyszabású program 1968. január elsejével kezdődött, s a következő év végéig 11 kilométer normál nyomközű, 20 kilométer keskeny nyomközű és 164 kilométer hosszú gazdasági vasútvonal forgalmát tereltük közútra. Az intézkedések által érintett vonalakon együttvéve évi 3 millió utas és 110 ezer tonna áru jelentkezett.

Ugyanebben az időszakban, a körzetesítés eredményeként, 9 körzeti állomást és 14 forgalomfelvevő állomást alakítottunk ki, 22 állomáson megszüntettük a kocsirakományú áruforgalmat, 13 állomást pedig iparvágányos, illetőleg idényforgalommal megmaradó állomássá minősítettük át. Ennek a programnak a végrehajtása *238 millió forint egyszeri, ezenkívül évenként további 22 millió forint önköltség-megtakarítást eredményez.* Ezek az úgynevezett racionalizálási intézkedések 1970-ben tervszerűen tovább folytak.

KÉRDÉS: Melyek a vasút negyedik ötéves tervének legfőbb célkitűzései, különös tekintettel a vasutasok élet- és munkakörülményeire?

VÁLASZ: A tervtörvény megszabja a közlekedés, ezen belül a vasúti közlekedés fejlesztésének főbb irányait és arányait. *Népgazdaságunk a negyedik ötéves tervben 29,5 milliárd forintot fordít a vasút korszerűsítésére.* Ez az összeg alapvetően biztosítja a tervszerű, arányos fejlesztést. Fontos célkitűzésünk, hogy a vasút rekonstrukciója, korszerűsítése során a legfontosabb állóeszközcsoportok — pálya, állomások, javítóbázisok és járművek — között kapacitás és korszerűség tekintetében egyaránt megfelelő arányok alakuljanak ki. *A korszerű villamos és Diesel-vontatás részaránya a tervidőszak végére eléri a 90—95 százalékos részesedést.* Ezt 280 kilométer hosszú vasútvonal villamosításával és 360 új villamos és Diesel-mozdony beszerzésével biztosítjuk. A teher- és személykocsi park rekonstrukciója során 11 ezer nagy raksúlyú teherkocsi és 1050 négytengelyes személykocsi, ezen belül 275 motormellékkocsi és 100 poggyászkocsi — beszerzésére kerül sor. A pályakorszerűsítés keretében *mintegy 2000 vágánykilométer felújítására kerül sor.* A biztonságos közlekedés érdekében *a törzshálózatnak közel 50, az állomásoknak pedig mintegy 75 százalékát látjuk el korszerű biztosítóberendezéssel.* Folytatjuk a vontatási telepek és a járműjavítók rekonstrukcióját, s a tervidőszak végéig lerakjuk a vasút komplex gépesítésének és automatizálásának alapjait.

A népgazdaság, ezen belül az ipar és a mezőgazdaság, továbbá a külkereskedelem nagyarányú fejlődése a közlekedésben is érezteti hatását. Éppen ezért a vasút tervezett műszaki fejlesztése, rekonstrukciója mellett *nagy gondot kell fordítanunk a technológiák korszerűsítésére, a kombinált fuvarozás elterjesztésére és a személyszállítás minőségének javítására.* Mindezt alapvető, politikai kérdésként kell kezelni. Sokkal nyíltabban, őszintébben kell együttműködni a testvérágazatokkal. Hiszen a kombinált fuvarozásban nemcsak a vasút vesz részt. Gyakran előfordul, hogy bizonyos áru szállítása közúton indul, vasúton és hajóval folytatódik, majd ismét közúton ér céljához. *Éppen ezért nagy hibát követnénk el, ha az együttműködésre való törekvés helyett befelé fordulnánk.*

A vasút korszerűsítése, mint azt a tervtörvény megszabja, tervszerűen halad. Ezzel együtt *fokozott mértékben kívánjuk javítani a vasutasok élet- és munkakörülményeit. A negyedik ötéves tervben munkavédelmi, üzemegészségügyi és szociális beruházásokra 510 millió forintot, lakásépítésre pedig 330 millió forintot fordítunk.* A rendelkezésre álló összegből mintegy 1000 lakás felépítését tervezzük. A vasutas-szakszervezet elnökségével közösen azon fáradozunk, hogy mielőbb hatható intézkedéseket dolgozzunk ki az utazószemélyzet munkaidejének csökkentésére, a kiesésetű és nehéz fizikai munkát végző dolgozók megfelelő bérezésének kialakítására. Ezekben a fontos kérdésekben már 1971-ben szeretnénk előbbrelépni.

KÉRDÉS: A vasút jövője, illetőleg egyenletes fejlődése szempontjából, miniszterhelyettes elvtárs 1971-ben milyen feladatok elvégzését tartja a legfontosabbnak?

VÁLASZ: A vasút jelentőségét, feladatait a népgazdaság termelő erőinek fejlődése, a termelés területi szervezésében történő változások, a nemzetközi munkamegosztásban való részvételünk és a nemzetközi kapcsolatok alakulása határozzák meg. A személy- és áruszállítási teljesítmények számottevő változásával nem számolunk. A követelmények mégis nagyok. *Számunkra ugyanis nem lehet közömbös: hogyan szállítunk. Változni kell a vasút tartalmi munkájának is, hogy a rendelkezésre álló eszközökkel gyorsabban, gazdaságosabban szállíthassunk.* A hálózat fejlesztésén túl alapvető jelentőségű a rakodás gépesítésének fokozása, ezen belül elsősorban Záhony gépesítése, a munkafolyamatok technológiájának korszerűsítése, a budapesti körvasút szűk keresztmetszeteinek bővítése. A személyszállítás korszerűsítésében és kulturáltságának növelésében is szeretnénk előbbre jutni. *Új, korszerű, négytengelyes kocsik beszerzése mellett a pályaudvarok tisztán tartása, a tisztítás gépesítése, az utazóközönség kényelmének biztosítása áll a vezetési munka előterében.*

A közönség és a termelő vagy szolgáltató vállalatok, illetve szervezetek közötti kapcsolatok jellegét, módszereit ma világszerte vizsgálják és a tapasztalatokat hasznosítják. Számos nagyvállalat, köztük vasúttársaságok is, szervezeteket tartanak fenn, kizárólag a közvélemény tájékoztatására, a közönségükkel való kétoldalú, rendszeres kapcsolat kiépítésére és ápolására. *Úgy gondolom, itt van az ideje, hogy mi is szervezettebben foglalkozzunk a közönséggel.* A jó közvélemény kialakításának, a rendszeres tájékoztatásnak van egy sajátos területe, a vállalatoknak és a közlekedési szerveknek az a kötelezettsége, érdeke, hogy saját dolgozóikat mindenkor időben és tárgyilagosan tájékoztassák mindarról, ami a vállalatért dolgozó ember munkáját, személyét érinti. *A vasútnál is olyannak kell lenni a vezetők és a dolgozók kapcsolatának minden szinten, hogy a tájékozottság révén dolgozóink magukénak vallják a vasutat, örüljenek sikereinknek és presztízskérdésnek tekintsék kudarcainkat.* Meggyőződésem, hogy csakis az ilyen kapcsolat vezethet odáig, hogy vasutasaink örömet leljenek munkájukban, amely a siker előfeltétele. Mindehhez természetesen arra van szükség, hogy ne csak azt mondjuk meg: *mit kell csinálni, hanem azt is, miért és hogyan.*

A vasutasok már sokszor bizonyították. Helytálltak tomboló hóviharban, az árvíz idején, derekas munkát végeztek a karácsonyi ünnepi forgalomban. *Biztos vagyok benne, hogy közös összefogással 1971-ben is sikerül majd megoldani a vasút előtt álló szép feladatokat.*

Befejezésül engedjék meg, hogy a vasút vezetői és a magam nevében ezúton is megköszönjem az ósztendőben végzett munkájukat, az új évben pedig jó egészséget, sok sikert kívánok minden vasutasnak és hozzátartozójának.

Visi Ferenc



A karácsonyi ünnepekre beköszöntött tél, a nagy hóesés alaposan megnehezítette az amúgyis nagy feladatokat igénylő ünnepi forgalom lebonyolítását. A pályaudvarokon országszerte mintegy 1500 pályamunkás tisztította a váltókat.

Megjegyezzük

Nem egyedülálló eset

A vontató járművek utazószemélyzete mostanában gyakran panaszkodik az ácsorgásról, a forgalom okozta időveszteségekről, melyek a helyes szervezés, a körültekintő munka hiányából adódnak. A *ferencvárosi vontatási főnökség* eseménykönyvébe november 29-én beírt jelentés is olyan, amelyre érdemes odafigyelni. Annál is inkább, mivel a személyzet mellett, a vontatási főnökségeket is sújtja a vonalakon, a forgalom irányítóinak nem mindig átgondolt, nem mindig gazdaságos intézkedése.

Ime, az eseménykönyvi jelentés:

„Jelentem a főnökségnek, hogy november 29-én, 12.30-ra jelentkeztem az 1084. sz. vonathoz. Mivel a forgalom a gépet nem hozta csak később, így a felvigyázó elvtárs átküldött Rákosrendezőre azzal, hogy ott valami szegedi vonat lesz számomra. Berla elvtárstól átvettem a kiszerelt és lekezelt M62—124 számú üzemképes gépet és rájártam a vonatra. Később a váltókezelő közölte, hogy *gépemet Kőbánya-teher pályaudvarra irányítják.* Ott rájártam egy szobi OPW-vonatra és fékpróbáztam. Körülbelül egy óra múlva a szolgálattevő közölte; *a gép leakaszt és Ferencvárosba megy. Ferencváros keleti rendezőben a II. vágányon megcsináltam a vonatot, majd 30—40 perc múlva kaptam az utasítást, hogy gépemet Délegyházára vigyem.* Eljöttem a rendezőből a váltót pedig a fűtőházhoz állították. Nem jutottam Délegyházára és 22.30-kor bejártam a fűtőházba. Ez volt 11 óra alatt végzett teljesítményem. Ezt csak azért írtam le, mert ilyen és ehhez hasonló esetek szinte napirenden vannak.

Kérem a főnökség intézkedését.

Oravecz István M62—124".

VASUTAS KARÁCSONY

Karácsony este van. Ennek ellenére mozgalmas az élet a *Keleti pályaudvaron.* Mintha a rendre vigyázna, úgy áll a színes lámpákkal díszített hatalmas karácsonyfa a homlokzati nagy, üvegfal előtt. Csakúgy, mint máskor: *érkeznek, indulnak a vonatok.* Bömbölnek a hangszórók... Itt is, ott is szláv beszéd hallatszik. Az NSZK-ban dolgozó 600 jugoszláv állampolgár — útban hazafelé — a 908. számú belgrádi gyorsvonatra várakozik. Az ügyeletes tisztbe, ilyenkor az állomás parancsnokába ütközöm. Csak késve fordulhat magyarra a szó, mert *Szemcsák István* főintéző egy nagykalapos, bundás angol ladyvel beszél. Közben egy utas németül kér felvilágosítást. Szemcsák észrevétlenül vált át az egyik nyelvről a másikra, majd felém fordulva mondja:

— *Három kislányom vár otthon. Holnap, egy nappal később tartjuk meg a karácsonyestet. A lányok határozták el. Igazuk van. Így magam is jobban belenyugszom, hogy ezt a jeles napot szolgálatban kell töltenem* — mondja, és elkeveredik az utasok, a munka sűrűjében.

Hajnalban keltek

Az érkezési ügyelet kilincsét egymás kezébe adják az érdeklődők. *Deák Pálné* naplózónak akad dolga. Egyszer vonatban felejtett tárgyat keresnek, másszor útmegszakítás igazolását kérik, vagy érkező, induló vonatok után érdeklődnek.

— *Megtanultam húsz év alatt, hogy a vasutasnak éppen olyan nap a karácsony, mint a többi* — mondja enyhe nosztalgiával. — Hajnalban keltem. Igyekeztem a karácsonyi vacsorát elkészíteni, a sütemények megsütni és az egyéb tennivalókat elvégezni. Sajnos, mindent magamnak kell csinálni, mert a férjem évek óta beteg, és kímélnem kell. Senkire nem számíthatok, csak magamra.

Király Istvánné takarítónő négy gyermek anyja — egészíti ki az utasokkal foglalkozó Deáknét:

— *Így vagyunk valahányan. En reggel indultam hazulról. Délben kezdtem, és reggelig vagyok.* Három leányomra és a fiamra bíztam a hárommféteres fenyőfa feldíszítését. Nélkülem kissé szomorúan vállalták. Az ajándékokat reggel adom át. Jobb lett volna a fa alá rejteni. Az vigasztal, hogy amit én kapok tőlük, azt a fa alatt találom meg. *Sohasem vártam ennyire a szolgálat végét, mint ma.*

„Ne menj el, apu..."

Sűrű pelyhekben esik a hó. Az I. számú toronyban kattognak a váltóemeltyűk. Itt még az a vígasztaló sincs, hogy látják az ünnepre emlékeztető nagy, díszes fenyőfát. A karácsonyi hangulatot csak a jelzők és váltók fényei jelenthetik.

Kuti József térfelvigyázó még fiatalember, de már nyolc éve barátkozik a karácsonyt és az egyéb ünnepeket felejtő vasutas-élettel.

— *A feleségem, ha nehezen is, de belenyugodott, hogy eljöttem, de a gyerekek fellázadtak.* Az első osztályos kisfiam még a kaputól is visszahúzódott. *„Ne menj el apu, maradj velünk"* — kérlelt pityeregve. Csak akkor vígasztalódott némiképpen, amikor megmagyaráztam, *hogyha én és még sok vasutas otthon marad, sok kislánynak és kisfiúnak nem jutnak haza a szülei karácsony estére.* Könnyes szemmel engedte el kabátomat — mondja Kuti József, miközben egyetlen pillanatra sem veszi le a szemét a térről, melynek őre, egyik parancsnoka.

Ocsova Lajos vezetőváltóőrt, a tér egyik fontos szolgálati helyén, az „öregkezelő" őrhelyen találjuk. A kis őrhely alig látszik ki a nagy hóból. Körülötte itt is, ott is halvány fényű váltók kandikálnak ki a végtelen fehérségből, vagy egy-egy állítás alkalmával nagy csörömpöléssel „szalutálnak".

Első a szolgálat

— *Korán délután indultam a lakásomról, Hatvanból. 27 év alatt már megszokhattam volna, hogy első a szolgálat, de ma valahogyan nehezen ment. Hiába magyaráztam magamnak a regulát!* Talán az is nehezítette a helyzetemet, hogy három kis unokám, csaknem az egész család nálunk tölti a karácsonyt. Régi kívánságukat is teljesítettem: *villanyvasutat vásároltam nekik, s egy kicsit a magam számára is.* Úgy látszik, nem elég a vasútból ennyi, amit itt kapok. Sajnos, nem láthattam örömüket, amikor megpillantották *s* várvavárt ajándékot — mondja, aztán parancsokat osztogat tovább, a hozzá beosztott váltóőröknek.

Ő is munkával ünnepel. Ő is papírból fogyasztja a rántott halat, a beiglit. Neki is, csakúgy, mint a többi karácsony esti szolgálatos vasutasnak az egész országban, néhány piros alma, szaloncukor és a nagy felelősséggel járó munka mellett a családra, az otthonra való röpke emlékezés jelenti a karácsony estét.

Gergely József

1970. december 19.

Mérföldkő a vasút villamosításában

Tizenkét nappal a határidő előtt átadták rendeltetésének a debrecen–nyíregyházi villamosított vonalszakaszt

A fennállásának 125 éves jubileuma előtt álló magyar vasút történetében jelentős dátum 1970. december 19. Dr. *Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter ezen a napon adta át rendeltetésének a záhonyi nemzetközi fővonal utolsó villamosított szakaszát, a *Debrecen—Nyíregyháza* közötti vonalszakaszt.

Köztudott, hogy Magyarország a Kandó-féle fázisváltós rendszer bevezetésével a vasút villamosításának úttörője volt. Ennek ellenére elmaradt a környező országoktól, mert az 1933-ban üzembehelyezett *Budapest—Hegyeshalom* közötti fővonalat csaknem negyedszázad múlva követte újabb villamosítás. A felszabadulás után — 1956 és 1962 között — a miskolci fővonal villamosítása jelentette a folytatást. A második ötéves terv végéig villamosították még a *Miskolc—Diósgyőr*, a *Miskolc Szerencs* és a *Tatabánya-Alsó—Oroszlány* közötti vonalat.

A vasút nagyarányú rekonstrukciója tulajdonképpen a harmadik ötéves tervben kezdődött. A tervtörvény erre az időszakra 400 kilométer hosszú vonal villamosítását írta elő. Ennek alapján került sor 1966-ban a *Szerencs—Nyíregyháza*, 1967-ben a *Nyíregyháza—Záhony*, 1968-ban a *Budapest—Nyugati-pályaudvar—Cegléd*, 1969-ben a *Cegléd—Szolnok—Szajol* közötti szakasz villamosítására. Már ekkor nyilvánvalóvá vált, hogy a hátralévő *Szajol—Nyíregyháza* közötti 160 kilométer hosszú vonalszakasz villamosítását a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség egyedül nem tudja elvégezni. Ezért a vasút vezetői — megfelelő számítások után — a NIKEX Külkereskedelmi Vállalat közreműködésével szerződést kötöttek a csehszlovák Elektrizace Zeleznic Vállalattal a *Karcag—Debrecen* közötti szakasz villamosítására. A MÁV felsővezeték szerelői Szajol és Karcag, valamint Debrecen és Nyíregyháza között álltak munkába.

Hazánk legnagyobb tranzitforgalmat lebonyolító nemzetközi fővonalának villamosításában és rekonstrukciójában részt vevő vállalatok a *X. pártkongresszus tiszteletére szocialista szerződésben vállalták, hogy a tervben előírt határidő, 1970. december 31 helyett, december 20-ig befejezik a munkát.* Hogy a szerződő felek komolyan vették vállalásukat arra legfőbb bizonyíték: október végére fesziltség alá került a *Karcag—Debrecen*, december közepén pedig a *Debrecen—Nyíregyháza* közötti szakasz.

Ezzel befejeződött a harmadik ötéves terv egyik legjelentősebb beruházása. A *Budapest—Cegléd—Szolnok—Debrecen—Nyíregyháza* közötti fővonal villamosítása, illetőleg rekonstrukciója ugyanis 1,2 milliárd forint ráfordítással valósult meg.

— *Népgazdaságunk ezt a rendkívül nagy anyagi áldozatot természetesen olyan előnyökért hozta, amelyeket továbbhaladásunk nem nélkülözhet* — hangsúlyozta dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a Nyíregyháza állomáson rendezett avatóünnepségen mondott beszédében. — *Azt ma már nem kell bizonygatni, hogy a villamos- és Dieselvontatás milyen üzemi, gazdasági fölénnyel rendelkezik a gőzvontatással szemben.* A fajlagos vontatási költségek mintegy 60—70 százalékkal alacsonyabbak, mint a gőzüzem költségei. S ha a villamosítás és a dieselesítés gazdaságosságát összevetjük, nagyobb forgalmi terhelés és hosszabb vontatási távolságok mellett a villamos vontatás javára billen a mérleg. Ennek alapján jutottunk arra a megállapításra, hogy mind politikai, mind gazdasági és vasútüzemi szempontból a záhonyi fővonal villamosítása a legindokoltabb. A szovjet—magyar kereskedelmi, gazdasági kapcsolatok felbecsülhetetlen értékű, erőteljes fejlődése következtében *Záhonyt és a budapest—záhonyi vasúti összeköttetést úgy tekintjük, mint hazánk árucsereforgalmának, s gazdasági növekedésének létalapját erősítő közlekedési bázist.*



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter átnyújtja a Munka Érdemrend arany fokozatát Sugatagi Béla felsővezeték-szerelő csoportvezetőnek.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A korszerű vasúti közlekedés feltételei között a sebesség és a biztonság első helyen szerepel. Ez a fővonal — néhány szakasz kivételével — ennek a követelménynek is megfelel. *Hiszen a vonalra engedélyezett sebesség 120 km/óra emelkedett. De biztosított a távlatban a 140 km/óra sebesség elérése is.* A távközlési légvezetékeket kábelekkel cserélték fel. Modern váltó- és vágányfoglaltságot ellenőrző egyközpontos biztosítóberendezés létesült *Szolnok Rendező-pályaudvaron, Püspökladány és Nyíregyháza* állomáson és a nyíregyháza—záhonyi vonalszakasz középállomásain. A fővonalon létesített önműködő térközbiztosító berendezések *Ceglédbercel és Karcag* között a folyamatos vonatbefolyásolással megvalósuló vonatközlekedtetésre is alkalmasak.

A villamosítás jelentőségét a MÁV közlekedési rendszerében aláhúzza az az örvendetes tény is, hogy az eddig felszabadult Diesel-mozdonyokkal együtt *összesen mintegy 50 nagyteljesítményű Diesel-mozdonyt irányítanak át a dunántúli fővonalakra.* A feleslegessé vált közel 100 gőzmozdony kivonásával pedig évente több mint 100 ezer tonna szén megtakarításához jut a vasút.

Dr. Csanádi György beszéde végén őszinte elismerését fejezte ki mindazoknak, akik résztvettek a nagyszabású munkában, s akik az együttműködés olyan magas fokát valósították meg, mint amilyent ez a nagy beruházás feltételezett, majd átadta a vonalat üzemeltetésre dr. Mészáros Károly miniszterhelyettesnek, a MÁV vezérigazgatójának.

Az avatóünnepség után dr. *Csanádi György* kormánykitüntetésben, miniszteri dicséretben, dr. *Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója pedig vezérigazgatói elismerésben részesítette a munkában kitűnt dolgozókat.

A Budapest—Cegléd—Szolnok—Debrecen—Nyíregyháza közötti fővonal villamosításában kiemelkedő munkát végzett dolgozók közül a *Munka Érdemrend arany* fokozatát 4, a *Munka Érdemrend ezüst* fokozatát 6, a *Munka Érdemrend bronz* fokozatát 10 dolgozó kapta. A *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetésben részesült 2 csehszlovák vasutas, *Miniszteri Dicséretet* kapott 15, *Vezérigazgatói Elismerést* pedig 32 vasutas.

V. F.

Tudósítóink jelentik:

A kongresszusi vállalások teljesítése megalapozta az új ötéves tervet

A kongresszusi munkaverseny részvevői év végéig érvényesnek tekintették korábban tett vállalásaikat. A kitűzött célok eléréséért, az évi szállítási feladatok minél sikeresebb teljesítéséért a X. pártkongresszus után is igyekeztek minden tőlük telhetőt megtenni a vasúti szolgálati helyek dolgozói. Ezt a határozott szándékot jól érzékeltetik — akárcsak eddig — a szerkesztőségünkbe érkezett levelek, tudósítások. *Egyértelműen kitűnik a sorokból, hogy a felajánlások teljesítése mindenütt biztos alapot teremtett a negyedik ötéves terv sikeres megkezdéséhez és egy újabb versenyszakasz indításához.*

Nagybátony:

450 irányvonat

Kecskés László írja Nagybátony állomásról:

„Pártunk X. kongresszusa tiszteletére vállaltuk, hogy az idei évre tervezett 360 irányvonat helyett 400 irányvonatot indítunk. *Vállalásunkat túlteljesítettük. November 30-ra összesen 413 irányvonat hagyta el állomásunkat,* ami azt jelenti, hogy a továbbításra felvett szénmennyiség 44,3 százalékát irányvonatok szállították el tőlünk. Különösen jó eredmény született a kongresszusi hónapban — novemberben —, *amikor is 54 irányvonattal 59 000 tonna szenet, a havi feladás 52 százalékát, küldtük az ország különböző vidékeire.*

Békéscsaba:

Géplánc a fővonalon

Boldizsár Gyula a békéscsabai pályafenntartási főnökség gépesített mozgó szakaszának a *Mezőtúr—Lőkösháza* közötti fővonalrészen tanúsított helytállásáról tudósít:

„*A géplánchoz beosztott hetven ember húsz nap alatt határidőre elvégezte mintegy 500 pályafenntartási dolgozó munkáját.* Nem volt könnyű a négy aláverőgép, az irányító- és döngölőgépek tevékenységét úgy összehangolni, hogy a 85 kilométer hosszú vonalrész egyetlen pontján se csússzon el a határidő. A munka sikeres elvégzése végeredményben tetemes időbeli megtakarítással ér fel, amit a dolgozók kongresszusi vállalásainak teljesítése tett lehetővé. Tekintve, hogy a vonalon ilyen legű munkát még soha nem végeztek, *az állomások forgalmi szolgálattevői is elismerést érdemelnek.* A feladat befejezése után egyébként a pályafenntartási dolgozók rögtönzött ünnepséget rendeztek. Helytállásukat *Horváth Ferenc,* a szegedi igazgatóság II. osztályának vezetője méltatta, majd *Tóth István* vezetőmérnök mintegy 60 dolgozónak adta át a megérdemelt jutalmakat."

Orosháza:

Teljesítették évi tervüket

Dobrádi László Orosháza állomásról küldött tudósításából idézzük az alábbiakat:

„A kongresszus tiszteletére kibontakozott munkaverseny legfőbb eredménye állomásunkon, hogy esélyesek vagyunk a *Kiváló főnökség* címre. A verseny mutatói valamennyi teljesítménynél meghaladják a tervezett szintet. *Állomásunk 200 főnyi létszámából 94-en dolgoznak tizenegy szocialista brigádban,* és nem kis részük van abban, hogy minden eddigi versenyszakasz legjobb kocsitartózkodási egységidejét értük el novemberben, mégpedig nem a legjobb és legkorszerűbb technikai adottság és szociális ellátottság mellett. Lényeges javulásnak számít, hogy *a mintegy 700 000 forint értékű kulcsazonosító berendezés most van szerelés alatt."*

A levél végül így fejeződik be:

„Évi szállítási tervünket, amely szerint az idén 200 000 tonna árut kell állomásunkról elszállítani, *december elsejére teljesítettük.* Az év utolsó hónapjában igyekszünk eredményeinket tovább javítani a kongresszusi felajánlások teljesítésével."

A kongresszusi vállalások nyomában

Kiváló eredményeket ígér a szentesi csomópont

— *Az ünnepi műszakokban mi sem voltunk csöndes szemlélői a versenynek. Minőségi eredményekre törekedve, igyekeztünk megtenni a magunkét...* — Szentesen, *Papp Zoltán* állomásfőnöktől hallottuk ezeket a szavakat.

Elért eredményeik tanúsítják, hogy van alapja a szentesi vasutasok bizakodó hangulatának. Az év elején a ‚kiváló csomópont" kitüntető cím elnyerésére tettek felajánlást. Amikor náluk jártunk, már csak néhány hét volt hátra az 1970-es esztendőből, s az állomás, a vontatási főnökség és a pályafenntartási dolgozói egyaránt azon igyekeztek, hogy az esztendő végre meghozza számukra a régen várt kiváló eredményt.

Megdolgoztak az eredményekért

Az állomás dolgozói november 15-én teljesítették az 1970-re előirányzott szállítási tonnatervüket. A kongresszusi műszakban és már azóta is minden kocsirakomány-feladásuk a túlteljesítés mértékét gyarapította. A kocsikihasználást 10,6 tonnáról 11,6 tonnára javították. *Szentes* állomáson, ahol a leggyakoribb feladás az előállat, a zöldségféle és a vágott baromfi, meg az üres vashordó — mivel itt működik az ország egyetlen vashordógyára —, *minden tizedtonnáért meg kell küzdeni.* A tehervonatok átlagos terhelésében elért 101,9 százalékos eredményük jelzi, hogy 1969-hez képest egy-egy vonattal 105 tonnával több árut továbbítottak.

Meghozta az eredményt az állomási technológia fejlesztése, a szállítófelekkel való kapcsolataik javítása is. A kocsitartózkodási időt 11,34 óráról 10,75 órára csökkentették. Szentes állomáson a vasárnapi rakodás az idén már rendszerint elérte és esetenként túl is haladta a szokásos hétköznapi forgalmat. A helyi *Erőtakarmánygyár* iparvágányán az előttt sokat ácsorogtak az idegen kocsik. Bár *Hamburgból* és *Rijekából* 1970-ben is a hajók befutásától függően, lökésszerűen érkezett az áru, sűrűbb kiszolgálással igyekeztek csökkenteni a torlódást. Az eredmény: *több mint egy órával csökkentették az idegen kocsik tartózkodási idejét!*

Személyvonati menetrendszerűségük — talán ezzel is kezdhettük volna az állomási eredmények bemutatását — ugyancsak szépen javult. Amig a bázisidőszakban 196 késett indítás fordult elő, az idén ugyanezen idő alatt 131. *Tehervonati menetrendszerűségük tartását megnehezítette 1970-ben, hogy eddig közel 800 rendkívüli vonatot is kellett indítaniuk.* Ezeknél gyakran előfordult a gépreváras. A 86 százalékos vonatközlekedési tervet — ebben a rendkívüli vonatok nem szerepelnek — eddig 87,6 százalékra teljesítették.

Vonatkísérőik egy szolgálati órára jutó vonatkilométer-teljesítménye 5,8-ról 6,08-ra növekedett. Végzett munkájukat, helytállásukat talán ez az adat ki sem fejezi eléggé, hiszen a szentesi vonatkísérők 30—40 kilométeres utakon érték el a magasabb produktív teljesítményt. Munkájuk körültekintő szervezését dicséri az eddig elért 224 órás szolgálati és 260—270 órás távolléti átlaguk, valamint az is, hogy *300 órát meghaladó távollét egyszer sem fordult elő* és hosszabb ideje biztosítják zavartalanul a kollektív szerződésben előírt pihenőidőt, legalább havonta egyszer a szabad vasárnapot is.

Méltó partner a vontatás

Amíg az állomáson az szocialista brigád 95 taggal teljesíti felajánlásait, a szentesi vontatási főnökség 12 szocialista brigádja összesen 113 tagot számlál. *A kizárólag Diesel-járművekkel ismerkedő főnökség méltó partnere a csomóponti versenyben is az állomásnak.* A kongresszusi verseny keretében eddig valamennyi felajánlásukat teljesítették.

Termelési eredményeik megfelelnek a kiváló szint követelményeinek. A gazdaságos mozdonyfelhasználásban 110, a motorkocsi-felhasználásban 105 százalékos eredményt értek el, termelékenységük ugyancsak 105 százalékos. Személyzethibás szolgálatképtelenség nem fordult elő a főnökség gépállományában.

— *Dolgozóink a szolgálati feladatokon túlmenően is számos felajánlást teljesítettek már a kongresszusi verseny során* — újságolta *Lóki Béla* mérnök főintéző, a főnökség vezetője. — *Szocialista brigádjaink soron kívül végezték el például két kocsiszekrény lemállását, hogy ezzel legalább átmenetileg megoldjuk az akkumulátorok nem megfelelő tárolását.* KISZ-fiataljaink felajánlásuknak megfelelően, hézilag végezték el három szénszerelő csille javítását, s ez csillénként mintegy 15 ezer forint megtakarítást jelentett a főnökségnek. Újításokból 60 ezer forint értékű megtakarítást vállaltunk, de az év végéig ezt jóval túlhaladjuk. *Vállaltuk, hogy éves szinten 20 órával csökkentjük az utazószemélyzet havi átlagos szolgálati óraszámát. A harmadik negyedév végéig elért 16 órás csökkenés önmagában is szép eredmény.* Azóta javult a létszámhelyzetünk és várhatóan elérjük ezt a merészen kitűzött célunkat...

Az idén öt darab új M44-es Diesel-mozdonnyal gyarapodott a főnökség. Sikerrel készültek fel e gépek fogadására, s az új gépek beállításával szállítási teljesítményük 90 százalékkal növekedett.

L. J.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A *SZOT Elnöksége* és a *KISZ Központi Bizottság Intéző Bizottsága* pályázatot hirdet az iparban, építőiparban, a kereskedelemben, a közlekedésben és a mezőgazdaságban dolgozó fiatal mérnökök, közgazdászok és technikusok részére.

A pályázat feltételei:

A pályázaton azokkal a szakdolgozatokkal lehet részt venni, amelyek a SZOT Elnöksége és a KISZ Központi Bizottság Intéző Bizottsága által meghirdetett *Kiváló ifjú mérnök, közgazdász és technikus* mozgalom keretében 1970-ben készülnek el és szerzőí elnyerik vállalatukná a kiváló címet.

A vállalati értékelés után a legjobb pályamunkákat — *az értékelő javaslattal együtt — a budapesti, illetve megyei KISZ-bizottságokhoz kell eljuttatni* az általuk meghatározott időre. A bizottságok az értékelést 1971. január 31-ig végzik el.

A *szakdolgozatok országos pályázatára* — 1971. február 20-ig — azok a pályamunkák küldhetők be, amelyeket a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a KISZ Budapesti Bizottsága, illetve a Szakszervezetek Megyei Tanácsa és a KISZ megyei bizottságok körös elbírálás alapján a legjobbaknak ítélnek meg, amelyek alkalmazhatóságát, gazdaságosságát a vállalat igazolja és felhasználását kötelezettséget vállal.

A pályázat díjai iparáganként:

I. díj: emlékplakett arany fokozat, elismerő oklevél és 4000 Ft pénzjutalom;

II. díj: emlékplakett ezüst fokozat, elismerő oklevél és 3000 Ft pénzjutalom;

III. díj: emlékplakett bronz fokozat, elismerő oklevél és 2000 Ft pénzjutalom.

Az OMFB, az OTH és az illetékes minisztériumok a célkitűzéseiket legjobban segítő pályamunkákat *különdíjban részesítik.* Az országos helyezett pályamunkák készítői a fenti díjazáson túl elnyerhetik a *Kiváló feltaláló és újító* cím egyes fokozatait is.

Az *országos bíráló bizottság* javaslatára a helyezett pályamunkák legszínvonalasabbjai — a formai követelményeknek és a doktori szigorlat egyéb feltételeinek eleget téve — *doktori értekezés alapját képezhetik.* A pályázat elbírálásában, a díjak odaítéléséről az országos bíráló bizottság dönt, és 1971 tavaszán a *Fiatal műszakiak és közgazdászok I. országos tanácskozása* keretében hirdet eredményt.

Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége — **KISZ Központi Bizottság Intéző Bizottsága**

Tízéves a DNFF

Szolidaritási nagygyűlés a Törekvés Művelődési Központban

A Dél-vietnami Nemzeti Felszabadítási Front megalakulásának 10. évfordulója alkalmából, december 21-én a *Törekvés Művelődési Központban* szolidaritási nagygyűlést rendezett a Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi Bizottsága és a budapesti igazgatóság.



Nguyen Thi Chon asszony beszél a részvevőkhöz. (Balogh Lajos felvétele)

Az ünnepi díszbe öltözött színháztermet zsúfolásig megtöltötte a közönség. A területhez tartozó szolgálati helyek több száz dolgozója foglalt helyet, hogy találkozzék és együtt ünnepeljen a vietnami nép hazánkban tartózkodó képviselőivel, nagy ünnepük évfordulóján. *Együtt ünnepeljen és együtt tiltakozzék az Amerikai Egyesült Államok kegyetlen háborúja ellen.*

A délután 4 órakor kezdődő nagygyűlés elnökségében helyet foglalt *Dinh Ba Thi*, a Dél-vietnami Köztársaság Budapesti Nagykövetségének első titkára, *Pham Thai Than*, az évforduló ünnepségeire hazánkba érkezett DNFF delegációjának vezetője. *Nguyen Thi Chon* asszony, a Párizsban tárgyaló dél-vietnami küldöttség tagja. *Szakali József*, az MSZMP X. ker. pártbizottságának első titkára, *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes.

A nagygyűlést *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője nyitotta meg, majd *Sebestyén Nándorné*, az Országos Béketanács titkára, a Béke Világtanács tagja mondott ünnepi beszédet. A többi között a következőket mondta:

— *A DNFF megalakulása fordulópontot jelentett a független Vietnamért folytatott háborúban.* A széles nemzeti tömegeket átfogó front léte bizonyította, hogy a harc nem egyszerűen csak a demokratikus jogokat tipró, a régi feudális viszonyokat visszaállítani akaró DIEM-rezsim ellen irányult; *az igazi ellenség valójában az Egyesült Államok*, amely a bábrezsim fenntartásával az 1954-es genfi egyezmények végrehajtását kívánta szabotálni.

A nagygyűlésen felszólalt *Nguyen Thi Chon* asszony is. Elmondotta, hogy *a harc még nagyon nehéz és küzdelmes lesz, de a győzelem órája már közeledik.* A vietnami nép számára rendkívül nagy buzdítást és bátorítást jelent a világ népeinek, mindenekelőtt a szocialista országok támogatása és segítése. Szólt arról is, hogy a párizsi tárgyalások *Vietnam* és *Indokína* országainak ügyét, csakis igazságos és békés megoldással rendezhetik.

Ezután *Rékasi István*, a területi bizottság titkára ismertette azt az állásfoglalást, amelyben a résztvevők kifejezésre juttatták az amerikai agresszió elleni tiltakozásukat, a demokratikus jogaiért hősiesen és súlyos áldozatokat vállalva harcoló testvéri vietnámi néppel.

Szőnyi Lajos

Te jöjj el!

Dolgaink békés mezejére
ne essen rém-madár árnya.
Ne törjön szilánk-darabokra
útjaink sugara-ága.

Mindenütt termékeny tájakon,
kelő nap tűz-ive alatt:
járhasson reménnyel az ember,
ha épít, ha vet s ha arat.

Nőjön emberivé a jövő,
s gazdagodjunk az idővel:
Mindenütt-élet-tájra lépő
kor sugarasan te jöjj el!

Fazekas Lajos

Huszonkét év a vontatási szakosztály élén

Beszélgetés a nyugalomba vonult Tölgyes Lajos szakosztályvezetővel

Negyvenhárom évi vasúti szolgálat után — ebből 21 év és kilenc hónap a gépészeti szakosztály élén —, az óév végén nyugalomba vonult *Tölgyesi Lajos*, a 7. szakosztály vezetője. A felszabadulás utáni években kinevezett régi szakosztályvezetői gárdából ő az utolsó.

Honnan, milyen utakon indult el, és hogyan került a vasút egyik legfontosabb szakága, a vontatás élére? — Erről, és életútjáról beszélgetünk.



Út a munkásmozgalomhoz

A tizenegy gyermekes, szegény családból származó serdülő fiú *1927-ben, a miskolci fűtőházban lett lakatostanuló. Amikor megkapta a szakmunkás-bizonyítványt, ott dolgozott 1933-ig, majd a dunakeszi vagongyárba helyezték. Onnan visszakerült Miskolcra, ahol letette a mozdonyvezetői vizsgát és a felszabadulásig mozdonyon telt az élete.* A munkásmozgalomhoz ekkor még nem talált utat, mert a háborús években az országnak ezen a részén szinte szakadatlanul utazni kellett. Úgy hajszolták őket, hogy pihenni is alig volt idejük, nemhogy kapcsolatokat keresni. Rokoni szálakon ismerkedett meg *Bajcsy-Zsilinszky Endre* antifasiszta mozgalmával s a szabad percekben a bátor szabadsághős cikkeit, országgyűlési felszólalásait olvasta fel társainak. Így alakult ki körülötte a fűtőházban egy antifasiszta csoport. Ekkor figyeltek fel rá a diósgyőri vasgyár kommunistái, s amikor a felszabadító harcok idején alkalom kínálkozott, *a Makán-partizáncsoport soraiba hívták.* Amikor az ország felszabadult és megkezdte szervezkedését az MKP, a párt tagja lett.

A pártban hamar felismerték képességeit, s 1945-ben már a *Debrecenben* rendezett, első pártiskolára küldték. Régi, féltve őrzött fényképek kerülnek elő az íróasztalfiókból. A debreceni pártiskolások csoportképe, középen az iskola vezetőjével, *Rudas Lászlóval.* A hallgatók között nem nehéz felismerni *Apró Antalt, Biszku Bélát, Kruzslák Bélát.*

Ez azonban csak a kezdet volt, a tanulás folytatódott, beíratkozott az állami gépipari középiskola felnőtt tagozatára, hogy általános műveltségét gyarapítsa, és szakmailag is tovább képezze magát.

Határtalan ambícióval

— *Akkoriban nem volt könnyű a tanulás* — emlékezik vissza. — *Bizony, keményen kellett dolgoznom. S közben ismét pártiskolára küldtek, mégpedig az 1948/49-es, kétéves központi iskolára.* A középiskolát nem akartam otthagyni, ezért mint levelező hallgató tanultam tovább, s 1949-ben a pártiskolai vizsgával csaknem egyszerre tettem le az érettségit. Ugyanabban az évben, *1949 márciusában, a kitűnő érettségi bizonyítvánnyal s lakatosképesítéssel a kezemben, kineveztek a gépészeti szakosztály vezetőjévé.*

— *A nagy feladat tudatában kissé szorongó érzéssel, de határtalan ambícióval kezdtem meg a munkát a szakosztály élén* — folytatódik a visszaemlékezés. — *A háborúban teljesen tönkrement, úgy, ahogy rendbehozott gördülőállomány állt rendelkezésre. Legelőször ezt kellett használhatóvá, teljes értékűvé tenni.* Hosszú lenne felsorolni, hogy negyedszázad alatt mi mindent vitt véghez a szakosztály és a vontatás valamennyi dolgozója. Néha magam is csodálkozom, hogy abban az időben, annyi tennivaló közepette *még tudtam időt, energiát fordítani a Műszaki Egyetem elvégzésére is.* 1952-ben ugyanis gépészmérnöki diplomát szereztem.

Emlékek a múltból

— Melyek az újjáépítés hősi korszakának legemlékezetesebb eseményei? Mire emlékezik vissza legszívesebben a távozó gépészeti vezető? — kérdeztük.

— *Ha a régi időkre gondolok, a 2000 tonnás mozgalom jut eszembe.* Nagy szó volt az az ötvenes évek elején, amikor a gyenge állapotú, hiányos mozdony- és kocsiparkkal megszervezték a 2000 tonnás teherszervelvények közlekedtetését és 1952-ben a miskolciak elindíthatták az első ilyen vonatot. Sokat lendített ez a mozgalom az ország gazdasági életén. *Jelentős volt az Ács-féle mozdonymosási módszer bevezetése is.* Akkoriban nagy gépeink 2000 kilométert mehettek mosástól mosásig, a kisebbek pedig csupán 500 kilométert. A vonali kísérletek bebizonyították, hogy *az Ács Albert újításával mosott nagy mozdonyok még 10 000 kilométer után is fémtiszták.*

— Szívesen gondolok vissza a gördülőállomány cseréjének tárgyalásaira is. *Különösen büszke vagyok a nyugatnémetekkel, illetve a megszálló szövetséges hatalmak képviselőivel Bonnban megkötött egyezményre.* Sikerült elérnünk, hogy a nyilasok által nyugatra irányított, az NSZK-ban fellelhető valamennyi mozdonyunkat, kocsinkat visszakaptuk, a hazánk területén maradt, nyugatnémet állomáshelyű gördülőanyagokért. Ennek nagy része úgy össze volt lőve, hogy csak vagonba rakva tudták hazaszállítani, a mienk pedig csaknem teljesen használható volt. *Ezen az „üzleten" 197 millió forintot nyert a népgazdaság. Ezenfelül külön 60—70 millió forintos hasznot hozott, hogy az őszi forgalomba már be is állítottuk a gyorsan hazahozott mozdonyokat, kocsikat.*

A korszerű vasútért

Az utolsó tíz évben munkatársaival különösen sokat fáradozott a modern vontatás, a korszerű műhelymunka megteremtéséért. Előre kimunkált koncepciók szerint dolgozhattak, kedvük szerint. *Tölgyes Lajos vezetésével dolgozták ki a magyar vasúti gördülőállomány műszaki fejlesztésének legfontosabb alapelveit.* Ennek alapján indult el a dieselesítés, a villamosítás.

— *Az én időm lejárt, de nyugodtan megyek el, mert jól képzett, minden tekintetben kiváló vezetőgárdát hagyok a szakosztály élén* — mondotta. — *Nemrég a gépészeti igazgatók nemzetközi testületének, az UIC-nak párizsi ülésén már utódom, Oroszvári László, a villamos és Diesel-osztály vezetője mutatkozott be.*

Nem lenne teljes a portré Tölgyes Lajosról, ha nem említenénk, hogy bokros teendői közben még arra is jutott ideje, energiája, hogy a *Vasutas Dolgozók Gazdasági és Műszaki Lapját*, előbb a *Gazdaságos Vasút*, majd a *Vasút* című lapot, melynek felelős szerkesztője volt, irányítsa.

Sz. F.

VESZPRÉMI változások

A köd rátelepedett az állomásra. Eltakarta még a Bakonyt is. Váltóőrök járják a vágányokat. — *A negyedikre szabad!* — kiáltják. Aztán befirják egymás naplójába. Olyan, mint egy őrségváltás. Váltóőrök vigyázzák a biztonságot...

Az emberek arcára a felelősség súlyát vési a ködtakaró!

1

A forgalmi irodában a rendelkező asztalán kihűlt a kávé. *Kiss László* intézőnek nincs ideje. Éppen telefonál.

— *Még nincs tológépem, meg tartalékom* — mondja valakinek indulatosan. — *Pedig 9 óra 20 van.*

A munka bosszúsága érződik hangján. 10 éves vasutas. Évek óta Celldömölkről jár be. Naponta 5 órát utazik.

— *De már nem sokáig* — teszi hozzá és fénylenek szemei. Megtudjuk, hogy ő is boldog részese az új lakások egyikének. *Egy lakás az övé lesz, abból a 42-ből, amelyet hamarosan a vasutasoknak átadnak Veszprémben.* S ezzel megváltozik élete, a családé, mindannyiuké.

Eközben lép be *Ambrus József* intéző. Ő a külsős ma. Közbeváltós. Mindig más-más partnerrel dolgozik. Hol bent, hol kint. Nyugalom és enyhe derű árad belőle. Ugyancsak celli bejáró. Ott épített új családi házat is. Egyértelmű lenne törekvése hazafelé. De nem törekszik.

Mi az, ami itt tartja?

— *A környezet. A munka és a munkatársak. Ezt már nagyon megszoktam* — mondja. Sommázott véleménye: a munkahelyi légkör az, ami Veszprém-külsőhöz köti.

Mindketten szocialista brigádvezetők. Fiatalok. Családosok. Szeretik a vasutat, és szeretnek dolgozni.

A munka más állomásokon is hasonló. *Mégsem vágyódnak el erről az állomásról. Ide kötődtek. Itt érzik jól magukat.* Tán nem fogalmazták meg önmaguknak sem, csak érzik, hogy a munka és munkahely csodálatos varázslók.

Öreg és vén lett Veszprém-külső. De ezek a fiatalok éltetik...

2

Egy markológép két harapással rak meg egy ZIL-t. Dolomitból tömörítik az alépítményt. Szilárd és kemény alapot döngölnek. Ezen bővül, terjeszkedik az állomás, amely már átlépte a változások küszöbét, és megújulni készül.

— *Itt lesznek az új vagonok. Az ott az új nyomvonal a becsatlakozáshoz* — mutatja *Szabó József* felügyelő, állomásfőnök.

Még láthatók az utolsó külső sziklák.. aztán elhordják azokat is a ZIL-ek. Már állnak téglalábaikon az új váltóőri őrhelyek is.

Harmadik évtizede él itt Szabó József. Sok-sok beosztásban dolgozott. Most ő a parancsnok. A nem kiabálós főnökök típusa. Módszere: *meggyőzés, megértés.* Más oldalról: *figyelmeztetés, büntetés,* amit a helyzet megkíván.

— *Jobb szeretem, ha az utóbbira nincs szükség* — jegyezte meg.

Ezután arról beszélt, hogy Veszprém-külső előtt nagy feladatok állnak. *A rekonstrukció folytonos figyelmet és változást követel.* Megvalósulása azonban olyan körülményeket teremt, melyek vonzók lesznek a jövő vasutasai előtt is. Mert ebben a térségben a munkaerő ma gondot jelent. Bénítólag hat a munkára.

Lesz János állomásfőnök-helyettes mint munkaerő-energetikus is naponta töpreng a megoldáson. *Munkaidő, oktatási szabadnap, közbeváltó, szabadsági ütemterv, betegségek...* mind-mind a legnagyobb törődést és pontosságot kívánják. Minden szolgálat tervezés és szervezés egysége.

A II-es őrhelyen *Mándli István* vezető váltóőr jelenti, hogy semmi rendkívüli nem történt. Csak a köd...

Ma még Jánosházáról jár be. *80 kilométeres út átszállással.* Szolgálatonként 6 és fél órás utazással, tíz éven át. Váltóőr társa, *Schneider Ferenc* negyedmagával él albérletben házasságkötése óta

— *Nálunk külsőn most jó idők járnak* — mondják örömmel. Dolgoznak is szívesen. A tulajdonosok szemével figyelik az itteni változásokat. Érdekeik egybeesnek.

3

A közlekedési koncepció egyik nagy dunántúli rekonstrukciójának bölcsője Veszprém-külső. A korszerű körzeti pályaudvar kontúrjai — most lépik át a tervezőintézeti asztalokat —, hogy már önmagát mutatva: *hirdesse az újat, a korszerűt, a gazdaságosat...*

Zsugorodik és bővül ez az állomás. Veszprémi szárnyait elsorvasztja, amint felépül az új vontató- és iparvágány.

A darabáru átadása a VOLÁN-nak, a lakások elosztása, az emberekről való gondoskodás — súlyos, felelősségteljes gondként jelentkezett a szakmai és társadalmi vezetőknél egyaránt. *A demokratizmus ellenére jelentkeztek némi feszültségek, melyeket végül is sikerült feloldani.* A régiről az újra való átállás nem megy feszültségek nélkül. A kollektív döntés, az emberi humánum képes csak nyugalmat teremteni.

Tény, hogy nem ragaszkodnak falujukhoz a bejárók. S ez itt nem urbanizációs kérdés csupán. Szívesen válnak törzsgárdataggá Veszprém-külsőn. S ez sok mindent elmond.

Az őszinte, nyílt beszédet, hogy csak a létezőt lehet elosztani, megértették az emberek. Aki most nem kapott lakást, az kap a következő építkezésből.

Körültekintően, módszeresen készültek a szakszervezeti választásokra. A bizalmiakat már megválasztották. A jelölő bizottság is megtette jelölését. *Horváth Béla* szb-titkár elkészítette már a beszámolót, felelősséggel, odaadással. *Mit, mikor és miért tett a vezetőség. Nem hallgatva el a hibákat sem. Két évről számot adni — tisztán, emberséggel — szép feladat.* Mert az embereket érdekli, ami körülöttük történik. S aminek részesei.

Így figyelték a X. pártkongresszust is. Élénken reagálva mindenre. Odafigyelve országos dolgokra éppen úgy, mint korábban a helyi pártszervezeti választásokra.

— *Abban egyetértenek a külsőiek* — mondja *Smodics Gyula* üzemgazdász —, *hogy először dolgozni kell, aztán várhatják a jutalmat.* Helyi megfogalmazás szerint „előbb rá kell hajtani".

4

Épül Dunántúl egyik korszerű, impozáns pályaudvara. A termelő erőkben beáll a változás, mely megváltoztatja a termelési viszonyokat is. Közelebb kerül a szellemi és fizikai munka, belép a termelésbe az automatizmus. Biztosítóberendezés óvja a biztonságot. A nehéz fizikai munkát gépek végzik...

Mindezt elhiszik és tudják Veszprém-külsőn. Optimisták az itt dolgozók. Bizakodók helyi és országos dolgokban egyaránt.

Közel négyszáz ember dolgozik itt együtt. Kisebb termelőszövetkezet is lehetne. Traktorok helyett mély léleggzetű mozdonyok és friss Dieselek cipelik terheiket.

A korszerű és jól műszerezett üzemorvosi rendelőben; *két főfoglalkozású orvosnő és asszisztensei gyógyítják, gondozzák a térség dolgozóit. 11 szocialista brigádban 157 férfi és 33 női dolgozó harcol újabb eredményekért.* 5000 kötetes könyvtár. Egy televízió, színházi bérlet... más semmi. Egyelőre, mert a vágyakozást a kulturális létesítmények után, a szociális igényeket is — kielégíti a holnap.

A Bakony alján, ahol a hegyek találkoznak a Balatonfelvidékkel, dolgozik egy állomás. *Valamikor — pályaudvarnak nevezték el. Pedig kicsiny, öreg és avult volt. Csak az emberek adtak neki erőt.* A jó Bakony nézi, mint lesz most már valóban pályaudvar, abból az elsietetten és korán megadott című — kis állomásból.

Szabó Béla

Mexikó, 1968

A vasutassport negyedszázada az olimpiák tükrében

Minden újkori olimpiának megvolt, és valószínűleg a jövőben is meglesz a sajátossága. A *Mexikó* fővárosában rendezett olimpiának óriási jelentőségű sajátossága volt: 1896 óta ezúttal sikerült megszakítás nélkül — anélkül, hogy gyilkos fegyverek beleszóltak volna a rendezésbe — egymás után hat nyári olimpiai játékot lebonyolítania a *Nemzetközi Olimpiai Bizottságnak.*

Az emberiség — az olimpiai naptárban — átlépte a mindennél „bűvösebb" ötös számot. *Mexikóban a XIX. olimpia a hatodik volt sorrendben az 1948. évi, londoni olimpia után.* Felsorolhatatlanul sok érdekessége, jelentősége volt az egykori azték birodalomban megrendezett XIX. olimpiának, vitathatatlan azonban, hogy az emberiség emlékezetében ezzel a ténnyel lett a legmaradandóbb...

17 vasutas olimpikon

Amikor *Bádenben,* 1963-ban, a NOB kongresszusán *Mexikó Citynek* — sohasem egy ország, mindig egy város kapja a rendezés jogát — ítélték szavazataikkal a küldöttek a XIX. olimpiát, a döntés viharos vitákra adott alkalmat. A sportvilágban nagyon sokan aggódtak amiatt, hogy Mexikó fővárosa 2340 méter magasan fekszik, a tengerszint felett.

A *Mexikói Olimpiai Bizottság* gyakorlati megoldással válaszolt az aggályoskodóknak. Különböző olimpiai sportágakban — amelyek az emberi szervezetet leginkább igénybe veszik — úgynevezett *„előolimpiát" rendezett.* A kínosan gondos, és mindenre kiterjedő tudományos orvosi-élettani vizsgálatok azt bizonyították, hogy *Mexikó City és a többi mexikói város alkalmas az olimpiai játékok megrendezésére,* a versenyzőket semmiféle veszély nem fenyegeti. A rendezőség olimpiai propagandagépezete pedig csodálatos kulturális élmények sokaságát ígérte az antik Mexikó bemutatásával. Mind a tudomány, mind a propaganda igaznak bizonyult...

Ilyen körülmények között készülődtek Mexikóra a magyar élsportolók, közöttük a legjobb vasutas versenyzők is. *Ezúttal az eddigi legnagyobb létszámú vasutasgárda ült a Mexikó felé induló repülőgépbe.* Többségükben ezúttal is *BVSC-sek,* de volt közöttük versenyző *Szolnokról, Szegedről, Miskolcról, Szombathelyről* és *Pécsről* is.

És mennyien utaztak még olyanok, akik vasutas sportkörökben kezdték pályafutásukat, vasutas sportegyesületekben érték el az olimpiai szintet.

Helsinki előtt és Helsinki óta nem szerepeltek a magyar vasutas sportolók olyan eredményesen, mint az egykori azték birodalomban, Mexikóban. Igaz, hogy az egész magyar olimpiai küldöttség remekül helytállt. A nem hivatalos pontversenyben az USA végzett az első helyen 711 ponttal, az 599 pontos Szovjetunió előtt. A két „szuper sporthatalom" ezúttal is nagyon elhúzott a mezőnytől, bár az önállóan induló Német Demokratikus Köztársaság harmadik helyezése, 239 ponttal, úgyancsak meglepte a sportvilágot.

Ragyogó eredmények

És nyomban az NDK után szinte a késhegyig menő harcot folytatott a negyedik helyért a Magyar Népköztársaság Japánnal és a Német Szövetségi Köztársasággal. A magyar vasutas sportolóknak nagy érdemeik vannak abban, hogy az első három után a pontverseny így alakult: *4. Magyarország 194 pont, 5. Japán 191 pont, 6. Német Szövetségi Köztársaság 180 pont.*

A magyar párbajtőrcsapat olimpiai aranyérméhez sokat segített *B. Nagy Pál* kitűnő vívása, *dr. Fenyvesi Csaba* a Szovjetunió elleni döntőben — 7:4-re győzött a magyar csapat — három győzelemmel vette ki részét a ragyogó sikerből. Ezüstérmes csapatban vezette pengéjét pompásan *Farkasinszkyné, Bóbis Ildikó,* egyénileg pedig *dr. Kamuti Jenő* szerzett ezüstérmet, és ezzel értékes pontokat a férfi tőrvívásban. Megkapta az olimpiai aranyérmet *Szarka Zoltán,* az akkor élete nagy formájában lévő szombathelyi kapus is.

Dr Kamuti Jenő nem vádolhatta Fortunát azzal, hogy túlságosan a hóna alá nyúlt volna. *A férfi tőrvívásban már-már úgy látszott, hogy övé lesz az aranyérem,* de végül mégis a román Drimba került a dobogó legmagasabb fokára. Vívóink — a Kamuti-fivérek hozzájárulásával — tőrcsapatban még egy ötödik helyezést is elértek, ami nagyon jól jött a pontverseny számításánál...

Bakos Károly súlyemelésben új országos rekorddal — 440 kilóval — harcolta ki a rendkívül erős mezőnyben, váltósúlyban a bronzérmet. *Tóth Gézának* Mexikó rossz emléke marad, mert nyomásban kiesett a versenyből.

Pontokat hozott a magyar csapat számára az akkor 14 éves *Gyarmati Andrea.* Az egész magyar különítmény legfiatalabb tagja a 100 méteres hátúszásban országos csúccsal, a 100 méteres pillangóúszásban is jó idővel került a döntőbe, és végzett mindkét számban az ötödik helyen. No és természetesen — *Turóczy Judittal* és *Kovács Edittel* együtt — tagja volt a döntőben ötödik helyezést elért női 4×100-as gyorsúszó váltónak. Ötödik helyen végzett a magyar női tornászcsapat is, a „jókor jövő" pontokhoz a pécsi *Erdősiné Tolnai Márta* is hozzájárult. Pécsi klubtársa, *Honti Róbert* atléta nem tudta hazai formáját „hozni", így a 800 és az 1500 méteres futásban az előfutamok során elbúcsúzott a további szerepléstől.

Becsülettel küzdöttek

Szépítgetés nélkül állíthatjuk, hogy *azok a vasutas versenyzők is becsületesen küzdöttek, akik nem szereztek pontokat a magyar csapatnak,* nem kerültek versenyszámukban az első hat közé. A birkózó *Steer Antal* például nehéz sorsolást kapott, de így is csak a negyedik forduló után esett ki. A női 4×100-as vegyesúszó-váltónk — amelyben Gyarmati, Turóczy és Kovács úszott — a döntőbe jutott, és kevés híján maradt el a pontot érő hatodik helyezéstől. A kerékpáros *Géza Imre* szokatlanul nagyszámú és nagyon erős mezőnyben a 21. helyen végzett. Hogy ez mit jelent, azt csak azok tudják igazán értékelni, akik már — pokoli iramban — végiggürcöltek 200 kilométert...

•

A magyar sport ragyogóan szerepelt a felszabadulás után lebonyolított hat olimpián. Sokkal több érmet, helyezést, világraszóló eredményt ért el, mint az 1896—1936 között megrendezett kilenc olimpián. *Nem magyar sportvezetők, nem magyar sportújságírók találták ki, hogy az alig több, mint tízmilliós Magyarország „sportnagyhatalom".* A kitüntető jelzőt a magyar sport 1972-ben, Münchenben is szeretné megőrizni. És ezt a tiszteletre méltó törekvést a magyar vasutas sportolók Münchenben, és München után is eredményesen szeretnék támogatni.

Vedres József



Szerkesztőségünk minden évben megrendezi a levelezők és tudósítók találkozóját. Legutóbb december 15-én került sor a hagyományos összejövetelre. Az 1970. évi munka értékelése után Gulyás János, a vasutas-szakszervezet titkára, lapunk főszerkesztője megjutalmazta a tudósítókat, levelezőket és a legjobb lapterjesztőket.

(Szőnyi Lajos felvétele)

Örömet szereztek, de nemcsak karácsonyra

Curtici közös határállomás aranykoszorús, Kossuth szocialista brigádja a nyáron 3200 forintot fizetett be az árvízkárosultak javára. Úgy érezték azonban, hogy képesek többet is tenni. A mátészalkai állomásfőnökség szakszervezeti bizottságának javaslatára elvállalták, hogy a Tunyogmatolcson lakó özvegy *K. Szabó Józsefné* öt gyermeke közül az iker *Katikát* és *Ferikét* az általános iskola elvégzéséig patronálják.

A brigád két tagja, *Császár Ferenc* és *Kotrocó Il József* októberben felkeresték a gyerekeket, és Mátészalkán 1320 forintért ruhaneműt, lábbelit, tanszert vásároltak részükre. Novemberben a brigád másik két tagja, *Magony Edit* és *Deák Katalin* egy-egy 8 kilogramm súlyú csomagot küldött a kis közösség nevében. Ugyanígy, karácsonyra is sikerült boldogabbá tenni a gyerekek és édesanyjuk ünnepnapjait.

Pacz József



A vasutas-szakszervezet, a KPM és a Vasúti Főosztály vezetői december 10-én a szakszervezet Benczur utcai székházában fogadták és megjutalmazták a legjobb vasutas sportolókat, nemzetközi és magyar bajnokságok győzteseit, helyezettjeit. Képünkön Szabó Antal főtitkár méltatja a vasutas-sportolók 1970. évi teljesítményeit. Ezután dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter mintegy 120 sportolónak, illetőleg sportvezetőnek adta át a megérdemelt jutalmat.

(Laczkó Ildikó felv.)

A szerkesztőség üzeni

Nábrádi Lajos Budapest; Várfalvi Gyula Gyékényes, Boldizsár Gyula Békéscsaba; D. Nagy János Szolnok; Nagy Antal Géza Nagykanizsa; Szűcs Ferenc Hatvan; Pál István, Behán Rózsa Miskolc; Markos József Zalaegerszeg; Kiss János, Volosinovszki János Debrecen; Pacz József Curtici; Halmai János Pécs; Kecskés László Nagybátony; Dobrádi László Orosháza: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

50. számból: 121571/1970. 8. B. Az F. 53. számú Utasítás módosítása és kiegészítése.

A szabványméretű levél méretei és díjazási feltételei.

Lakáscsere

— **Maglód állomáson levő, 2 szoba összkomfortos szolgálati lakásomat elcserélném budapesti vagy győri hasonlóra vagy nagyobbra megegyezéssel. Cím: Rátkai Zoltán, Maglód állomás. Érdeklődni lehet: 66—65 üzemi telefonon vagy este 16 óra után személyesen.**

HÍREK

— **Új postaépületet avattak Békéscsaba állomáson.** A hárommillió forintos költséggel létesített, korszerű postahivatal mellett megkezdték az Utasellátó Vállalat éttermének, illetve helyiségeinek bővítését is. A munkálatok 1971-ben fejeződnek be.

— *UTÁNPÓTLÁS. Gyékényes állomáson példamutató gondoskodással foglalkoznak a fiatal vasutasok nevelésével. Az elmúlt évben három újonnan felvett dolgozóból képeztek személypénztárost, decemberben pedig hét fiatal vasutast — köztük öt újfelvételes nőt — vizsgáztattak le határidő előtt egy hónappal az árufuvarozási szakismeretekből.*

Társadalmi munkára tett kongresszusi vállalásaikat teljesítették a vésztői szertár Landler Jenő szocialista brigádjának tagjai. Többek között átalakították a szertári szénkamrát és a gázolajtárolót, két szivócső saját hatáskörben történő kijavításával lényegesen növelték az olajtároló kapacitását, s személyenként húsz órát dolgoztak a községi népliget fásításánál.

— **Évzáró brigádértekezletet tartott** Hatvan állomás Gagarin szocialista brigádja. Határozatot hozott a közösség, hogy vállalják egy teher- és egy személyvonatos brigád segítését, s a nőket is bevonják a mozgalomba.

— *NÉVADÁS. Hármas névadó ünnepséget tartottal: karácsony előtt a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Otthonban. Mindhárom gyermek — Ágoston Mónika, Dudás Valika, Pintér Zolika — édesapja mozdonyvezetői szolgálatot teljesít a helyi fűtőháznál.*

— *VÉRADÓKAT KÖSZÖNTÖTT december 11-én a szolnoki járműjavító üzem vöröskeresztes szervezetének 400 főnyi tagsága. A 376 önkéntes véradó közül — akik az idén 135 liter vért adtak díjmentesen — megjutalmazták a sokszoros véradókat. Huszonöten hússzor, vagy annál is több alkalommal adtak vért az elmúlt években.*

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872, üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

Jó pihenést, Poldi!

1945-ben főbizalmiként kezdte a szakszervezeti munkát, majd gazdasági felelősként működött egészen nyugdíjaztatásáig. Most, amikor utóljára ülünk le vele, mint aktív szakszervezeti vezetőségi taggal beszélgetni, ismét szóbakerülnek *az újpesti „keserű" napok, a súlyos térdsérülés, a Törekvésben és a Kispesten töltött labdarúgóévek,* a „profi" és „amatőr" válogatottságok, világhírű kortársak, a Latorca utcai esti mérkőzésen elért páratlan siker. Két feleségének elvesztése, ha örök nyomot hagyott is benne, nem törte meg életkedvét, nem csökkentette munkaszeretetét. Gyermekeinek felnevelése szinte megoldhatatlan feladat elé állította, *de Poldi ennek a követelménynek is a tőle megszokott lelkiismeretességgel tett és tesz ma is eleget.*

Edzői munkásságát is siker koronázta. Legnagyobb eredményét akkor érte el, *amikor a Törekvés csapatát egy osztállyal feljebb juttatta.* Kár, hogy nem sokáig folytathatta ezt a tevékenységet.

A megrázkódtatások közepette olyan munkát vállalt a szakszervezeti bizottságban, amely rendkívüli megbízhatóságot, precizitást igényel. *Csak a havi bélyegforgalom e nagy szakszervezeti bizottságnál 70 ezer forint körül mozgott.* A gazdasági felelős munkájáról a központi és területi bizottsági ellenőrzések csak dicséretet mondhatnak. Munkáséletét sok elismerés fémjelzi. Az anyagi megbecsülésen túl, számos kitüntetést is kapott.

— *Hozzászoktam az életben a meglepetésekhez* — mondja — *,de még számomra is furcsa, hogy nem a fiam, hanem a kislányom kedveli a futballt. Nemcsak érti, hanem remekül is csinálja. Most már úgy néz ki, hogy nem is hiába. A nők a fociban is egyenrangúak kezdenek velünk lenni.*

Amikor mosolyogva búcsúzik, én sem mondhatok mást, mint a többi jóbarát, munkatárs mondott: *Jó pihenést, Poldi!*

Sz. Tóth András

Az *Északi járműjavító* szakszervezeti bizottságának tagjai december 15-én, vezetőségi ülésen búcsúztak a nyugdíjba vonuló *Déry Károlytól,* a népszerű *Polditól.* A búcsúztatáson részt vett a járműjavító igazgatója is.

Baranyi Zoltán szb-titkár meleghangú beszédében méltatta 25 éves társadalmi munkáját, és átnyújtotta a szakszervezeti bizottság ajándékát. A Törekvés sportegyesület nevében *Boér Béla* elnök emlékezett meg a „Töri" egykori kitűnő labdarúgójáról, a kiváló edzőről, a nagyszerű barátról. Az életben és a sportpályákon egyaránt sok küzdelemben edződött ember, meghatott szavakkal, könnyekkel küszködve, köszönte meg az őszinte elismerést.

Véget ért egy tevékeny, tettrekész, fáradhatatlan ember aktív pályafutása. E sorok írója is sokat tapsolt a „Töri"-pályán az alacsony termetű, de higanymozgású, ördöngősen cselező *Déry Karcsinak.* Abban az időben még a futballínyencek is csettintettek, amikor a *Déry—Dóry* balszárny megoldhatatlan feladatok elé állította az ellenfeleket.



PRESSZÓKÁVÉ, KAKAÓ, HIDEG UDÍTÓ ITALOK, BUFÉÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BÉLYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM Ára 40 fillér 1971. JANUÁR 15.



Kiss Károly, a SZOT alelnöke beszédét mondja
(Szőnyi Lajos felvétele)

A siker titka:

Körültekintő munkával készültek fel a budapestiek

Három szakszervezeti bizottsági titkár véleménye az ünnepi személyforgalomról

Szervezetten, körültekintően bonyolították le a vasutasok a karácsonyi és az újévi forgalmat. *Csupán a karácsonyi ünnepeket megelőző napokon és az ünnepekben több mint hétmillió utast kellett elszállítani.* A túlzás nélkül óriásinak nevezhető feladat jókora része a főváros három nagy személypályaudvarának dolgozóira hárult, mégpedig igen kedvezőtlen, zord időjárási viszonyok közepette.

A MÁV legfelső vezetői és az ellenőrzést végző szervek joggal állapították meg, hogy *az év végi ünnepi forgalom ilyen jól szervezett talán még soha nem volt.* De vajon hogyan értékelik a munkát a *Nyugati*, a *Keleti* és a *Déli* pályaudvar szakszervezeti bizottságának vezető tisztségviselői, akik közvetlenül vettek részt a dolgozók mozgósításában és velük együtt „izzadták" végig ezeket a nehéz napokat.

Tótfalvi István, a Budapest-Nyugati pályaudvar szb-titkára így foglalja össze a véleményét:

— *Sikerült, de nem véletlenül. Jó gondolat volt lehetőséget teremteni ahhoz, hogy a szolgálati vezető zsebbe nyúljon, és rövid úton jutalmazhassa a megerőltető többletmunkát, továbbá hogy ezekre a napokra felemelték a pályafenntartási dolgozók óradíját. Ez sokat jelentett, de nem mindent...*

Az szb-titkár közben kihúzza íróasztala fiókját, és előveszi az állomás ünnepi intézkedési tervét.

— *Valóságos halmaza ez a kiadott parancsoknak* — mondja. — *Minden részletkérdésnek személyi felelőse volt. Még a tisztaságnak és a rendnek is.* Bárki azt hihette, hogy minden rendetlen, szemetelő utast egy-egy takarítónő seprővel kísért végig a várótermeken és a peronokon.

A valóság ebből jóformán annyi, hogy a szokásos takarítói kapacitás kihasználásán túl beszervezték a vasútőrség tagjait, akik a pályaudvari rendőrökkel együtt járták az állomást. Árgus szemmel ügyeltek mindenre, közben menetrendi felvilágosítást is adtak. *Dicséret illeti a szabadnapos vasutasokat, mert nehéz éjszakai szolgálatuk előtt vagy után karszalagot öltve jártak-keltek a nyüzsgő tömegben, hogy eligazítsák az érdeklődőket.* A személypénztárosok érdemeit sem csökkenti az a körülmény, hogy az utasok nagy része jóelőre megváltotta menetjegyét, s a tömeg áramlását ez kedvezően megosztotta.

— *Az intézkedési terv alapján az állomás vezetősége az úgynevezett „Kórház" és „Hosszú" vágányokon indulásra kész szerelvényeket tárolt, amelyeket szükség szerint bármely pillanatban fel lehetett használni.* A forgalmi szolgálat kellő megerősítése szintén idejében megtörtént, s természetesen a műszaki kocsiszolgálat is kitett magáért. A szerelvényeket felhasználás előtt, még a tárolóvágányokon megvizsgálták, így csak a műszakilag teljesen kifogástalan egységek kerülhettek az induló vágányokra.

Az szb-titkár név szerint említi azokat a vasutasokat, akiken nagyon sok múlott. *Déri József* tanácsos, helyettes főnök, *Papp Zoltán* oktatótiszt, *Balku Lajos* vezénylő, *Zsigri Lajos*, *Menyhárt János*, *Szabó Sándor* és sok hozzájuk hasonló dolgozó neve hangzik el. Lehetetlen felsorolni őket, hát még érdemeiket!

Tóth András, a Keleti pályaudvar szb-titkára elsősorban szintén a jó előkészítéssel magyarázza az ünnepi forgalom sikerét, azután a következőket mondja:

— *Ezekben a napokban valahogy megjavult a munkamorál. Mintha semmi különbség nem lett volna a reszortok között, úgy összetartott valamennyi társszolgálati ág.* A forgalom és a vontatás sok segítséget kapott a pályafenntartástól, a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálattól. A szerelvényekkel és a gépekkel sem volt semmi baj. *Huszonnyolc pénztárunk üzemelt, s a pénztárosok jól győzték a munkát.* Nem álltak az utasok végtelen sorokban a pénztárak előtt, mint a korábbi években. Kifogástalanul végezte feladatát nemzetközi és belföldi információs szolgálatunk is, melynek „gerinchadát" képezte a szabadnaposakból verbuvált mozgó információs hálózat.

Tóth András elmondta azt is, hogy a pályaudvar vezetői külön értekezleten beszélték meg a dolgozókkal a központtól kapott irányelveket, s a szakszervezeti bizottság szintén ennek megfelelően mozgósította aktivistáit.

— *Mindenki a fedélzeten tartózkodott* — jegyzi meg derűsen az szb-titkár, azután próbálja kutatni a jövőre vonatkozó tanulságokat is. Végül azt mondja:

— *Képesek vagyunk a legnezebb feladatok jó elvégzésére, ha így összefogunk.* Talán csak azt a hibát vétettük, hogy a 8/C osztály által karácsony másnapján lemondott 6611 számú vonat ellenvonatját, *a 6612-est sem közlekedtettük.* S ennek hiányát szóvá tette az utazóközönség.

Mi újat közölhet még a két vélemény után *Szabó Imre*, a Déli pályaudvar szb-titkára?

— Bizony nem sokat — hangzik a válasz. — A szervezésben nálunk sem volt különösebb kifogás, s állomásunk dolgozói szinte karácsonyi ajándéknak tekintették a helytállásukért kapott külön jutalmat. Lehetne persze hosszasan méltatni a *Szász Mihályok*, *Fekete Józsefek* erőfeszítését, a szabadnapjukat is feláldozó vasutasok kiváló munkáját, de feltétlenül szeretném felhasználni az alkalmat arra, hogy a pályafenntartásiakról ejtsek néhány szót. *A rendkívüli időjárás, a nagy havazás meghiúsította volna kitűzött célunkat, ha a pályamunkásoktól nem kapjuk meg azt a segítséget, amit az ünnepi forgalom lebonyolításához nyújtottak.* Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a vonatok rendszeresen indultak és érkeztek, s az utasok kényelmesen, biztonságosan jutottak otthonukba, illetve vissza a munkahelyükre. Dicsekvés nélkül mondhatjuk: dolgozóink ismét jól vizsgáztak...

Gergely József

A debreceniek kitettek magukért

A debreceni vasutasok — őszintén szólva — könnyebb ünnepi forgalomra számítottak. A meteorológusok ugyanis azt jelezték, hogy nem lesz fehér a karácsony. De azért nem volt semmi baj: *egy emberként fogtak hozzá a december 22-én lecsett hótömeg, majd a 23-i hófúvás emelte akadályok eltakarításához.*

Ebben a munkában kitűntek Debrecen állomás adminisztratív, hivatali dolgozói. Íróasztalukat otthagyva, *félcipőben szálltak meg a váltók, keresztezések körzetét*, hogy semmi fennakadás ne legyen a szerelvényszállításban.

A gépkarbantartó műhely tizenegy főnyi szocialista brigádja is kitett magáért. Napi munkaidejük letelte után, este 11 óráig söpörtek, lapátoltak.

A forgalom lebonyolításában *Megyeri Gyula* intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő és munkatársa, *Kondorosi Béla* intéző, továbbá *Rácz Imre* tolatásvezető és brigádja szerezte a legtöbb érdemet. Természetesen sokak neve kívánkozna még ide, akiknek köszönhető, hogy rendben, fegyelmezetten zajlott le a nagy erőpróba. Ám mindennél szebben hangzik: *a vasutasok teljesítették feladatukat.*

Czeglédi Sándor

Nagyobb összefogásra van szükség a szociális létesítmények építésénél

Az üzemi beruházások mellett minden évben nagy erőfeszítéseket követel a szociális beruházások határidőre történő kivitelezése. A *budapesti igazgatóság* területén az elmúlt években az építő kapacitás és az anyaghiány nagymértékben hátráltatta az éves programok mennyiségi és minőségi teljesítését. Ennek ellenére fejlődés jellemezte e tevékenységet. Az utóbbi 3 évben közel *6 millió forinttal növekedett a szociális helyzet javítását szolgáló beruházási összeg és a múlt évben már meghaladta a 27 millió forintot.*

Az 1970. évi szociális beruházás teljesítése — előzetes felmérések alapján — a magasépítési kapacitás, a tégla, cement és mészhiány, valamint az árvíz okozta károk munkaerőkieséses ellenére is *eléri a 95 százalékot.* E körülmények együttes mérlegelése mellett is elismerésre érdemes teljesítmény ez. Az éves program keretében, *Almásfüzitőn* elkészült és átadásra került a 3 millió forintot meghaladó szociális épület, *Angyalföld* állomás öltöző-mosdója, *Tatabánya-felső* guritódombi melegedője, *Győrben* a pályafenntartási szolgálat öltöző-mosdója, *Hatvanban* a kocsitisztítók öltöző-mosdója és egy kerékpártároló. *Több megkezdett szociális létesítmény 1971-ben kerül átadásra.*

A nagy erőfeszítéseket követelő előrehaladás ellenére, *több szociális beruházás kivitelezése elmaradt a tervezetthez képest.* Most a magasépítőkön a sor, hogy közös összefogással pótolják a lemaradásokat és javítsák a minőséget! Ez azért is fontos, mert mint megállapították, *az utóbbi időben szaporodik a hiánypótlással átadott létesítmények száma.* Ezért gyakran hosszú hónapokig nem használhatók az új létesítmények.

Figyelmet érdemel a pályafenntartás saját vállalkozású építő tevékenysége. Ennek keretében dicséretes munkát végzett több pályafenntartási főnökség. E tevékenységben kiemelkedik az *Épületfenntartást Főnökség.* A fenntartás mellett egyre növekvő építő és belső szerelő munkát végeznek. Munkájuk még hatékonyabban fejlődne, ha a házilagos építőiparhoz hasonló anyagi ösztönzésben részesülnének az általuk végzett munkáért.

A végrehajtó szolgálat dolgozóinak szociális ellátottsága, az e célra biztosított anyagi források célszerű felhasználása megköveteli, hogy *a kivitelezésben részt vevő építők jobban fogjanak össze a cél, a létesítmények határidőre történő elkészítése érdekében.*

Három évtized egy munkahelyen

Harminc éven át dolgozott a debreceni járműjavítóban *Tóth Antal* belsőellenőr, aki decemberben ment nyugdíjba. A köztiszteletben álló vasutas munkáját mindenkor példamutatóan végezte, s szolgálati évei alatt igen sok fiatalt nevelt jó pénzügyi és ellenőrzési szakemberré.

Az üzem társadalmi és politikai életében is tevékeny szerepet vállalt a felszabadulás óta, amikor is tagja lett a pártnak és a szakszervezetnek. Az szb munkáját például több éven át a számvizsgáló bizottság tagjaként segítette. Lakóhelyén pedig a Hazafias Népfront aktivistájaként végzett igen sokrétű feladatot.

A magyar szakszervezetek ajándéka:

kilenc vasúti kocsi Vietnamnak

Jelentős esemény színhelye volt január 4-én a dunakeszi járműjavító. Ezen a napon adták át ünnepélyes keretek között a magyar szervezett dolgozók ajándékát — kilenc vasúti személyszállító kocsit — a *Vietnámi Demokratikus Köztársaság* képviselőjének.

Az üzem hatalmas szerelőcsarnokában tartott nagygyűlésre mintegy háromezer dolgozó jelenlétében került sor. Megjelent *Hoang Cuong*, a Vietnámi Demokratikus Köztársaság budapesti nagykövete, *Kiss Károly*, a SZOT alelnöke, *Gyócsy Jenő* a vasutas-szakszervezet elnöke, *Szabó Antal* főtitkár, *dr. Dobi Ferenc*, a Szakszervezetek Pest megyei Tanácsának vezető titkára, *Szűcs Istvánné*, a KISZ KB osztályvezetője.

Az ünnepséget *Révay Sándor*, az üzem szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg. Ezután Kiss Károly, a SZOT alelnöke mondott beszédet. Szólt a magyar szervezett dolgozók segítőkész munkájáról, amelynek egyik eredménye a *Dunakeszin készült — egyenként 1 millió 720 ezer forint értékű — kilenc személyszállító kocsi.* Az értékes ajándékért Hoang Cuong nagykövet mondott köszönetet a magyar munkásoknak.

A kilenc kék színű kocsi, az oldalán elhelyezett táblán lévő *„Cac Cong Doan Hung — Ga — Ri Kinh — Tang"*. (A magyar szakszervezetek ajándéka) felirattal hamarosan útnak indul Vietnamba.

Sz. L.

Előzetes jelentés szerint

A vasút 115 millió 870 ezer tonna árut és 386,8 millió utast szállított az elmúlt évben

A vasúti főosztályon ezekben a napokban nagy gonddal készül a múlt esztendő mérlege. Az 1. szakosztálytól kapott előzetes tájékoztatás szerint *a vasút 1970-ben 115 millió 870 ezer tonna árut és 386,8 millió utast szállított.* Az áruszállítási tervet 103,9, a személyszállítási tervet pedig csak 97,9 százalékra teljesítették. A terv ugyanis 111 millió 500 ezer tonna áru és 395 millió utas elszállítását írta elő.

Annak ellenére, hogy **a tervezettnél 4 millió 370 ezer tonnával több árut szállítottak, a népgazdaság által támasztott igényeknek így sem sikerült teljes egészében eleget tenni.**

Elsősorban néhány tömegáruból maradtak elszállítatlan készletek a fuvaroztatóknál. Ennek legfőképpen az az oka, hogy az árvízkárok helyreállításához szükséges anyagok fuvarozása igen nagy szállítókapacitást kötött le.

Meglehetősen nagy arányban növekedett az árutonnakilométer teljesítmény, *ami az átlagos szállítási távolságnak a bázishoz viszonyított 22,4 százalékos és a tervhez viszonyított 3,1 százalékos emelkedésének a következménye.* Az átlagos szállítási távolság ilyen mértékű növekedését, egyrészt a MÁV hálózatát átmenetben érintő, nagy távolságú tranzit fuvarozás arányának a tervezettnél nagyobb volumene, másrészt az árvízkárok helyreállításához szükséges építőanyagoknak az ország különböző részéből történő szállítása eredményezte. Ugyancsak a tranzit és az átlagos szállítási távolság növekedése eredményezte, hogy

a fuvarbevétel a bázist és a tervet egyaránt 5,3 százalékkal haladta túl.

Az áruszállítás fontosabb műszaki, gazdasági mutatói — a kocsiforduló kivételével — a mennyiségi mutatókhoz hasonlóan javultak. Az egy kocsira eső átlagos statikus terhelés a bázishoz mért 3, a tervhez viszonyított 2,3 százalékos növekedése nagy mértékben enyhítette az egész évben jelentkezett kocsikiállítási gondokat. A tehervonatok átlagos terhelése a bázist 14, a tervet 11 tonnával haladta meg. Ez azt jelenti, *hogy 1970-ben a tehervonatok átlagos terhelése 1021 tonnára növekedett.*

A kocsiforduló idő sajnos mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva romlott. Itt azonban érdemes megjegyezni, hogy a kocsiforduló idő

a legkritikusabb negyedik negyedévben — a GB-határozat eredményeként — 3,97 napról 3,88 napra csökkent.

A személyszállításnál, a bázishoz bekövetkezett csökkenés mindenekelőtt a közlekedéspolitikai koncepció eredménye. A rövid távokon ugyanis a személyszállítás mind inkább a közútra terelődik. A személyszállító vonatok zsúfoltsága a múlt évben némileg enyhült. *A kocsik tisztántartása, fűtése és világítása azonban még sok kívánnivalót hagy maga mögött.* Erre a jövőben minden eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a személypályaudvarokon.

(visi)

Befejeződött a szakszervezeti választások első szakasza

AZ ÜTEMTERVNEK megfelelően befejeződtek a bizalmi, műhely (osztály) bizottsági választások. A kisebb szakszervezeti bizottságok többségénél is megtartották a vezetőségválasztó taggyűléseket. *Az átgondolt előkészítő munkát dicséri, hogy a szakszervezeti bizottságok csak indokolt esetben változtattak az eredetileg betervezett időpontokon.* A nagyobb szakszervezeti bizottságok választására (küldöttértekezletekre) a közeli napokban kerül sor.

A választások tehát félidőhöz érkeztek. Megállapíthatjuk, *hogy a szakszervezeti bizottságok többsége az irányelveknek megfelelően készült fel a nagy jelentőségű feladatok megoldására.* Az eredeti célkitűzés, hogy a szervezeti kérdések mellett a politikai tartalom jelentőségének megfelelő helyet kapjon, az eddigiek során érvényesült. Nemcsak a szakszervezeti szervek és funkcionáriusok tekintik szívügyüknek a választást, *az egész tagság megkülönböztetett érdeklődéssel, felelősségérzettel vett és vesz részt az előkészítő és lebonyolító munkában.* A nagyobb felelősségérzet, a szakszervezeti munkával szemben támasztott fokozottabb követelmény a bizalmi választásokon, a műhely (osztály), valamint az eddig megtartott szakszervezeti bizottsági választásokon egyaránt megnyilvánult. A szakszervezeti választott testületek és funkcionáriusok a megnövekedett jog- és hatáskörnek és nagyobb felelősségnek megfelelően adtak számot az elmúlt két év munkájáról. Az előkészítés munkájában és a választási rendezvényeken is megnyilvánult az a nyugodt, magabiztos politikai légkör, amely a párt helyes politikája következtében az elmúlt évek jellemzője. *A kedvező politikai hangulatot elősegítette az MSZMP X. kongresszusa, amely reálisan, őszintén értékelte helyzetünket, s gazdasági életünkben is utat mutatott.*

A RENDELKEZÉSÜNKRE álló statisztikai adatok alapján a vasút területén *11 255 bizalmit és közel ennyi bizalmihelyettest választottak.* Ebből mintegy 2000 az új bizalmi. Ez is mutatja, hogy a szakszervezeti bizalmiak nagy többsége megfelelt a követelményeknek és továbbra is bírja a csoporttagok bizalmát. A jó előkészítő munkát dicséri az is, hogy mindössze 120 jelöléssel nem értett egyet a tagság.

A 730 műhely- (osztály-) bizottság választásánál 97 dolgozó jelölésével nem értett egyet a tagság. A 446 szakszervezeti bizottság közül január 7-ig 231 helyen fejezték be eredményesen a választást. Eddig csak négy helyen kellett a tervtől eltérő időpontra tenni a vezetőségválasztó taggyűlést. A tagság 29 jelöléssel nem értett egyet. Ezek helyett újakat javasoltak. Általában a nagy szakszervezeti bizottságok választása van hátra.

A jelölő bizottságok az eddigi választások során jó felkészültségről, körültekintő, eredményes munkáról tettek bizonyságot. A tagság között sokrétűen, befolyásmentesen fejtették ki tevékenységüket. A szakszervezeti bizottságok, pártszervek és a gazdasági vezetők több helyen jó javaslatokkal, észrevételekkel segítették munkájukat.

A műhely (osztály) és szakszervezeti bizottságok beszámolói *kollektív munkáról adnak számot.* A beszámolók többségében a mozgalmi munka értékelése mellett jelentős helyet kapott a vasút jelenlegi helyzetének, az utánpótlás kérdésének és a napjainkban tapasztalható igen lassan javuló munkafegyelemnek a felvetése.

A TAGGYŰLÉSEKEN többen foglalkoztak a nagyobb rétegeket, csoportokat érintő problémákkal, eddig meg nem oldott feladatokkal. Ezek felsorolásánál nem törekedhetünk a teljességre. hiszen a végső kiértékeléshez valamennyi adat nem áll rendelkezésünkre. A hozzászólások többségükben az élet- és munkakörülményekkel, a szervezeti élettel, a szakszervezeti és üzemi demokráciával, valamint a felsőbb szakszervezeti szervek segítő és ellenőrző tevékenységével foglalkoztak. *Bírálták a hozzászólók a nem megfelelő anyagi ösztönzést, kifogásolták a prémiumrendszert,* annak a véleménynek adtak kifejezést, hogy kevés a prémiumban részesülők száma és nem azok kapják, akik azt a legjobban megérdemlik. Többféle címen kap egy dolgozó prémiumot, át sem lehet tekinteni, hogy tulajdonképpen miért. *Új, reális, ösztönzőbb premizálási rendszer bevezetését követelik.*

Élesen vetették fel, hogy mikor szerez érvényt a szakszervezet a kollektív szerződésben és a *Munka Törvénykönyvében* lefektetett elveknek a szolgálati idők alakulásával kapcsolatban. A megszabott havi 210 óra helyett *nem egy helyen még mindig havonta 300—310 órát teljesítenek az utazószemélyzet egyes dolgozói.* Több helyen fogialkoztak az évek óta egyre súlyosbodó létszámhelyzettel. Sok helyen a pihenőnapokat sem képesek emiatt biztosítani. A létszámhiány következménye az is, hogy az 1969. és 1970. évi szabadságokat nem tudták kiadni.

A választások során több helyen is szóltak az egyenruháról. *Vannak szolgálati helyek, ahol az 1970. évi ruhaellátmányt nem kaptak meg hiánytalanul.* Az egyenruhatérítéssel kapcsolatban felvetették a dolgozók, hogy az árak emelkedtek, mégis a régi térítést kapják. *Állandóan visszatérő probléma, a lakókocsik kultúrálatlansága.* A dolgozó nők helyzetével való foglalkozás a párthatározatnak megfelelően egyre több megoldásra váró problémát vet fel. Azokon a helyeken, ahol nem fordulószolgálatosak a nődolgozók, szinte kivétel nélkül kérik, hogy minden második szombatot adják meg szabadnak.

A VÁLASZTÁSOK SIKERÉNEK egyik biztosítéka a szakszervezeti bizottságok és a területi bizottságok által jól megszervezett patronáló munka. A középszervek állandó kapcsolatot tartanak fenn az alapszervek vezetőségének tagjaival. A rendszeres tájékoztatással, a menetközben felmerült problémák tisztázásával elejét veszik annak, hogy a soron következő szakszervezeti választásokon, küldöttértekezleteken szembetűnő hibák ne forduljanak elő.

Sz. Tóth András

A dolgozók döntik el

KI A LEGALKALMASABB A SZAKSZERVEZETI TISZTSÉGRE

Lehet félméteres hó, vagy tikkasztó meleg, a *Soroksári úti* pályaudvaron mindig nagy a forgalom. Ez az állomás szolgálja ki a *Nagyvásártelepet,* a *Csepel Vas- és Fémművet,* a MAHART kikötőjét és még egy tucat nagy gyárat, üzemet. Az állomás szakszervezeti bizottsága 16 bizalmicsoportot fog össze. Itt mindennél fontosabb, szinte életszükséglet, hogy a bizalmiak valóban élvezzék a dolgozók bizalmát, támogatását.

16 éve bizalmi

Soponyai Kálmánné 1954-ben került a pályaudvarra. Fiatal, mozgékony asszony volt, ezért úgy határoztak a dolgozók, hogy megbízzák a bizalmicsoport vezetésével. *Így került ebbe a tisztségbe 16 évvel ezelőtt, és azóta is minden választáson bizalmat kap.* Nemcsak társadalmi, hanem gazdasági munkáját is lelkiismeretesen ellátja. Nagy tapasztalata van a vasutasmunkában. *Most pénztáros és furvarozásszervező.* Ez utóbbi feladatköre a gazdaságirányítás új rendszerének bevezetése óta bővült. Sokat kell időznie az állomással kapcsolatban álló vállalatoknál, üzemeknél. És aztán visszatérve várják a kisebb-nagyobb gondok, panaszok.

— Most mi foglalkoztatja az embereket?

— *Amióta a Volánhoz került a darabáru-szállítás, egy fedél alatt vagyunk. Közös az étkezőnk, a mosdónk és az öltözőnk, amelyeket eddig sem mondhattunk túlságosan tágasnak.* Még ennél is nagyobb gond, hogy a MÁV-ra háruló expressz fuvarozáshoz nincs megfelelő raktárunk. ugyancsak évek óta megoldatlan a női öltöző megépítése.

— Mi a kívánsága az új esztendőben?

— *Gazdasági munkámhoz kocsit, kocsit és még egyszer kocsit szeretnék. A szakszervezeti feladatokhoz pedig türelmet és megfelelő légkört. Az utóbbi időben, a közeledő alapszervi választás előtt, megint kiújultak a személyi ellentétek, torzsalkodások. Ilyen légkörben nagyon nehéz dolgozni.*

Nemcsak beszél...

Az állomás egyik legrégibb bizalmija után a hó borította rendezőn találkoztam a most először megválasztott *Pecze István* tolatásvezetővel. Négy éve van az állomáson, azelőtt bányász volt *Gyöngyösön* a Petőfi-aknában. Kommunista. Sokat dolgozik, hogy családjának kenyeret teremtsen.

12 órás szolgálat után 3 órát utazik, hogy hazaérjen Karácsondra. *Antal József* forgalmi szolgálattevő, a bizalmi helyettese így beszél Pecze Istvánról: *„Amióta együtt dolgozom vele, turunk minden évben a legjobb gazdasági eredményt éri el.* Ebben az áldatlan időben is 500—600 kocsit mozgatnak meg az emberek. Pecze István hamar beletanult a mesterségbe, munkatársai szeretik, mert nemcsak beszél, hanem cselekszik".

A felvételi épület irodájában jókedvűen pattog a tűz a hatalmas, új cserépkályhában. Mindjárt a lényegre térünk, hiszen Pecze István csak percekre hagyta ott a munkáját.

— *Sok mindent kaptunk már eddig is a főnökségtől, de azért van még egy-két apróbb ügyünk.* Különösen az okoz gondot és beszédtémát az emberek között, hogy a létszámhiány miatt vidékről idevezényelt vasutasok, bár még bele sem csöppentek a munkába — sokszor nincs is idejük rá, mert egy hónap után hazaviszik őket — *jobban keresnek, mint mi,* régiek. Azután a védőitalról... Én nem tudom, hogy ki számította ki a vasutasok normáját, az egy főre jutó 2 dkg cukrot, *de az biztos, hogy az illető sohasem ivott jó teát.* És még egy: van a rakodótéren egy fékbódéból készült őrhely, amelyet szeretnék kicserélni valamilyen fűthető alkalmatosságra. Mínusz 20 fokban, közel a jeges Dunához bizony nem kellemes a széllel bélelt, fűtetlen helyiségben ácsorogni.

„Övön aluli ütésekkel"

— Hogyan készül a bizalmicsoport a közelgő szakszervezeti bizottsági választásra?

— Ezt a témát szándékosan kerültem, mert elég gondunk, bajunk van vele. *Nekünk, kocsirendezőknek nagyon megfelel a mostani vezetés. Dolgozóink legnagyobb része Kelemen József mellett van.* De nem szabad elhallgatni, hogy az ellentábor, amely szám szerint kisebbségben van, és közel sem élvezi annyira az emberek bizalmát, mindent megtesz saját érdekében. Sajnos, és ebben az ügyben a legszomorúbb, hogy *legtöbbször „övön aluli ütésekkel" operálnak. Úgy érzem, végül mégiscsak a dolgozók fogják eldönteni, ki a legalkalmasabb a szakszervezeti bizottság vezetésére.* Ezt kívánja tőlünk a szakszervezeti demokrácia, csak ilyen vezetőséggel tudunk bizalommal együtt dolgozni az elkövetkezendő esztendőkben.

Molát Ferenc

A bértömeg-gazdálkodás tapasztalatai

a szentesi építési főnökség szakszervezeti bizottságának napirendjén

A szentesi építési főnökség szakszervezeti bizottságának decemberi ülésén *Vigh László* építési főnök beszámolt a bértömeg-gazdálkodás 1970. évi tapasztalatairól. A beszámolót sokoldalú felmérés és gondos elemzés előzte meg, s — bár a Szentesen alkalmazott gyakorlat több vonatkozásban eltérhet a más szolgálati helyeken meghonosodott módszerektől — nem érdektelen közreadni az itt szerzett tapasztalatokat.

Nagyobb húzóerő

Mióta az átlagbér helyett a bértömeg lett a kötött terv egyik mutatója, vezetőknek és beosztott dolgozóknak egyaránt érdeke a termelési feladatok minél termelékenyebb elvégzése — állapította meg a beszámoló. *Az építési főnökség 1970. évi munkabértömegét 27,7 millió forint képezte.* Ebből úgy kellett gazdálkodni, hogy a munkások átlagos bérének évi 3 százalékos fejlesztésére fordítható összeg, 784 000 forint, a bértömegen belül rendelkezésre álljon. *Ez azonban nem zárta ki, hogy egyes munkakörökben a bérfejlesztés mértéke elérje a 10—15 százalékot,* míg más területeken a korábbi bérszínvonal változatlanul maradhat. Az a körülmény, hogy a munkásállományon kívül a többi állománycsoport nem kapott külön meghatározott bérfejlesztést, nyilvánvalóvá tette, hogy csak nagyon korlátozott lehetőséggel számolhattak a nem termelő munkában foglalkoztatott dolgozók.

A főnökség egyébként a következőképpen határozott:

1. A bérfejlesztésből a munkások 80 százaléka részesül.

2. A teljesítménybéres kereset után a munkásoknak 8 százalékos bérfejlesztés jár. Ez a teljesítménybérben foglalkoztatott dolgozók összes béralapjának átlagosan a négy százalékát teszi ki. Más szóval: *körülbelül ötszáz dolgozónak átlagosan ötven fillérrel nőtt az órabére.*

3. A havibéres munkások átlagos bérfejlesztése 3 százalék. A differenciálás lehetővé teszi, hogy a munkaköri bér maximálisan 80, átlagosan 50 forinttal emelkedjék, összesen 110 dolgozónál.

4. A rendszeresen időbérben foglalkoztatott műhelyi dolgozók (átlag 3 százalékos bérfejlesztéssel számolva, 140 személynél) 0,10—0,90 forintos órabéremelésben részesülhetnek.

5. A magasépítési és hidász munkavezetők a hozzájuk beosztott munkáscsapatok fajlagos óránkénti teljesítésüktől függően részesülnek béremelésben. *Hetven százalékosnál alacsonyabb fajlagos órateljesítés esetén nem jár bérfejlesztés, de 70 és 100 százalék között 7—8, illetve 9—10 százalékkal növekedhet a munkavezetők bére.*

6. A vezényelt létszám bérfejlesztését külön megállapodás szabályozta.

Csökkent a bérfeszültség

A bérfejlesztésre fordítható 784 000 forintból csak mintegy 170 000 forintot alapbéresítettek. A többi része, 614 000 forint változó bérként kerül kifizetésre a termelékenységtől függően olyan mértékben, ahogyan ki-ki, egyénenként részt vett a közös munkában.

A bértömeggazdálkodás bevezetése, ezzel kapcsolatban a szolgálati főnökség önállóságának növelése *lehetővé tette, hogy megszüntessünk, de legalább is nagymértékben csökkentsünk bizonyos bérfeszültségeket,* részben egy-egy munkakörön belül, másrészt az egymástól távolabb fekvő építésvezetőségek munkásai között. Példa erre, hogy a *békéscsabai* és a *kiskunhalasi* építésvezetőségek munkásai (a tulajdonképpeni pályamunkások) 4, a többi építésvezetőségek csak 1,7 százalékos bérfejlesztést kaptak. Az előirányzott fejlesztés természetesen itt sem merítette ki a teljes keretet, hiszen számítottunk az év különböző időszakaiban bekövetkezhető termelési problémákra, amikor hasznos, érdemes, úgynevezett céljutalmakat kitűzni.

A beszámoló részletesen ismertette azt is, hogy a rendelkezésre álló bértömegből miként sikerült biztosítani a munkaversenyben kitűnt legjobb brigádok jutalmazását. *Céljutalomként összesen 183 800 forint került kifizetésre, a munkaverseny legjobbjai pedig összesen 32 700 forintot kaptak november végéig.*

A főnökség szolgálati helyein dolgozó munkások havi átlagbére egyébként az 1969. évi 1802 forintról 1950 forintra emelkedett a vizsgált időszakban. Ebből is látszik, hogy *a munkások tervezett 4 százalékos bérfejlesztése ténylegesen 8,2 százalékos* lett. Ezt az tette lehetővé, hogy a létszámhiány ellenére a teljes keresztmetszetű termelésre vonatkozó, helyesen ösztönzött termelékenység is kedvezőbben alakult a tervezettnél. Más szóval: *kevesebb létszámmal magasabb termelékenységet sikerült elérni,* ezért a rendelkezésre álló bértömeget teljes egészében fel lehetett használni.

A legfontosabb tanulság...

A beszámoló végezetül így összegezte az elmúlt évi tapasztalatokat:

A főnökségnél a bértömeggazdálkodás elérte célját. Növekedett a termelékenység, nagyobb a dolgozók munkakedve. Az egyéni érdekeltségek hatására a munkások is tettek javaslatokat a munka jobb szervezésére. Lehetőség adódott arra is, hogy a törzsgárda tagjai fokozottabb anyagi megbecsülésben részesüljenek, s hogy a kiemelt célfeladatok elvégzésében átlagon felüli munkát végzők esetenként jelentős összegű jutalomban részesüljenek. Mindemellett *a legfontosabb tanulság az, hogy a bértömeggazdálkodás magas szintű szakmai és gazdaságpolitikai ismereteket követel azoktól a helyi vezetőktől, akik a feladatok végrehajtását irányítják. S még így is:* állandóan együtt kell működniök a párt- és a szakszervezet aktivistáival, tisztségviselőivel. Akkor nem lehet semmi hiba.

Fogas Pál,
Szentes

Debrecen állomáson

770-en jelentkeztek szakszervezeti politikai oktatásra

Debrecen állomás és a hozzá tartozó vonalszakaszok dolgozói közül *770-en jelentkeztek szakszervezeti politikai oktatásra.* A szakszervezeti bizottság — két vezető propagandista irányításával — összesen 28 politikai iskolát indított részükre. Gondoskodás történt az előadók megfelelő kiképzéséről is. A szervezéshez a pártalapszervezetek és a csomópont pártbizottsága is hathatós segítséget adott.

Az eddigi előadások azt bizonyítják, hogy a felkészülés jó volt. A dolgozók megjelenése, érdeklődése a jelentkezések óta nem csökkent, és minden feltétel adva van ahhoz, hogy ez a helyzet továbbra is megmaradjon. Az értékelés még korai lenne, de az máris kétségtelen, hogy *a szervezéssel a műhelybizottságok, a főbizalmiak és az egész bizalmihálózat tagjai jogot szereztek az elismerésre.*

Munkájukat az irányelveknek megfelelően még júniusban elkezdték, s a legtöbb helyen a bizalmicsoportok tagjai maguk határozták meg, hogy ki milyen politikai iskolán vegyen részt. Ezáltal az egész tagság mozgósításával szervezték meg a politikai iskolákat.

Az elmúlt oktatási év is kitűnő eredménnyel zárult Debrecen állomáson, ennek alapján reméljük, hogy az idei esztendő még eredményesebb lesz.

C. S.

A Széchenyi brigád kezdeményezése

Szeged állomás *Széchenyi Istvánról* elnevezett szocialista brigádja november 16-án ünnepi műszakot indított a X. pártkongresszus tiszteletére. A műszak december 31-ig tartott. A brigád tagjai — *Török Sándorné, ifj. Török Sándorné, Kovács Gyula, Orbán Zoltán* és *Sántha József* — elhatározták, hogy az őszi és téli szállítások idején a kocsihiány enyhítésére, illetve a kocsiforduló gyorsítására szolgálati kötelességükön túlmenő feladatokat vállalnak. Ennek értelmében november 18-án és 20-án Szeged-Tisza pályaudvaron egy térfogatilag kihasznált állomási kocsit ürítettek ki.

Példájukat Szeged-Tisza pályaudvaron a rakodógép-karbantartó műhelyben dolgozó *Béke, Lendület* és *Barátság* szocialista brigádok tagjai is követték, november 21-én mindhárom közösség egy-egy 15 tonnás kocsi kirakását végezte el. Azóta Szegeden egyre több szocialista brigád tesz hasonló vállalást, csatlakozva a Széchenyi brigád felhívásához.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged



Munkában a Széchenyi brigád.

Az új év első napján *a nyugati végeken*

Hóval, tomboló hóviharral köszöntött be az 1971. év. Első napján *a Bakony felől érkeztünk Szombathelyre*, s vonatunk sokszor méteres torlaszokon vágott keresztül. Igaz, ezek az akadályok szinte „meg sem kottyantak" az M 62-es Diesel-mozdonnyal vontatott gyorsvonati szerelvénynek. Az ötven percnyi késést inkább az okozta, hogy több állomáson meg kellett állni az elmaradt buszjáratok és egy megkésett személyvonat utasainak felvétele céljából.

Vasutasok, katonák

Szelestei Elemér felügyelő, Szombathely állomásfőnöke, szolgálatban töltötte a szilvesztert. Újév napjának délutánján szinten az irodájában találtuk.

— *Semmiség* — jegyzi meg. — *A fő érdem azoké most, akik kint dolgoznak a vágányok, váltók között. Nekik köszönhetjük elsősorban, hogy egyáltalán közlekednek a vonatok.*

Itt, a nyugati végeken, az óév utolsó délutánján, úgy 3—4 óra tájban kezdődött a havazás. Este, 21 órakor feltámadt a viharos erejű, északészaknyugati szél. Attól kezdve már bajok voltak a váltók állításával. *A rendezőpályaudvar munkája teljesen megbénult*, s a kocsirendezők beálltak a váltókhoz havat söpörni, lapátolni.

— *Iszak Ferenc tolatásvezető. Jáger Kálmán és Treplán Mihály kocsirendezők oroszlánrészt vállaltak a nehéz munkából* — mondja elismerően az állomásfőnök. — *De Miklós István rendelkező forgalmi szolgálattevőnek és a hozzá beosztott többi dolgozónak sem volt könnyű a feladata.* A központi állítású váltókat át kellett szerelni kézi állításúra, ám még így sem tudtunk volna úrrá lenni a helyzeten, ha nem adnak segítséget a gyorsan ide vezényelt szovjet katonák. Később pályamunkások és honvédek is érkeztek, hogy közös erővel verjük vissza a tél támadását...

Senki sem hiányzott

A hóvihar zavart okozott az áramszolgáltatásban is. *Éjféltől hajnali 4 óráig nem volt villany az állomáson.* Emiatt nemcsak sötétség borult a környékre, hanem egyéb bonyodalmak is keletkeztek.

— *Nem működött a szénszerelő, s a mozdonyfordító is használhatatlanná vált.* A fűtés szünetelt, mert a kazánház segédberendezései szintén árammal működnek...

A vonatok *mégis* közlekedtek. A *Savaria-expressz* például hajszálpontosan indult el Budapest felé, és a többi távolsági vonatot sem kellett lemondani.

— *Csupán a Csorna felől jövő 8430-as számú személyvonat akadt el Belednél a hójúvásban* — mondja a főnök —, de ezért a szerelvényért azonnal hóekemenetet küldtünk. A reggeli csoport idején — 7 és 8 óra között — már minden irányba zavartalanul eljuthattak az utasok Szombathelyről.

A szombathelyi vasutasok helytállását, hivatástudatát jól érzékelteti az a körülmény is, hogy *szilveszter éjjelén és újév napján senki sem hiányzott, akinek be kellett mennie szolgálatba.* A vidékről autóbuszon bejárók — mivel a buszok leálltak — gyalogosan tették meg a 10—15 kilométeres távolságot. *Makári Gyula* IV. szakcsoportos tartalékos például térdig havasan érkezett Sé községből, *Horváth László* szolgálatvezető váltókezelő pedig, aki a II-es toronyban „szilveszterezett", ugyancsak gyalog jutott haza Bucsuba.

A teherforgalom sem szünetelt

Sopron-Déli pályaudvar szolgálatban levő vasutasai szintén eredményesen vették fel a küzdelmet a tomboló hóviharral. *Kőhalmi Aladár* főintéző, állomásfőnök és *Katona József* szb-titkár, kereskedelmi állomásfőnök-helyettes *csupán azt restellli, hogy egy-két forgalmi dolgozó az óesztendő búcsúztatása közben megfeledkezett a kötelességéről.* Igazolatlan távolmaradásukért megkapták „megérdemelt jutalmukat". Ez azonban nem csorbítja a szolgálatban levők érdemeit, sőt...

— *Csökkentett létszámmal is sikerült elvégezni a reánk háruló feladatokat* — mondja az állomásfőnök. — A beérkezett személyvonatokat rendben visszafordítottuk és a Magyarország—Ausztria közötti teherforgalomban sem okozott fennakadást a zord időjárás. *Szilveszter éjjelén Kozó Imre rendelkező forgalmi szolgálattevő és a hozzá beosztott tíz szocialista brigádtag a tőlük megszokott szorgalommal végezték munkájukat, majd az őket felváltó Pesky Ferenc-brigád is derekasan helytállt újév napján.* Pesky Ferenc intéző egyébként állomásunk párttitkára, s már 13. éve dolgozik nálunk rendelkező forgalmi szolgálattevőként. Példáját igyekszik mindenben követni *Györgyfalvai István* intéző is, aki alig egy éve van nálunk hasonló beosztásban.

A még jobb eredményekért

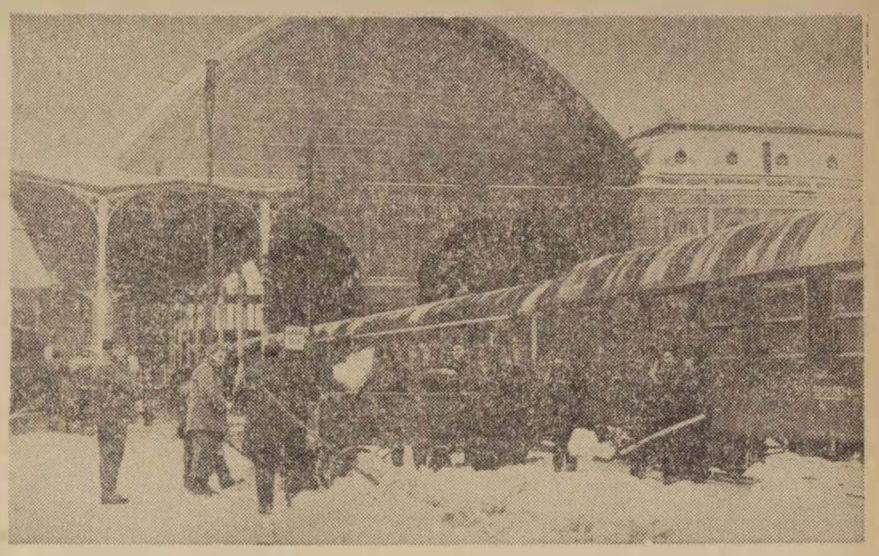
Az szb-titkár adatokkal támasztja alá az állomásfőnök szavait:

— *Az utóbbi három év alatt kétszer nyerte el állomásunk az élüzem címet. Reméljük, ez az 1970. évi munkánk alapján is sikerül.* A 64 200 tonna elszállítására vonatkozó évi tervünket 67 647 tonnára, vagyis 105,36 százalékra teljesítettük az év utolsó napjáig. Terhelési határnormánk és a kocsitartózkodási egységidő is jobb lett a tervezettnél. Az új esztendőben pedig még jobban akarunk majd dolgozni, mert megvannak hozzá a feltételeink.

A feltételek között említik a soproniak, hogy az utóbbi időszakban lényegesen javult a MÁV-dolgozók bére. Ezenkívül összeforrt az állomás törzsgárdája, amelyben olyan fiatal vasutasok is vannak, mint például *Kiss János, Németh József* váltóőrök, *Nagy Károly, Horváth Ödön* IV. szakcsoportos tartalékos, vagy a három tolatásvezető: *Csenteri András, Horváth Imre* és *Kántor József*, akik minden körülmények között készek és képesek megállni helyüket.

— *Akadnak persze nehéz gondjaink* — szól ismét Katona József —, de igyekszünk segíteni valamennyin. Megoldásukhoz újult erővel láthatunk hozzá a szakszervezeti bizottság január 9-én sorrakerülő újjáválasztása után...

Kovács József



A Vasúti Főosztály dolgozói a Keleti pályaudvaron segítenek a hó eltakarításában

MEGJEGYEZZÜK

Panasz az egyenruha minőségére

Rákosrendező pályaudvar dolgozói szóvá tették, hogy az utóbb kiosztott *nyári ruhák minősége egészen gyenge*, s az ebből készült öltönyök, sapkák gyorsan elvesztik formájukat. Különösen mosás, tisztítás után nem lehet rájuk ismerni, mivel a leggondosabb kezelés, vasalás sem adja vissza eredeti színüket és alakjukat.

Elmondták viszont azt is: *szívesen emlékeznek az 1968-ban az uj, korszerű textília felhasználásával előállított nyári egyenruhak bevezetésére.* A praktikus és csinos szabáson kívül főként az anyag kiváló minősége, tulajdonsága nyerte meg az egész vasutasság tetszését. Az új anyag kevésbé piszkolódott, nem gyűrődött, sőt ha mégis időszerűvé vált a mosása vagy tisztítása, utána szinte vasalás nélkül lehetett ismét használni. Nem túlzás, hogy az új egyenruha a vasutasokról való gondoskodás egyik szimbóluma, ennek meggyőző bizonyítéka lett..

Vajon milyen okok játszhattak közre abban, hogy az idén kiosztott egyenruhák minősége már meg sem közeliti a régiekét? — kérdezik Rákosrendező dolgozói, akiknek az új ruha kellemetlenséget, bosszúságot okoz. *A panaszt az illetékesek figyelmébe ajánljuk.* Vizsgálják meg, hol történhetett mulasztás, s akadályozzák meg a minőségileg nem megfelelő ruhák átvételét. Egyelőre kérdés az is, hogy a minőség általános romlása következett-e be, vagy csak kisebb tétel csúszott át észrevétlenül az ellenőrzésen.

Akár így, akár úgy történt az eset, sorompót kell állítani a gyenge minőségű textiláruk útjába, hiszen a MÁV sem lehet jó felvevő piaca a nem megfelelő ipari termékeknek.

(kovács)



Budapest—Ferencváros pályaudvaron tehervagonokban szállítják el a rendező munkáját akadályozó havat

Lobogó fáklyákkal, térdig hóban

— *Éjfél óta esik* — mondják a fáradt éjszakások annak a néhány leváltónak, aki helyből vagy *Pest* környékéről jár be szolgálatba a *Nyugati pályaudvarra.*

Lomha nagy pelyhekben hull a hó. A gépek és kocsik oldalait jégcsapok díszítik. A váltók alig látszanak ki a hóból. Valami nagy-nagy erőlködés szunnyad a csendben, melyet csak a munkáskezekben koppanó lapátok éles hangja tör meg.

Még az I. számú toronyban is jól érződik a tél. *Katona István* forgalmi szolgálattevőnek minden percét leköti a teljesen felborult szolgálat. A 2712-es szolnoki vonatnak nincs gépje. A 3432-es ellenvonatja nagy késéssel érkezett Esztergomból, s hosszan fékpróbázik a D vágányon. A műszaki szolgálat dolgozói, mint eleven hóemberek járkálnak körülötte. *Az egyik kocsi elfagyott, nem megy át rajta a gőz. Lobogó fáklyákkal olvasztgatják az alvázszerkezet alatt a csöveket.*

Osztos György térdig jár a hóban. Keze vörös a víztől, mely csak azért nem fagy meg, mert a munka lázа, a test melege ellenáll.

A *Szob* felé igyekvő utasok türelmetlenül várakoznak a vágány mellett. A vonat még sehol. Az utastájékoztatás is gondot jelent. Ki tudja, hogy mely állomáson és mennyit fog ácsorogni váltótisztításra várva az ellenvonat, melyből majd az induló szerelvény alakul. A központi állítású váltókat *Szabó János* és *Molnár Lajos* állítgatják. Jó markos legény mind a kettő, de pattanásig feszül a karjuk, amikor egy távolabbi váltót állítanak.

— *Nem megy a 7/a* — mondja Szabó János és feladja a harcot.

Kelényi György térfelvigyázó a területen dolgozó pályafenntartási dolgozókat a 7-es váltóhoz küldi. Egy másik munkafolyamatba kezdenek, addig, amíg megtisztítják a makrancos váltót.



A Nyugati pályaudvaron serényen folyik a hóeltakarítás *(A szerző felvétele)*

Most meg a 11/b nem megy...! Átcsoportosítják a váltótisztítókat. Az állomásfőnök, *Szeibert István* mintha megérezte volna, hogy a 11-es számú váltó állítása következik, éppen abban áll és *egy hosszú kaparó vassal tisztogatja.* Különös, mintha szeme lenne a váltónak, mintha tisztelné a stallumot, nehezen, de engedelmeskedik.

Már lassan itt az ideje a *Bukarestből* érkező és *Prága—Berlinbe* továbbmenő nemzetközi gyorsvonatnak, de az még sehol. Biharkeresztes éppen most közli, hogy még nem lépett be a határon.

Gárdos Vilmos menesztő forgalmi szolgálattevő térdig jár a hóban. Áll a jelző, mehetne a vonat, de a gőz még nem haladt át. Megint alatta dolgoznak a műszakiak. *Bujáki László* kocsimester is ott van közöttük, irányítja a munkát.

„Hideg-vágány"-ról is szabad a kijárat. A szolgálattevő szalad és végre indul a váci vonat.

A *Debrecenből* érkező szerelvény, mintha szőnyegen suhanna, olyan csendesen kúszik be a vágányra. A gép alvázszerkezete, s a kerekek fehérek. *A kocsik tetőperemérői mintha mértani pontossággal biggyesztették volna oda, hosszú jégcsapok csüngenek alá.* Az egyik akna fagyos vizében könyékig nyulkálnak a víztöltők. A hosszú fekete tömlő elsüpped a hóban.

Újabb pálvafenntartási munkáscsapat érkezik. Ezek között már néhány könnyen öltözött alkalmi munkás is látható, akik a hirdetményekre, a rádió felszólítására, vagy a pályaudvari hangszóró szavára jelentkeztek munkára. Egy pályamunkás jókora kannából méri a meleg teát.

A hó szüntelen esik... Igazi arcát mutatja a tél.

— gergely —



A váltókat pályamunkások tisztítják meg a jégtől

(Laczkó Ildikó képriportja)

Szolnokon az utasok nem találtak kifogást

Szolnok állomás dolgozói reálisan mérték fel az ünnepek alatt várható személy- és áruszállítási feladatokat. Ez volt az első és legfontosabb feltétele annak, hogy jól szervezzük meg a reszortonként elvégzendő munkát.

Az elmúlt évek ünnepi forgalmának szomorú tapasztalataiból okulva, *minden tőlünk telhetőt elkövettünk, hogy baleset az utasok legnagyobb tömegeinek szállítása közben se következhessen be.* Megerősítettük a forgalmi ügyeletet, az utasirányító és pénztári szolgálatot, gondoskodtunk a szerelvények időben történő beállításáról, azok kifogástalan műszaki előkészítéséről. Ezúttal az utasok sem találtak különösebb kifogást. A csatlakozásokat is minden esetben biztosítottuk. Így azután nyugodtan, rendben utazhattak az emberek.

A balesetmentes közlekedés feltételeinek megteremtésében sokat segített állomásunk *Lenin* nevét viselő szocialista brigádja. Tagjai az előre meghatározott terv szerint *munkavédelmi őrséget szerveztek*, és a szolgálati helyeken végzett felvilágosító és ellenőrző tevékenységükkel hozzájárultak az ünnepi forgalom sikeréhez. Ez a brigád és Szolnok állomás sok más dolgozója önkéntes munkával a hó eltakarításából is kivette részét.

Növeli az állomás közösségének érdemeit, hogy a személyforgalom zökkenőmentes lebonyolításával párhuzamosan *az áruszállításban sem következett be torlódás, illetve lemaradás*, mivel a rendező pályaudvar személyzete is példamutatóan látta el szolgálatát.

Szép Ferenc

Meggyorsult a Diesel- és villanymozdonyok javítása

Eredményes évet zárt az Északi járműjavító

Év eleje: új feladatok kezdete. De nemcsak ez. Visszatekintés is az előző esztendőre. Számvetés: mi volt jó, vagy rossz a befejezett munkában. Lássuk, hogyan számolhat el a múlt évvel az Északi Járműjavító, a Diesel- és a villamosmozdony-javítás bázisa.

Nézzük előbb a termelési adatokat. Járműjavítási tervét túlteljesítette, *a 701 tervezett jármű helyett 715-öt bocsátott ki az üzem,* noha évi átlagban 150 főnyi létszámhiánya volt. Meg kell jegyezni azt is, hogy a javított gépek túlnyomórészt nagy teljesítményű M62-es, M40-es, kisebb számban M44-es Diesel-mozdonyok, a villanymozdonyok pedig Ward—Leonard, valamint szilíciumegyenirányítós nagy gépek voltak. A tervben rögzített termelékenységet 4,3 százalékkal túlteljesítették.

Új termelési szervezet alakult

Az idegen feleknek végzett munkával többletbevételhez jutottak, *a MÁV-munkák költségével szemben viszont több millió forintot takarítottak meg.* Gondosan ügyeltek a bértömeg-gazdálkodás szabályainak megtartására. A termelékenység terven felüli növelése révén elért többletbért, körülbelül másfél millió forintot, a munkaversenyben kitűnt dolgozók között oly módon osztották fel, hogy a műszakiak, a szakmunkások, a betanított munkások egyaránt érdemük szerint részesültek belőle.

— Mi a siker titka? Mivel alapozták meg az eredményeket? — Erről beszélgettünk *Görbicz Sándor* igazgatóval, *Baranyai Zoltán* szb-titkárral és *Csáki Sándorral,* az szb termelési felelősével.

— Nincs titok, legfeljebb azzal a magyarázattal szolgálhatunk — mondja az igazgató —, *hogy az új gazdaságirányítási rendszer tapasztalatait gondosan összegyűjtöttük és felhasználtuk. Főkönyvelőnk, Szombati Zoltán volt ennek elsősorban a mozgatója.* Ő látta meg gazdálkodásunknak azokat a hibáit, amelyeknek eltüntetése feltétlenül szükséges volt ahhoz, hogy tisztában legyünk vele: *miként kell gyorsítanunk, gazdaságosabbá, fegyelmezettebbé, hatékonyabbá tennünk munkánkat.* Meglátásai alapján tavaly január 1-én új, korszerű termelési szervezetet alakítottunk. A lényege az, hogy a fődarab- és alkatrészjavító műhelyeket különválasztottuk a szereldéktől, és önálló fődarabjavító üzemeket szerveztünk. A szereldék és a fődarabjavító üzemek munkájának összehangolására gyárrészlegvezetőségeket állítottunk fel. Az üzemek közötti napi együttműködés koordinálását diszpécserekre bíztuk.

Az új rendszer eredményesnek bizonyult: *az egész járműjavító termelése folyamatosabbá, gyorsabbá vált, a fődarabjavítás ideje rövidült.* Elértük, hogy a javításra beadott mozdonyok kevesebb időt töltenek a műhelyben. Az év utolsó három hónapjában a javításban levő mozdonyok száma a Diesel- és villanymozdony-állománynak körülbelül tíz százaléka volt. *Ezzel profilunkban megteremtettük a 80 százalékos üzemkészséget, s ez nagymértékben hozzájárult az őszi forgalom, különösen pedig a sürgős árvízi szállítások sikeres lebonyolításához.*

Összevont teljesítményi normák

Az új szervezeti forma nem alakult ki egyszerre és olyan egyszerűen, mint ebből az ismertetésből vélni lehetne.

Mint a beszélgetésből kitűnt, *az új szervezet számos feltételét fokozatosan teremtették meg.* A fődarabjavító üzemek létrehívásával egyidejűleg rendezték a teljesítményi követelményeket. Fődarab- és alkatrészfajtánkénti összevont teljesítményi normákat vezettek be. *Úgy intézkedtek, hogy a fődarab, illetve az alkatrészjavításért járó összevont normaidők csak akkor számolhatók el, amikor a javított fődarabokat, alkatrészeket az üzemenként szervezett fődarabraktárak már bevételezték.* A bér elszámolását így a mennyiségek szigorú elszámolásához kötötték. A javítási programot önálló programegységnek minősített termelő brigádokra bontották le, fődarab- és alkatrészfajtánként. A program teljesítésének ellenőrzésébe bevonták a fődarabraktárakat, amelyeknek jelentéseiből kitűnt a darabonként bevételezett, javított fődarabok mennyisége. Így lehetővé vált a teljesítés legapróbb részleteinek ellenőrzése is.

Nagyobb követelmények

A járműjavítási költségek elszámolását szintén átszervezték. Szétválasztották az alkatrészek és fődarabok javítási költségeit a járműtörzs javításának költségeitől. Így lehetővé vált az egyes munkák átlagos fajlagos ráfordításainak megállapítása, s a *„mi mibe kerül"* kérdésre adandó válasz egyszerű, áttekinthető lett.

— Május 1-én új prémiumszabályzatot adtunk ki — mondotta Baranyai Zoltán. — *Eszerint a műszaki vezető csak akkor kaphat prémiumot, ha részlege teljesítette programját,* ha nem lépte túl a profiljába tartozó járművekre, fődarabokra és alkatrészekre prémiumfeltételként megállapított munkaóra- és költségkeretet. Az új szabályzat kiküszöbölte a juttatások elbírálásából a szubjektív tényezőket. S noha így a prémiumcsökkentő tényezők sokkal szigorúbbak lettek, *az elérhető prémiumok lényegesen emelkedtek.* A második félévben kiigazították az új normaidők pontatlanságait. Mindez nem okozott véleménykülönbségeket a dolgozók és a műszaki vezetők között, mert igaz, hogy az új rendszerben *mindenkinek többet kell dolgoznia, de többet is keres.*

Az új gazdálkodási formák bevezetésével javították a technológiai és a munkafegyelmet is. Ilyen módon kevesebb lett a javítási minőségi hiánylat.

Mint mondották, tisztában vannak vele: *mindez még csak kezdet a gazdaságosabb, gyorsabb, jobb minőségű járműjavítás útján.* Úgy látják azonban, hogy a tavaly bevezetett elemző módszerek segítségével ki tudják majd jelölni az idei fejlődés útját is.

Sz. F.

Ki maradjon gőzmozdonyon?

A dieselesítés gondjai a pécsi vontatási főnökségnél

— Elérkezett végre az az időszak, amikor mind több dolgozónk részére biztosíthatunk kulturált munkakörülményeket. — Pécsett a vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának titkára, *Keserű Árpád* az egész kollektíva véleményét fogalmazta meg ezekkel a szavakkal. Vele és *Hideg József* főmérnökkel arról beszélgettünk, milyen nagy örömmel fogadták a szolgálati helyen a dieselesítés megkezdését. Az M40-es és M44-es gépek után már öt M46-os mozdonyt is kaptak. A személyzet és az utasok egyaránt hamar megkedvelték az új, mellékvonali motorvonatokat.

Megkésett beruházások

1969 novembere óta folyamatosan érkeznek Pécsre a Diesel-járművek, s a vonóerőt illetően ma már elérik a kétharmados többséget. Csakhogy az új technika új gondokat is hozott.

— Bármennyire vártuk, egy kicsit mégis jelkészületlenül ért bennünket a dieselesítés. Az indokolt beruházási igényeknek ugyanis még nem tudtunk mindenben eleget tenni — mondotta Hideg József.

A dolgozók szakmailag jól felkészültek a Dieselek fogadására, de ez még nem minden. *Megfelelő technikai eszközök is kellenek a vontatási főnökség zavartalan munkájához.* A mozdonyszínben máris szűknek bizonyul a Diesel-javításra kialakított, hat vágányt magában foglaló, fűthető rész. Csak a napokban készültek el a hűtővíz és a kazántápvíz lágyítására szolgáló, ioncserélő berendezések. Alapozzák a 60 tonnás csoportemelőt, amelyhez megfelelő vizsgálócsatorna is készül. Még csak tervezik a korszerű kerékpársüllyesztőt, a 300 köbméteres gázolajtároló és feladó, valamint a homokfeladó berendezést.

— Dolgozóink jogos igénye alapján sürgetjük a javítóműhely bővítését — mondotta Keserű Árpád. — *A 30 négyzetméter alapterületű helyiségben, ahol jelenleg a Diesel-alkatrészeket javítjuk, nem lehet megfelelő munkakörülményeket biztosítani.* A forgácsolóműhelyünk is nagyon kicsiny. Komoly eredményeket értünk el az utánpótlás nevelésében. Jelenleg is 196 jármű-, diesellakatos és villanyszerelő ipari tanulót képezünk, s ezért szükséges, hogy mielőbb megépüljön az ötmillió forintos beruházással tervezett, korszerű tanműhelyünk.

Az új tanműhelyhez rendelt gépek már megérkeztek a főnökséghez. Ezeket ideiglenesen a régi műhelyben helyezték üzembe. Még újabb gépeket is beszereznek az idén. A megnövekedett villamosenergia-igény kielégítésére most épül a vontatási főnökség új transzformátorállomása.

A javítást is segítik a motorvezetők

A meglevő gondok ellenére is becsülik az új technikát és ragaszkodnak hozzá, igyekeznek megfelelni a magasabb követelményeknek. A munkában tanúsított helytállásuk bizonyítja ezt. Az egyik gépük a *Rákosi Motorüzembe* került javításra. Nem elégedtek meg a munka sürgetésével, hanem, hogy mielőbb visszakapják az M46-os mozdonyt, hattagú szerelőbrigádot küldtek Rákosra, az irányváltócsere gyors elvégzésére. *Az utazószemélyzet féltő gonddal óvja a korszerű gépeket,* s ha mégis előadódik meghibásodás, a műhelyi dolgozókkal együtt fáradoznak a javításon. Így tette ezt legutóbb *Murai Tivadar* és *Cseke László* motorvezető is. Dieselmozdonyuk turbófeltöltő-törréssel hibásodott meg, s reggeltől estig lakatosként dolgozva segítették a javítást.

Kedvező ütemben halad ugyan a pécsi vontatási főnökség dieselesítése, várhatóan évekig nem nélkülözhetik a még meglevő gőzmozdonyokat sem. Emberi probléma adódik ebből — az átmeneti nehézség velejárójaként...

— Mi is bevezettük az egyenes képzést — mondta ezzel kapcsolatban Keserű Árpád. — *Érettségizett, vagy szakmunkás fiatalok elvégzik a tanfolyamot és motorvezetők lesznek. Gőzmozdonyra már nem képezhetünk fiatalt...* Ezt nehéz megértetnünk azokkal, akik évtizedek óta dolgoznak gőzmozdonnyal, nehéz körülmények között végzik a munkájukat. Valójában joggal elvárhatnák, hogy végre megfelelő munkakörülményeket biztosítsunk a részükre. Azt azonban szorgalmazzuk, hogy segédkezelőket, akik eddig csak mellékvonalon, vagy tartalékszolgálatban vezethettek mozdonyt, *„főrasúti gőzmozdonyvezetővé"* képezzék át. Ez számukra feltétlenül előrelépést jelent. Így az utóbbi években 22 segédkezelőnk tett szakmunkásvizsgát és lépett elő mozdonyvezetővé.

L. J.

Tudósítóink jelentik:

A kongresszusi verseny most már a párthatározat végrehajtására irányul

A X. pártkongresszus tiszteletére országszerte kibontakozott munkaverseny még mindig jócskán ad témát lapunk tudósítóinak. Ez is azt mutatja, hogy a verseny résztvevői alaposan körülnéztek „házuk táján", és a tennivalók ismeretében tették meg felajánlásaikat. Ha pedig a feladatok nem fogynak — hogyan is fogynának! — akkor a verseny sem érhet máról holnapra véget. Bár a levelek olvasgatása közben még sehol nem bukkanunk olyan megfogalmazásra, hogy a kongresszusi verseny új szakaszba — a határozat végrehajtására irányuló szakaszba — lépett, a sorok jól sejtetik: *lényegében ez megtörtént, akkor is, ha az újabb versenyszakaszra vonatkozó felajánlások még csak ezután, az első negyedévi termelési tanácskozások idején szövegeződnek meg.*

Curtici:

Rakományigazítás kisorozás nélkül

A kongresszusi határozat IV. fejezetének 21. pontja például utal a tranzitforgalom növekedésével járó feladatok jobb megoldásának szükségességére. *Pacz József* Curticiről, a magyar—román közös határállomásról küldött tudósítása szinte kapcsolódik ehhez a témához:

„Szocialista brigádjaink továbbra is érvényesnek tekintik az 1970. évi, a kongresszus tiszteletére kötött szerződésüket — írja a tudósító —, *amely szerint a kilépő tehervonatokból rakományigazítás céljából visszautasított kocsikat egyéb, kötelességszerű munkájukon túlmenően rendbehozzák a brigádtagok.* A munkaerőhiány következtében ezelőtt gyakran elég sok kocsi vesztegelt rakományával együtt az állomáson. 1969-ben például április 1-től október 31-ig 753 kocsit kaptunk vissza igazításra a CFR-től. Tavaly viszont ugyanabban az időszakban 432-re csökkent az át nem vett kocsirakományok száma. *Ebből 319 kocsit a brigádok még a vonatokban megigazítottak, így ezeket ki sem kellett sorozni.* A többi kocsi 75 százalékát sem kellett Lökösházára vinni, mint ahogy az előző években valamennyi rakományigazításos kocsinak ez volt a sorsa, hanem a brigádok helyben, a tárolóvágányokon elvégezték a szükséges munkát. A több százezer forintos megtakarítás értékét növeli a valutában számított kocsiálláspénzek csökkenése is."

Szombathely:

Számítanak az újítókra

Boros Zoltán, a szombathelyi járműjavítóból azt írja, hogy az újabb versenyszakasz egyik legfontosabb célja az újítómozgalom még erőteljesebb felkarolása, támogatása lesz az üzemben. Az szb javítja az ezzel kapcsolatos propagandát, írásos tájékoztatót jelentet meg a mozgalom helyzetéről, és a legeredményesebb újítók fényképét a „kiváló újítók" felíratú táblán helyezik el. Az érvek a következők:

„Üzemünkben tavaly a beadott és elfogadott újítások száma növekedett az előző évhez viszonyítva, s a megtakarítások összege kis híján egymillió forintot tesz ki. Ebben nagy szerepe volt a kongresszus tiszteletére kibontakozott versenynek, mely idő alatt 44 újító 33 450 forint jutalomban részesült. Mi már *1971-re is meghirdettük az újítók versenyét,* amihez kiadtuk üzemünk 1971. évi újítási feladattervét. Az egyes témák megoldásáért külön díjakat is kitűztünk."

Szeged:

Bizakodással kezdik az 1971. évet

Sziládi Sándor Szegedről érkezett levele arról ad számot, hogy a X. kongresszus tiszteletére az igazgatóság forgalmi dolgozói által tett vállalások teljesítéseképpen elvileg december elseiére véget ért az 1970. év. Más szóval, az utolsó hónapban már csak a legfontosabb tervfeladatok még nagyobb mérvű túlteljesítéséért dolgoztak a szakszolgálatnál.

„November 30-ig bezárólag — hangzik a tudósítás — *102,88 százalékra teljesítettük az évi teherelegy-tonnakilométer tervünket, ami pontosan 123 114 tonnakilométert tesz ki.* Teheráru-kilométerben mért évi teljesítményünk 104,46 százalékos volt ugyanabban az időpontban. A rakott teherkocsitengely-kilométert véve alapul, ugyancsak hasonló arányú túlteljesítésről beszélhetünk, sőt az összes teherkocsik tengelykilométerét számítva is túljutottunk az évi terv 100 százalékán. Ezekhez a számokhoz adjuk még hozzá egy teljes hónap munkájának az eredményét, ami jól mutatja majd, hogy a dolgozók áldozatos munkája és a szakszerű irányítás az árvíz okozta nehézségek ellenére is meghozta gyümölcsét. *S ez újabb erőt, lendületet ad az 1971. évi feladatok teljesítéséhez."*

Miskolc-Gömöri:

Jó volt a téli felkészülés

Behán Rózsa írja Miskolc-Gömöri pályaudvarról:

„Állomásunkon kimagasló eredmények születtek a kocsitartózkodási idő csökkentésében. *A kiürült vagonok azonnal megrakásra és továbbításra kerülnek.* A fuvaroztató vállalatok dolgozói ugyancsak kongresszusi felajánlásként, kölcsönösen segítik a vasutasok munkáját."

Ezután a tél okozta gondok megoldására tér rá a levél:

„A kongresszusi felajánlások nyomán gyorsan, ütemesen valósultak meg a téli forgalom zavartalan ellátásának feltételei is. A raktárak, irodák ablakainak javítására idejében sor került, s a kályhákkal sincs sehol probléma. *A meleg, téli ruhákat idejében megkapták a dolgozók.* A fizikai munkásokat zavartalanul látjuk el védőitallal. Az új miskolci pályafenntartási főnökség emberei szintén idejében jöttek ki hozzánk, hogy a vágányok közül eltávolítsák a havazás után különösen veszélyes buckákat..."

Rákosrendező:

„Nagytakarítás" társadalmi munkával

Végh Gyula Rákosrendezőről küldött tudósítása is a téli feladatokkal kapcsolatos:

„Mielőtt a havazás beköszöntött — írja —, *állomásunk dolgozói kongresszusi felajánlásként nagytakarítást tartottak a vágányok között. A megmozdulásban részt vettek a szabadnapos vasutasok is.* Talán fölösleges megjegyezni, milyen nagy jelentősége van annak, hogy az első hó előtt az irányvágányok és környékük tiszta legyen, a saruzást biztonságosan lehessen végezni. *Enélkül szó sem lehetne a munkavédelmi óvórendszabályok megtartásáról, a dolgozók testi épségének megvédéséről.* A nagymérvű létszámhiány miatt azonban ehhez nem állt rendelkezésre munkaerő. Ekkor született a felajánlás, amelyre jellemző, hogy a „nagytakarítás" harmadik napján már nem tudtuk a brigádokat elegendő munkaeszközzel ellátni. *A társadalmi munkában az állomásfőnök és az szb-titkár vezetésével mintegy 80—85 szocialista brigádtag vett részt, ezenkívül sok KISZ-fiatal is.* Naponta négy órát dolgozva, szemléltel megraktak 10—12 vagont. Így már a hó eltakarítása is könnyebb..."

Az aranyplakettért versenyeznek

Naponta mintegy nyolcvan vonatot indítanak és menesztenek *Mezőtúr* állomáson. *Dobozi János* állomásfőnök vezetésével több mint száz vasutas dolgozik itt a kulturált utazás, a gördülékeny áruszállítás biztosításáért.

Az állomás három szocialista brigádja — *Bokor Endre, Fejes Lajos, Bíró Antal* forgalmi szolgálattevők vezetésével — mindeddig kiválóan megállta helyét a munkában. Nemcsak az ezüstkoszorús brigádjelvényük tanúsítja ezt, hanem a X. pártkongresszust köszöntő szocialista versenyben eddig elért eredményük is. Bár Mezőtúr állomás forgalma rég kinőtte az adott kereteket — nagyon elkelne egy kihúzóvágány és a líra bővítése — *vonatközlekedési terveiket eddig 100 százalékra teljesítették. A menetrendszerű indításban a személyvonatoknál 99,52, a tehervonatoknál 98,54 százalékos eredményt értek el, míg kocsikihasználási teljesítményük 100,33 százalék.* Ilyen versenyeredményekkel most már méltán pályázhatnak az aranyplakett elnyerésére.

Gondjaik sorában az első helyen említhetjük az itt naponta megforduló 2500—3000 utas számára már kicsinek bizonyuló váróterm et. A Mezőtúr állomáson dolgozó vasutasok nagyon várják üzemorvosi rendelőjük megépítését, megfelelő étkező és mosdó létesítését, melyek mind hozzájárulnának élet- és munkakörülményeik javításához.

B. Gy.

Egy szociológiai felmérés tapasztalatai

Nők között nőkről. Így szólt a lap megelőző számainak egyik cikke. Hadd szóljunk mi is e témáról, összekapcsolva a szociológiával kapcsolatos néhány gondolattal.

A *Vasúti Főosztály* 1. szakosztályának keretén belül működő üzemszociológiai csoport ugyanis a 2. szakosztállyal karöltve — az elmúlt hetekben — szociológiai felmérést végzett a vasutas nődolgozók körében.

Bizonyára kevesen tudják azt, hogy a vasút felső vezetése a közlekedési vállalatok közül elsőként vette igénybe ennek az újnak nem mondható, de Magyarországon és főleg a közlekedés területén még útjait, módszereit kereső tudománynak a segítségét. Tehát a korral való lépéstartás, egyes területek problémáinak feltárása iránti igény, a vezetés részére nyújtott többoldalú tájékoztatás fontosságának szükségessége hívta életre *az üzemszociológiai csoportot.*

Mi a munka „emberi oldala"?

Miben is adhat a szociológia segítséget a vezetés számára? — kérdezhetik az olvasók.

A szociológia egyik fontos problémája azoknak a tényezőknek a felkutatása, amelyek a jelenlegi viszonyok között elősegítik, illetve akadályozzák a munka tényleges „emberi oldalának" érvényesülését.

Mit értünk azon, hogy a munka „emberi oldala"? Értjük alatta elsősorban a dolgozóknak a munkával, munkáltatóval (a vasúttal) való kapcsolatát, illetve ezekkel szemben támasztott igényeit, szociológiai nyelven szólva, elvárásait. Értjük alatta az emberek közötti viszonyok vizsgálatát. *Vizsgálja a szociológia a fizetésre, a munkakörülményekre, a munkatársi kapcsolatokra, a munkafeladat jellegére, a munkakör társadalmi presztizsére, a vezető—vezetett viszonyra vonatkozó elvárásokat.* Fel kell tárni e vizsgálatok során az elégedettség, illetve elégedettlenség különböző fokát, a kollektívákat összetartó erőket, illetve azt, hogy milyen széthúzó erők érvényesülnek. A szocialista demokrácia megvalósulását elősegítő és akadályozó okokat is feltárják a szociológiai kutatások. *Fontos tárgya a szociológiai kutatásoknak a munkaerőfluktuáció okainak vizsgálata is.*

A felsorolt vizsgálati területeken az utóbbi két évben folytak már felmérések és azok jelentős eredményekkel jártak, amelyeket a vasút vezetése az eddigi intézkedések során figyelembe is vett. E cikk keretében azonban csak a nődolgozók között a közelmúltban lefolytatott vizsgálat eredményeit foglaljuk össze.

A vasutas nődolgozók körében a vizsgálat komplex módon történt, kétféle szociológiai módszerrel: *csoportos ankét és kérdőíves felvétel formájában.* Közel 1800 nő véleménye került meghallgatásra, illetve összesítésre és értékelésre.

Őszintén beszéltek gondjaikról

A csoportos ankétokon — melyeket nagyobb szolgálati helyeken szerveztünk — mintegy 1500 dolgozó nő vett részt, 25—30 fős csoportokban. Itt kötetlen formában mondták el véleményüket, problémáikat. *Őszintén beszéltek gondjaikról,* a kettős feladat — munkában való helytállás és a háztartási munka — és a speciális vasúti szolgálatból következő, rájuk háruló nehézségekről.

A kérdőív kérdéseit — melyeket 300 nő töltött ki — úgy állítottuk össze, hogy azok lehetőleg az élet minden fontosabb területét érintsék. *Szerepeltek benne a továbbtanulásra, a munkakörrel való elégedettségre, munkaidőbeosztásra, a gyermeknevelésre és a háztartásra vonatkozó kérdések.* A kérdésekre kapott válaszok értékelését — teljes egészében — itt nem lehet ismertetni, mert a vizsgálat részletes anyaga egy kisebb könyv terjedelmét teszi ki. Néhány érdekesebb megállapítást azonban érdemes ismertetni.

A vasútnál dolgozók közel 15 százaléka nő. Többségük a végrehajtó szolgálat különböző munkaköreiben dolgozik. Egyes helyeken az átlagosnál nagyobb számban is dolgoznak nők. A budapesti vasútigazgatóság területén például a nődolgozók aránya 21,3 százalék, a debreceni vasútigazgatóságnál a személypénztárosi és árupénztárosi munkaköröket, a miskolci vasútigazgatóságnál pedig a jegyvizsgálói munkaköröket túlnyomórészt nődolgozók töltik be.

A vasutas nők életkor szerinti megoszlása és az utánpótlás helyzete kedvező tendenciát mutat. A szolgálati idő szerinti megoszlás is alátámasztja azt a tényt, *hogy a nők nehezebben változtatnak munkahelyet, mint a férfiak.* A nők többsége (54,1 százaléka) a törzsgárdához tartozik.

Egyenlő elbírálást

A vizsgálat egyik fontos területe volt: *az egyenlő elbánás elvének alkalmazása a gyakorlatban.* E téren nem lehet kedvező tapasztalatokról beszélni. Általános jelenség: *a nők a bérezésnél hátrányos helyzetben vannak.* Ezt a felmérés több területén is bizonyította. Ez a megkülönböztetés ellentétben áll a női egyenjogúságról vallott elvekkel, *de sérti a szocialista bérezés elvét is.* Reális talajon kell azonban maradnunk akkor, ha — a már eddig is megtett kezdeti lépések után — azt mondjuk: *a probléma megoldásának anyagi feltételei vannak,* s a nők bérezésben történt lemaradásának megszüntetése járószt még a jövő feladata.

A másik terület, ahol az egyenlő elbírálás elve a gyakorlatban csorbát szenved: *a vezető állások betöltése.* A nők termelésben elfoglalt jelentős szerepéből következne, hogy e téren is számolnak rátermettségükkel, helytállásukkal. A vizsgálat tapasztalatai szerint a gyakorlatban mégis az ellenkező folyamat zajlik le. *A nők vezetésbe való bevonása az utóbbi időben stagnál, illetve csökken. A megkérdezettek többségének véleménye szerint nemcsak a gazdasági vezetők, hanem a mozgalmi szervek is előnyben részesítik a férfidolgozókat.*

Ennek elsősorban szemléleti oka van. A nők vezető állásba való helyezésével kapcsolatban még ma is idegenkedés tapasztalható, még olyan munkaterületen is, ahol túlnyomórészt nők dolgoznak.

Mindenki előtt ismeretes, hogy a dolgozó nőkre kettős teher hárul: *egyrészt munkakörük ellátása, másrészt a család ellátása.* Mindkettő nagy feladatot jelent, hiszen az anyai hivatás, a családban betöltött szerep — társadalmi szempontból is — ugyanolyan fontos feladatot jelent, mint a munkahelyen való helytállás. *A háztartási munkák mindenütt aránytalanul sok időt vesznek igénybe,* s ez függ a gyermekek számától, a háztartás gépesítésének fokától, stb. is. *(A felmérés adatai szerint gépekkel jól felszerelt háztartása van a megkérdezett nődolgozók 13,6 százalékának, közepesen vagy gyengén felszerelt háztartása van 76,4 százalékuknak, egyáltalán nincs háztartási gépe 10 százalékuknak.)*

Kettős leterhelés

A vizsgálat megállapítása szerint a megkérdezett nők nagy többsége átlagosan napi 4—5 órát tölt el a háztartási munka végzésével.

A kettős leterhelés okozta nehézségek ellenére a megkérdezett nődolgozók mintegy 50 százaléka úgy nyilatkozott, hogy semmiképpen nem maradna otthon, még abban az esetben sem, ha a család anyagi helyzete, a férj keresete azt lehetővé tenné számára.

A beszélgetések alaphangulatát bizakodó, megértő légkör jellemezte. A nődolgozók reális véleménynyilvánítása, a munkahelyi problémák megoldására vonatkozó észszerű javaslataik bizonyságát adták annak, *hogy a vasúton dolgozó nők szeretik a vasutat.* Problémáikkal bizalommal fordulnak a vasút vezetőihez, mert érzik, hogy munkájukra szükség van, számítanak rájuk. S hogy e problémák nem maradnak pusztába kiáltott szavak, arra bizonyság az a megértő gondosság, amellyel a gazdasági vezetők, a párt-, szakszervezeti vezetők e kérdéssel foglalkoznak.

A nődolgozók feltették a kérdéseket. A feleletek ezekre: a tett intézkedések lesznek!

Szórád Antalné

1971. január 1-től

Évenként 2%-kal emelik a nyugdíjakat

A nyugdíjak évenkénti rendszeres, 2 százalékos emeléséről szóló kormányrendelet — az MSZMP IX. és a Szakszervezetek XXI. kongresszusa határozatainak megfelelően — *a nyugdíjasok helyzetének további javítása érdekében született.* Az 1970 évet megelőzően végrehajtott nyugdíjemelések ugyanis csak az alacsony összegű és a régebben megállapított nyugellátásokra vonatkoztak. *Ezek az utólagos nyugdíjemelések azonban csak a már bekövetkezett áremelkedéseket ellensúlyozták, de nem biztosították a nyugdíjak vásárlóértékének további megóvását.* Emiatt nem realizálódhatott teljesen pártunk életszínvonal-politikájának az az elve, hogy az életszínvonal emelkedése minden réteget érintsen.

1970. június 1-től kezdődően enyhült a szolgálati időben fennálló ötéves megszakítására vonatkozó hátrányos megszorítás, s ugyancsak a nyugdíjasok életkörülményeinek javítását szolgálja az az intézkedés is, amely 1970. július 1-től kezdődően *időbeli korlátozás nélkül biztosítja a nyugdíjasok és családtagok, valamint a tanulók részére a kórházi ápolást.*

Ezeket az egymással összefüggő intézkedéseket egészíti ki — az 1971. január 1-től bevezetett — a nyugellátás évenkénti 2—2 százalékos emelése. Az intézkedés célja: *a nyugdíjak vásárlóértékének megóvása, valamint az, hogy a nyugdíjasok életszínvonala ne szakadjon el lényegesen az aktív dolgozók életszínvonalától.*

E kettős cél elérése biztosítottnak látszik, mert a negyedik ötéves terv során az áremelkedések mértéke — előreláthatóan — nem éri el a 2 százalékot, ellenben a nyugellátások évenként 2—2 százalékkal tovább emelkednek.

A nyugellátások emelésére vonatkozó főbb rendelkezések:

1. Az 1970. december 31-ig megállapított ellátások első ízbeni emelésére 1971. január elsejével került sor. A felemelt nyugdíjat a *MÁV Nyugdíj Hivatal* havonta folyósítja a naptári év végéig. *Minden további naptári év első napjától újabb 2—2 százalékkal emelt összegben folyósítja a nyugellátást.*

2. Az emelés havi összege egy-egy naptári év tartamára a megelőző naptári év utolsó hónapjára megállapított — a családi pótlék nélkül számított — ellátás 2 százaléka. Ha az ellátás folyósítása ebben a hónapban szünetelt, vagy az ellátást korlátozott összegben folyósították, *az emelés havi összege a korlátozás nélkül járó nyugdíj 2 százaléka.* Ha az ellátást 1971. január elseje után korlátozottan kell folyósítani, a korlátozást a felemelt összegű nyugdíjra kell végrehajtani. Azokat a nyugdíjakat, amelyek folyósítása december hónapban szünetel, akkor kell 2 százalékra felemelni, amikor az ellátás egészben vagy részben folyósítható.

3. A nyugellátás újbóli folyósításakor *nemcsak a szüneteltetett nyugdíjakat, hanem a megszüntetett ellátásokat is fel kell emelni, ha a volt nyugdíjas (járadékos) arra újból jogosulttá válik.* Mind a megszüntetett, mind a szüneteltetett nyugdíjat az újbóli folyósításkor, illetve megállapításkor úgy kell felemelni, mintha a nyugellátás szüneteltetésére, illetőleg megszüntetésére nem került volna sor.

4. Az 1970. december 31-e utáni időponttól megállapításra kerülő nyugellátásokat a *Nyugdíj Hivatal* 2—2 százalékkal magasabb összegben állapítja meg és folyósítja a naptári év végéig. *A következő év első napjától ugyancsak hivatalból történik a nyugellátás további emelése.*

5. A nyugdíjak évenkénti 2 százalékos emelésére vonatkozó szabály alapján *1971-ben a dolgozók társadalombiztosítási nyugdíjáról szóló jogszabályok szerint járó nyugdíjat legalább 622 forint összegben kell megállapítani,* ha a nyugdíj alapját képező munkabérátlag a havi 500 forintot elérte.

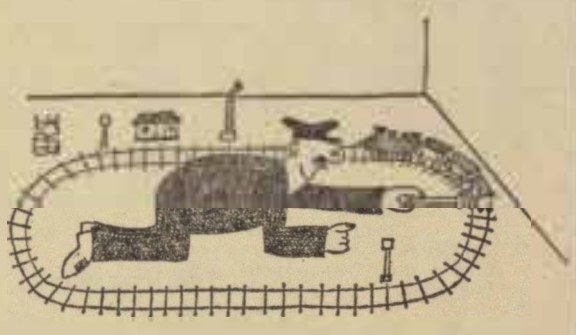
6. Az öregségi, illetőleg a rokkantsági nyugdíj és a házastársi pótlék, valamint a saját jogú és az özvegyi nyugdíj együttes összegét is 2 százalékkal kell felemelni. Az együttes határösszeg tehát *1971-ben a házassági pótléknál az eddigi 1000 forint helyett 1020 forint, a saját jogú és özvegyi nyugdíjnál az eddigi 700, illetőleg 800 forint helyett 714, illetőleg 816 forint.*

7. Ha a 2—2 százalékkal felemelt rokkantsági nyugdíj vagy baleseti járadék összegét állapotváltozás miatt módosítani kell, az állapotváltozásnak megfelelően járó nyugellátás összegét *annyiszor 2—2 százalékkal emelt összegben kell megállapítani,* mint *ahányszor a módosított ellátást* már emelni kellett. Állapotváltozás esetén tehát először meg kell állapítani az állapotváltozásnak megfelelően a 2—2 százalékos emelés nélkül járó összeget, majd ezt úgy kell felemelni, mintha ez az ellátás járt volna kezdettől.

8. Ha a nyugdíjast a nyugdíjazást követően szervezett szolgálati időre nyugdíjkiegészítés illeti meg, *ennek összegét naptári évenként ugyancsak, illetőleg annyiszor 2—2 százalékkal emelt összegben kell megállapítani, mint ahogyan az alapellátást a nyugdíjkiegészítés megállapításáig emelni kellett.* Az így kiszámított nyugdíjkiegészítést hozzá kell adni a nyugdíjkiegészítés megállapításakor folyósított nyugellátási összeghez. E szabály szerint azonban csak a nyugdíjazás után szerzett, arra az időre járó nyugdíjkiegészítést lehet számítani és a nyugdíjhoz hozzáadni, amely időre a nyugdíjas nyugdíjkiegészítés megállapítását 1971. január elseje előtt még nem kérte.

Dr. Kiss Ferenc

NYUGDÍJBAN



(Gerse László rajza)

98. születésnap

A soproni pályafenntartási főnökség mozgalmi szervei minden bizonnyal a magyar vasutasok egyik legöregebbjét köszöntötték a napokban 98. születésnapján. A soproni *Mágel József* bácsi a *Duna—Száva—Adriai Vasúttársaságnál* 1898-ban kezdte a szolgálatot, mint pályamester. Murakeresztúr, Szombathely, Siófok és Sopron voltak főbb szolgálati helyei, de helyettesítő pályamesterként dolgozott az egész *Déli Vasút* területén. Szolgálati helyén másfél-két naponként gyalogosan bejárta a rábízott 20—22 kilométer hosszú vonalszakaszt, s ellenőrizte a sínek, a talpfák, a jelzők és egyéb vasúti építmények állapotát. Szerinte a sok gyaloglásnak, továbbá szerény, józan életmódjának köszönheti hosszú életét, jó egészségét.

1933 óta, tehát *37 esztendeje nyugdíjban van.* Ritka ember, aki ennyi ideig élvezheti nyugdíjas éveit, olyan jó erőben, egészségben, szellemi frisseségben, mint Józsi bácsi. Nyugdíjas fiával és menyével él. Rendszeresen olvas, televíziót néz, rádiót hallgat. A futball a hobbyja. Egyéni szisztéma szerint tabellát vezet az egyes csapatokról; hogyan játszanak, hány gólt rúgjanak.

Szelci Teréz

Névadó ünnepség

A *Debrecen* állomás szakszervezeti bizottságához tartozó nőbizottság kezdeményezése nyomán ismét kedves és meghitt, családias esemény zajlott le a helyi vasutasklub nagytermében. Fiatal házaspárok kérésére, kilenc újszülött gyermeknek rendeztek névadó ünnepséget.

Jónás Imréné nőfelelős, az szb nevében üdvözölte a szülőket és a vendégeket, majd az I. kerületi tanács anyakönyvvezetője teljesítette hivatását. Ez alkalommal *Kuti Ágnes, Füzi Erika, Kerekes Marianna, Czeglédi Ildikó, Lipők Anita, Kukla Erika, Rozgonyi Miklós, Vaczlavik Timea, Tornyi Tibike* — valamennyien vasutas szülők gyermekei — neve került az anyakönyvbe.

Kiss János

Használt a segítség

A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség központi irodáiban dolgozó IX. pártkongresszus szocialista brigád tagjai értékes segítséget adtak ahhoz, hogy a VII. és a VIII. pályamesteri szakaszok dolgozói, szocialista brigádjai az elmúlt évben kimagasló eredményeket érhettek el. A patronálásnak tudható be, hogy javult az összhang a forgalmi és a pályafenntartási dolgozók munkájában és hogy mind a két szakasz sikeresen teljesítette tmk-tervét, a nagyfokú létszámhiány ellenére is.

Kopogott a távirógép...

Csaknem négy évtizedes szolgálati idővel a háta mögött, hamarosan nyugdíjba megy *Felnémet* állomásról *Kiss István* főellenőr. A hosszú esztendők ezernyi eseménye, személyes élménye közül soha nem felejti el, ami 1944. október 17-én, hajnalban történt, akkori szolgálati helyén: *Ohat-Pusztakócs* állomáson. Igaz, ki tudja elfelejteni a felszabadulás napjait, pillanatait?

— Hajnali 2 óra volt — emlékezik az idős vasutas. — A forgalmi irodában megcsörrent a telefon. Egyek állomásról szólt át a főnök, Fény József, hogy írjam a következőket: *„A vasútrobbantó német járőrök állomásunk keresztezését, váltóit aláaknázták, s 2 óra 15 perckor robbantanak."* Az állomásvezető közölte azt is, hogy Egyekről a németek Ohat-Pusztakócs állomásra mennek át, hasonló célból.

Kiss István hosszasan töprengett, tépelődött. *A főnöke már családostól nyugatra menekült, így sokszorosan érezte saját felelősségét.* Ez a vonal vízvételező állomása, most is négy mozdony tartózkodik a vágányokon. Az itt veszteglő vagonok tele vannak értékekkel, köztük benzinnel és petróleummal rakott kocsik is találhatók. Ezenkívül ide telepítették a debreceni bombázások elől a pályafenntartási járműveket, megrakva mind különböző anyagokkal. Ha beállítanak a németek, minden elpusztul ezen az elágazó állomáson...

A távirdagépen egyszercsak *Tiszacsege,* a *Polgár* felőli szomszédállomás jelentkezett. *Hódossi István* állomásvezető adásából kiderült, hogy a németek Egyekről előbb oda mentek át, és már ott is mindent aláaknáztak. Most azt kérdezteti a robbantó járőr parancsnoka — közölte Tiszacsege állomásvezetője —, hogy Ohat-Pusztakócs felkészült-e a robbantásra.

Kiss István forgalmi szolgálattevőnek ekkor merész ötlete támadt. *„Itt már bent vannak az oroszok"* — kopogta a gépen. Azután csend lett.

A szolgálattevő felszaladt a felvételi épület első emeletén lakó *Kuzmik György* főtisztjéhez, akiről tudta, hogy ruszin származású és jól beszél oroszul. Elmondta neki, hogy félrevezető jelentést adott a németeknek.

— *Helyes* — válaszolta a főtiszt —, *de nem biztos, hogy el is hitték. Fegyverünk nincs, de legyünk ugrásra kész...*

Izgalmas délelőtt következett. A németek nem merészkedtek be, viszont délután 2 órára megjöttek az első szovjet katonák.

— Később a debreceni kormány közlekedési államtitkára, *Karcag Imre* és *Zsukov* őrnagy, a Vörös Hadsereg helyi vasúti parancsnoka a helyszínen dicséretben részesített bennünket — emlékezik Kiss István. — A *Hivatalos Lap* egyik akkori számában méltató sorok is jelentek meg rólunk, *pedig csak annyi történt, hogy féltettük a vasutat, amelynek szolgálatára egész életünkre oly sokan eljegyeztük magunkat.* Az a kis „füllentés" véletlenül elég volt ahhoz, hogy a Debrecen—Füzesabony, illetve Tiszalök—Ohat-Pusztakócs közötti vonalon egyetlen állomás teljesen sértetlen maradt. Persze, történhetett volna ez másképpen is, bár azóta soha nem gondoltam erre...

Fejlődő sportélet Dunakeszin

A *Dunakeszi Vasutas SE* életében — az utóbbi években — örvendetes fejlődés tapasztalható, mind a sportolni vágyók számának növekedésében, mind az eredményekben. A fejlődéshez nagymértékben hozzájárul az a körülmény, hogy kiemelt vasutas egyesület, s a szakszervezet jelentős anyagi támogatásával a súlyos gondok megoldása lehetővé vált.

A közel milliós anyagi segítséggel épülő új tornacsarnok átadására ez év első felében kerül sor. Az egyesület 11 tagú elnöksége munkaterv szerint végzi feladatát, szervező, irányító, ellenőrző tevékenységét. A megyei sportélet atlétikai versenyeinek 80 százalékát az egyesület pályáján bonyolítják le.

Hat szakosztályban 233 igazolt sportoló tevékenykedik. Az *atlétikai* szakosztály 27 férfi és 14 női versenyzője 29 versenyen indult, s 63 esetben első helyezést értek el a különféle nemzetközi országos, megyei, járási versenyeken. Örvendetes tény, hogy a diákkorú atléták iskolai tanulmányi átlaga a négyes osztályzat felett van, így a sportolás nem gátolja őket a tanulásban. A *birkózók* létszáma 32. Eddig a művelődési központ adott otthont számukra. Ők várják legjobban az új csarnokot. Egyelőre az Újpesti Dózsa biztosít edzési lehetőséget számukra.

A legszebb eredményt a *kézilabdások* érték el. A 31 versenyzőből álló csapat *NB II-es bajnokságot nyert és bejutott az NB I B-be.* Igéretüket és a célkitűzést teljesítették. Kitűnő a csapatszellem. A *labdarúgó* szakosztály keretében 4 csapat működik. Az első csapat a várakozásnak megfelelően szerepelt. Sokat javult a csapatszellem is. A második csapat az NB III. tartalék bajnokságában az első helyen végzett. Az ifjúsági együttes kissé visszaesett, így is nyolc mérkőzésből hetet megnyertek.

Az úttörők jól szerepeltek a BLASZ II. osztályban. Az utánpótlás érdekében *Jeszmás György* edző, mintegy 60 fiúval foglalkozik.

A 27 tagú *tenisz* szakosztály is szépen fejlődik. A bajnokságban a harmadik helyet szerezték meg. Jól működik a 61 tagú *természetjáró* szakosztály. Az éves mérleg szerint 61 túrán. 1270 kilométert tettek meg. *Pest megyében 49 szakosztály közül az elsők lettek.*

Szép eredmények születtek a tömegsportban. *Huszti Ferenc KISZ VB, és Szőke Mihály szb-sportfelelős érdeme,* hogy ez a munka folyamatos volt. Munkájukhoz jelentős anyagi támogatást kaptak a szakszervezettől és KISZ-bizottságtól. Külön szertárat, s új felszerelést biztosítottak számukra.

Elérték, hogy az üzem minden sportolni kívánó dolgozója tevékenyen részt vehetett az általa kedvelt sportrendezvényen. *A kézilabdacsapat a munkahelyi spartakiád országos döntőjéig jutott el, s ott negyedik lett.*

Szőnyi Lajos

Miskolci és gyöngyösi tervek

Két vasutas sportegyesület életéből

Észak-kelet Magyarország két legismertebb vasutas sportegyesülete a *Miskolci VSC* és a *Gyöngyösi VSC.* A miskolci vasutasoknál a legnépszerűbb sportág a labdarúgás, a gyöngyösi váltógyáriaknál pedig a sízés. Az alábbiakban e két szakosztály életébe teszünk bepillantást.

Miskolci VSC

Hogyan értékeli *Károli József,* a Miskolci Vasutas SC elnöke a labdarúgócsapat őszi teljesítményét, és mik a terveik?

— A csapat 1969-ben esett ki az NB I B-ből. A kiesést követően nem kevesebb, mint tíz játékos vált meg az első csapat keretéből. Helyükre új játékosok kerültek a keretbe. A csapat őszi NB II-es szereplését közepes teljesítménynek értékelem. Nagyszerűen sikerült az őszi rajt. Heteken át a táblázat élén álltunk. A csapat eredményességét később visszavetette két kulcsjátékosunk, *Marosi* és *Kiss* sérülése. Néhány biztosnak vélt pont elhullatása fájóan ért bennünket. A csapatban a képességek alapján több van. A bajnoki táblázaton előbb is lehetnénk... *Szentmarjay Tibor* edző ténykedésével elégedettek vagyunk. Szabad kezet kapott. Jól dolgozik. A játékosokkal jó kapcsolatot alakított ki. Az 1970/71. évi bajnokság a csapat kialakításának az éve. Az 1971/72-es bajnoki évadra tűztük ki célul a bajnokság megnyerését, az NB I B-be való visszajutást!

Gyöngyösi VSC

1970-ben nem kis meglepetésre 11 magyar bajnoki aranyérmet nyertek a Gyöngyösi Vasutas SC síszakosztályának versenyzői. *Berger József* edző-szakosztályvezető adott tájékoztatást a gyöngyösi sízők felkészüléséről és célkitűzéseikről.

Szép Ernő és *Kiss György* a magyar A-válogatott keretével Ausztriában kezdte meg a felkészülést, amit Csehszlovákiában folytattak december 22-ig. *Balumbéli László,* a gyöngyösi gimnázium tanulója is tagja a válogatott keretnek, de tanulmányai miatt kénytelen volt lemondani a hosszú távollétet.

A szakosztály több élversenyzője december 5 és 21 között Zakopánéban készült fel az új évadra. Balumbéli László ezen a felkészülésen már részt vett. Rajtuk kívül *Kiss József* utánpótlás, *Kun István* és *Hidvégi László* ifjúsági válogatott, *Bardóczi László,* aki a múlt évi súlyos ausztriai sérüléséből felgyógyult, *Vasziljevics András, Szanyi György* és *Kévés Gábor* készült *Horváth Béla* edző irányításával a magyar bajnokságra és a különböző nemzetközi versenyekre. Kis-, közép- és nagyságos ugró, valamint futóedzéseket végeztek. A gyöngyösi sízők az északi számokra készültek.

Szigetváry József

Palotás emlékverseny

A BVSC december 19-én rendezte meg a vasutas-szakszervezet által alapított *dr. Palotás József* birkózó emlékversenyt. A *Szőnyi úti* birkozócsarnokban a felnőtt és ifjúsági korosztályban összesen 60 vasutas versenyző mérte össze tudását. A felnőttek pontversenyét, s ezzel a vándorserleget — 30 ponttal — a BVSC birkózói nyerték a Szegedi VSE és a Pécsi VSK versenyzői előtt.

Az egyes súlycsoportok győztesei. **Felnőttek:** Tarr (PVSK), Fodor (BVSC), Turba (BVSC), Gittai (SZVSE), Várhelyi (PVSK), Csapó (BVSC), Kovács S. (SZVSE), Pirin (SZVSE), Kovács J. (DVSC), dr. Darabánt (BVSC). **Ifjúságiak:** Szász (SZVSE), Retkes (SZVSE), Krisztin (BVSC), Hajós (BVSC), Kolin (BVSC), Csepel (BVSC), Tóth (PVSK), Kubik (BVSC), Hegyi (Nagykanizsa), Szemerédi (SZVSE).

KERESZTREJTVÉNY

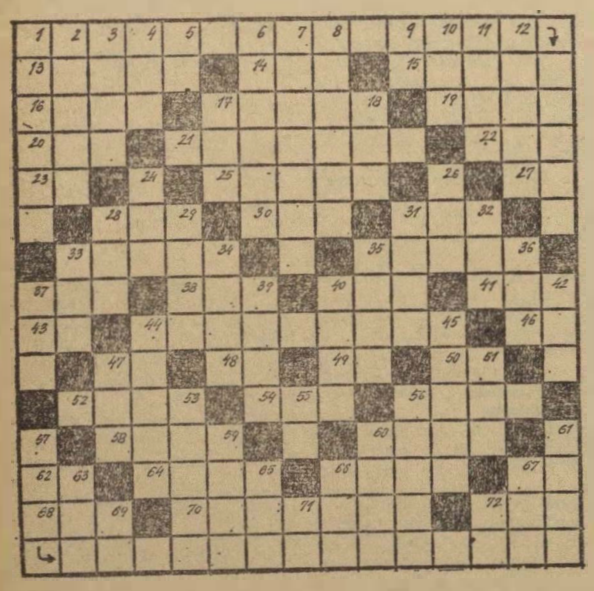
Vízszintes: 1. Az ifjúsági versenymozgalomban elnyerhető cím. 13. Kávémárka. 14. Folyó, spanyolul. 15. Román politikus. 16. ....Károly (1833—1904) festőművész. 17. Álló ellentéte. 19. Nyugati főváros. 20. Erdélyi folyó. 21. Nem valami hízelgő jelző. 22. ....ció, beszéd, előadás. 23. Orosz helyeslés. 25. .... Nándor, az Operaház karnagya volt. 27. Nádas kezdete. 28. A Tisza mellékfolyója. 30. A-val a végén dunántúli megye. 31. Titkosírás jelkulcsa. 33. Nigéria fővárosa. 35 Hízlalt kappan (francia). 37. Német névelő. 38. Nem később. 40. ....Aladár, történész, egyetemi tanár. 41. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 43. Hamis. 44. Leteszi a fegyvert. 46. Növény. 47. Folyadék. 48. Határrag. 49. A rádium vegyjele. 50. Római 51. 52. Színművészünk családi neve. 54. Menyasszony. 56. Védett kikötő. 58. Tíz, görögül. 60. Ez a só műtrágya. 62. Kettős betű. 64. A gyermekbénulás megelőzésének egyik úttörője. 66. A Tisza mellékfolyója. 67. Igekötő. 68. Idegen állatkert. 70. Nevetségessé teszi. 72. Kérdőíven olvasható.

Függőleges: 1. Régi szégyenpad. 2. Borsod megyei község. 3. Csipekedett. 4. Gázkeverék I. 5. Igás állat. 6. Indián törzs. 7. Szellemi ellentéte. 8. Teljesen törvényesen. 9. S.M. 10. Takarmánygabona. 11. Pozitív elektród. 12. A malária elleni gyógyszer. 17. Van esélye a nyerésre. 18. O.Y.I. 24. Folyó a Szovjetunióban. 26. Gallér franciául. 28. Nógrád megyei község. 29. Európai főváros. 31. Orosz kérdőszó. 32. Európai nép. 33. Talál. 34. Hajdú megyei község lakója. 35. Olasz kikötő. 36. „Jó Buda testvére". 37. Erdélyi nép volt. 39. Város a Szovjetunióban. 40. Dunántúli folyó. 42. Főzelékféle. 44. Magyarország legmagasabb csúcsa. 45. Vissza köralakú korallsziget. 47. Ha már van, legyen kövér. 51. Becézett női név. 53. Muskotály „jelzője". 55. Fed. 56. Annak ellenére. 57. Az ifjúsági versenymozgalomban elérhető másik cím. 59. Héberben az első betű. 60. Női ivarsejt. 61. A sivatag hajója. 63. Ilyen szó is van. 65. Örröm. mámor. 66. A szabadságharc lengyel tábornoka. 67. Fizetés. 69. Orom szélei. 71. G. U. 72. Tiltószó.

Beküldendő: a vízszintes 1 és függőleges 57. **Beküldési határidő:** 1971. február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Tranzit forgalom. Export szállítás.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 24. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szarka Nándor Bűcsúszentlászló MÁV állomás Fórizs Sándorné. Biharkeresztes MÁV állomás. személypénztár. Turi Károly, Bp XIV. Colombus u. 64. I. 3. Krammerhófer Ilona Salköveskút. Petőfi út 23. id. Savolász Károly, Felsőgöd. Széchenyi u. 56.



Különös „talált tárgy"

A nagy személypályaudvarokon egy vaskos könyv, a talált tárgyak könyve tanúskodik arról, hogy milyen feledékenyek az emberek. A különböző tárgyak, kalapok, kesztyűk, ruhafeleségek, esernyők, böröndök és annyi más szerepel a nyilvántartásban.

Újév napján a *Nyugati pályaudvaron* nem mindennapi „talált tárgyról" tett jelentést az egyik vasutas. A vonatok beérkezése után a műszaki szolgálat dolgozói mindig átvizsgálják a szerelvényeket. Az esti órákban éppen a Vác felől érkező — már sötét — szerelvényt járták végig, amikor *az egyik kocsiban arra lettek figyelmesek, hogy a kézilámpa fényében két furcsa, nagy, sárga szem tükröződik vissza.*

Az ülésen akár egy fegyelmezett utas, *egy jókora magyar vizsla ült.* A vasutasok nézték a kutyát, a kutya meg a vasutasokat.

Szólítgatni kezdték. Az állat barátkozott. Mit tehettek?... — Csak úgy, mint a többi talált tárgyat, a fegyelmezett, de menetjegy nélküli „utast" bevitték az ügyeletes tiszti irodába.

Hogyan került a vonatra? — ki tudja. Talán az újévi hangulat volt az oka, hogy a szép, fajtiszta kutya gazda nélkül maradt a vonaton?

S minthogy a kutya a talált tárgyak szekrényébe nem fért be, az egyik vasutas ideiglenesen gondozásba vette a barátságos, szép állatot.

— lyf —

Köszönet mindkét egyesületnek

Nemrég Budapesten jártam a *Vasutasok Jótékonysági Országos Segélyező és Biztosító Egyesületénél,* majd a *Vasutasok Biztosító Egyesületénél* egy segélyezési ügyben. Mind a két helyen olyan előzékenyen és kedvesen fogadtak, hogy emellett — úgy érzem —, nem lehet szó nélkül elmenni.

Az ügyet azonnal elintézték, s a kért segélyt nyomban kiutalták. Kérték, hogy a jövőben is bármilyen probléma adódik, bizalommal keressem fel őket.

Én nyugdíjas vagyok, *túl a 86. életéven,* de igen jó érzés, hogy amikor az ember már rég munkaképtelen, az egyesületek ilyen előzékenyen fogadják, aki hozzájuk fordul. Nem bántam meg eddig sem, hogy annak idején rendesen fizettem a tagdíjakat, de ezúttal még külön köszönetet is mondok.

Szabó István,
Nagykanizsa

Halálozás

Budapesten, január 2-án, 89 éves korában elhunyt *Garlati Gyula* ny. MÁV főigazgató, a munkásmozgalom régi harcosa. Az első világháború előtti évtizedben az Északi Főműhelyben, mint lakatos dolgozott. Aktivistája és egyik vezetője volt az illegálisan működő Vasutasok Szabad Szakszervezetének. A bolsevik eszmékkel az orosz hadifogságban ismerkedett meg. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom védelmében fegyverrel harcolt, Moszkvában *Kun Bélával* is kapcsolatba került. Oroszországból *Brezina János* álnéven 1918 novemberében érkezett haza és azonnal bekapcsolódott a pártszervező munkába. *A Tanácsköztársaság idején a Vasúti Direktórium tagja volt.* Rehabilitációjára a felszabadulás után került sor. Az elhunytat a Magyar Államvasutak saját halottjának tekinti.

FELHÍVÁS!

A *MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút* felvételt hirdet az 1971. február 3-án induló Úttörővasutas tanfolyamra. Jelentkezhetnek a budapesti és Budapest környéki úttörő pajtások, akik az általános iskola IV., V., VI. osztályos tanulói. Tanulmányi eredményük legalább 4,00 átlagú, egészségi szempontból az úttörővasutas szolgálatra megfelelnek és az iskola úttörő csapata javasolja erre a kitüntetésre. A felvétel ideje és helye: *1971. január 11-től 25-ig 9.00 órától 17.00 óráig Hűvösvölgyben az Úttörővasút Üzemfőnökségén.* Felvilágosítás: üzemi telefonon: 52-74/6, városi telefonon: 167—621. Felvételi lapot kívánságra az Úttörővasút küld. A vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek.

A HIVATALOS LAPBÓL

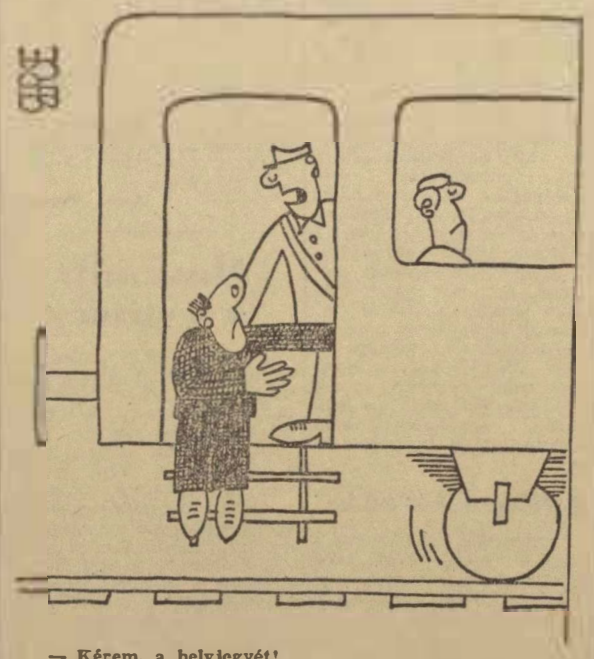
A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

52. számból: 123307/1970. 3.A. A nyugellátás megállapítását követően kifizetett juttatások bejelentése.

123370/1970. AEI. D. A háztartási tüzelőanyag-ellátás 1971. évre.

Vendégszobák üzemelésének szünetelése.

TÚLBUZGÓSÁG!



— Kérem, a helyjegyét!

(Gerse László rajza)

HÍREK

— **Háromszáz választó vett** részt a békéscsabai pályafenntartási főnökség tíz pályamesteri szakaszán a műhelybizottság vezetőségi tagjait újjává-lasztó taggyűléseken. A megválasztott személyek nyolcvan százaléka korábban is tagja volt a szakszervezet munkahelyi vezetőségének.

— **Vasúti járműjavítóipari** konferenciát rendez az idén június 8—10-én a Közlekedéstudományi Egyesületnek a MÁV Északi Járműjavító Üzemben működő szakcsoportja. A konferenciára neves külföldi szakembereket meghívnak. A részvevők a nagy teljesítményű Diesel- és villamosüzemű vontatójárművek üzemelésével, fenntartásával, javításával kapcsolatos szervezési és technológiai kérdéseket vitatják meg.



— Azt mondtam a főnöknek, a gégészetre megyek...

— **Nincs baj a fiatalokkal.** Szombathely állomás vezetői igen elégedettek a közelmúltban felvett fiatal vasutasok munkájával és magatartásával. Bár az állomáson nem ismeretlen a létszámhiány, örvendetes eredmény, hogy például a kocsirendezőknél — akik között érettségizett ifjak is találhatók —, nincs fluktuáció. Gondot csupán az okoz, hogy tavaly 16 állomási dolgozó ment nyugdíjba, s ez a szám az idén 27-tel, jövőre pedig 50-nel emelkedik.

— **Szellemi vetélkedőt rendeztek** december 30-án a MÁV Tisztképző Intézet hallgatói. A színvonalas vetélkedő három fő témát ölelt fel: Lenin és a forradalom, Hazánk felszabadulása és A vasút 25 éve címmel. A közönség és a zsűri egyaránt úgy ítélte meg, hogy a verseny érdekes volt, s növelte valamennyi részvevő szakmai és politikai műveltségét.

— **Kiváló bizalmiak.** A debreceni vontatási főnökségnél Győrfi András mozdonyvezető húsz éve, Vass Károly motorszerelő tizennyolc éve tölt be szakszervezeti bizalmi tisztséget. Most ismét bizalmivá választották őket a munkatársak, akárcsak a műszaki kocsiszolgálatnál dolgozó Varjas Miklóst, aki 22 esztendeje bizalmi. Farkas Imre pedig 18 funkcióban töltött év után ismét műhelybizottsági titkár lett.

A szerkesztőség üzeni

Boros Zoltán Szombathely; Kiss János, Czeglédi Sándor, Marosán Pál Debrecen: Sziládi Sándor Szeged; Szép Ferenc Szolnok; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szűcs Ferenc Hatvan; Nábrádi Lajos, Görbicz Sándor Budapest; Bódogh Mihály Dombóvár; Levelezőlapunk anyagához felhasználjuk.

Oszkó József Budapest: Uzsabánya állomás dolgozói: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Felkérjük a — gaj — jelet beküldött levelek íróját, hogy pontos nevét és címét közölje szerkesztőségünkkel!

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM Ára 40 fillér 1971. FEBRUÁR 1.

Elismerés a legjobbaknak

Ünnepi műsoros est a Törekvés Művelődési Központban

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete a kongresszusi munkaversenyben és az 1970. évi feladatok végrehajtásában kiemelkedő eredményt elért dolgozók részére január 16-án kitüntetéssel, illetőleg jutalmazással egybekötött műsoros estet rendezett az *Északi Járműjavító* Törekvés Művelődési Központjában.

Az ünnepséget *Gulyás János*, a szakszervezet titkára nyitotta meg, majd *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet.

— Amikor a mai összejövetelt a vasutas-szakszervezettel elhatároztuk, az a cél vezérelt bennünket, hogy az 1970. évi feladatok elvégzése után — ha csak néhány órára is —, találkozzunk azokkal a dolgozókkal, családtagjaikkal, mozgalmi és gazdasági vezetőkkel, akik élenjártak a vasútra háruló feladatok végrehajtásában — mondotta a miniszterhelyettes. — *Ez a találkozó azonban csak szimbólum, mert a vasutasok nagy többsége becsülettel dolgozott.* Jórészt ennek tulajdonítható, hogy a MÁV 1970-ben, ha nehézségek árán is, de teljesítette feladatát. Különösen kiemelkedő eredmények születtek az áruszállításban. *A tervet 4,3 millió tonnával túlteljesítettük.* A vasúti közlekedés szállítási igényeinek általános kielégítésével hozzájárult ahhoz, hogy az ipar, a mezőgazdaság és az egyéb szektorok termelése kedvezően alakult.

Az őszi forgalom lebonyolítása alatt is voltak nehézségeink, mégis minden szállításra beütemezett áru rendeltetési helyére került. *Megfelelő, szinten bonyolítottuk le az év végi ünnepi forgalmat.* Egyszóval mozgalmas és nehézségekben bővelkedő évet hagytunk magunk mögött.

A miniszterhelyettes ezután méltatta a jubileumi és a kongresszusi munkaverseny jelentőségét. Elismerő szavakkal beszélt azokról a vasutasokról, akik a különböző posztokon, hiányzó társaik helyett is vállalták a fokozottabb igénybevételt, majd így folytatta:

— Az elkövetkezendő időszakban fokozottabban előtérbe kerül a népgazdaság szállítási szükségleteinek az eddiginél színvonalasabb kielégítése. *Növelni kell a személyszállítás kultúráltságát. A fejlődés ütemének megfelelő szolgáltatást kell biztosítani a vasúton utazók részére.* Egyik legfontosabb feladatunk a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetésének biztosítása. Megfelelő körülményeket kell teremteni a pályaudvarok, az utasforgalmi helyiségek és a személykocsik tisztántartására.



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes ünnepi beszédét mondja.

(Szőnyi Lajos felvétele)

Az áruszállítási feladatokat a népgazdaság igényei szabják meg. *A vasút akkor végez jó munkát, ha hiánytalanul és időben kielégíti a jelentkező igényeket.* Erre kell a hálózat egészén felkészülni. Célkitűzéseink megvalósítása érdekében nélkülözhetetlen a jó munkahelyi légkör kialakítása. *A feladatok végrehajtása közben mindig tiszteletben kell tartani a dolgozó ember személyiségét. Csak azokon a szolgálati helyeken lehet eredményes munkát végezni, ahol kölcsönös a bizalom a vezető és a beosztottak között.*

Amikor az eredményekről és a feladatokról beszélünk, bátran szembe kell nézni a nehézségekkel is. Közismertek munkaerőgondjaink. Nagyon sok a pótolni való a dolgozók szociális és kulturális ellátottságát illetően. *A negyedik ötéves tervben előbbre kell lépnünk a jogos igények kielégítésében. Minden vezető tartsa szem előtt, hogy bármennyire gépesítünk, modernizálunk, a munka végrehajtásának középpontjában továbbra is a vasutas áll.* Általános célkitűzésünk: a vasút, a vasutasság súlyának és tekintélyének emelése, a végzett munka alapján történő megbecsülés növelése.

Meghívásunkra több mint kétszáz szolgálati helyről jöttek el a mai ünnepségre. *Azzal a kéréssel fordulunk Önökhöz, hogy szolgálati helyeiken továbbra is járjanak élen a munkában, legyenek szószólói a célkitűzések megvalósításának, nyújtsanak segítséget vezetőiknek a végrehajtásban.* A szocialista brigádoktól azt várjuk, hogy a termelési feladatok ellátásán túlmenően hatékonyabban tevékenykedjenek a dolgozók tudatformálása, a szocialista embertípus kialakítása érdekében. A KISZ-szervezetek pedig neveljék a fiatalokat a vasúti munka szeretetére.

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes végezetül megköszönte az ünnepség részvevőinek és rajtuk keresztül az egész vasutasság eredményes munkáját, majd 25 vasutasnak *Kiváló dolgozó* kitüntetést adott át.

Az ünnepség hivatalos része után hivatásos művészek, a vasutas-szakszervezet központi szimfonikus zenekara és népi zenekara, valamint a Törekvés művészegyüttes tánckara szórakoztatták a művelődési központ színháztermét zsúfolásig megtöltő közönséget.

Visi Ferenc

Rádió adó-vevő készülék a forgalmi szolgálatnál

Nem új dolog a rádió! Már akkor sem csodáljuk meg, ha csak gyufaskatulya nagyságú, vagy szemüvegkeretbe szerelték be. Én ennek ellenére is hosszan nézek egy, a forgalmi szolgálat jobb ellátásához segítőeszközként kiadott, kézben hordható, könnyen kezelhető adó-vevő készüléket, mely rövidke antenna segítségével, egyetlen gombocska lenyomásával értekezési lehetőséget teremt a rendelkező forgalmi szolgálattevő, a külsős és az ügyeletes tiszt között.

Messze kalandoznak gondolataim... Eszembe jut, hogy 1940-ben épült *Rákosrendezőn* a gurító. *Ekkor még az egyszerű hangszóró, vagy mikrofon is újdonság volt.* A forgalmi szolgálattevő — ha bírta tüdővel — egy ütött-kopott gramafontölcsért használva adott tájékoztatást a leguruló kocsikról és egyéb forgalmi teendőkről.

Röpke 30 esztendő telt el azóta, s ez a kis varázsdoboz nagyszerű távközlési lehetőség. *A tér bármely részéről eleven, élő kapcsolatot létesített a hasonló készülékkel ellátott szolgálati helyekkel.* A rendelkező forgalmi szolgálattevő mindenről tájékoztatást kaphat. Az ügyeletestől, vagy külsőstől pillanatok alatt megtudhatja, hogy a vonat miert nem indul: *kocsit kell kisorozni, még nincs kész a fékpróba, a gőz még nem haladt át stb.* Elkerülhető a hosszú és a többi mozgást akadályozó vágányút lezárás, korai jelzőállítás. A rendelkező viszont minden időben, minden elgondolásáról, sorrendről értesíteni tudja a külsős forgalmi szolgálattevőt. *Nem kell a menesztés helyéről visszaszaladni a forgalmi irodába, vagy túlkiabálni a zajos pályaudvart.*

A forgalmi szolgálatnál örömmel fogadták az új segédeszközt.

— gergely —

A MÁV és a CFR vezetői Curticibe látogattak

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Lindner József* vezérigazgató-helyettes, *Gyócsi Jenő* szakosztályvezető és *Bács István* osztályvezető január első napjaiban *Kiss Károly*, a szegedi igazgatóság vezetőjének kíséretében látogatást tett Curtici román—magyar közös határállomáson.

A pontosan 11 óra 10 perckor érkezett motorkocsiból kiszálló küldöttséget a CFR részéről *Filioreanu Alexandru* miniszterhelyettes, *Jancu Constantin*, a temesvári terület igazgatója, továbbá Arad és Curtici állomásfőnöke, *Ziman Gheorge* és *Lucaciu Mircea* fogadta. *Dr. Pál Zoltán*, a MÁV-képviselet vezetőjének jelentéstétele után tárgyalás kezdődött a két vasút előtt álló feladatokról. A küldöttségek tagjai a délutáni órákban Aradra utaztak, s közös vacsorán vettek részt.

A CFR és a MÁV közös határállomásán dolgozó vasutasok mindkét részről munkájuk megbecsülése és segítéseként értékelik a látogatást, illetve a magas szintű tárgyalásokat.

Fiatal pályamunkások a hóviharban

Rendkívüli helytállásra kényszerítette *Hegyeshalom* állomás forgalmi, vontatási és pályafenntartási dolgozóit a január 3-i ítéletidő. A 70—80 kilométeres sebességű szél huszonnégy órán át hordta a frissen hullott havat és sok helyen méteres hótorlaszokat emelt belőle.

Mivel a pályamester távol lakik, a munka megszervezése és irányítása a fiatal, az előmunkástanfolyamot nemrég végzett *Tóth Gyulára* hárult. Meg is oldotta a feladatot példásan, lelkiismeretesen. A hirtelenében elkerített tizenegy pályamunkás — *Bodó Ernő* állomásfőnök sok évi tapasztalatát, tanácsait is figyelembe véve — a forgalmi és a vontatási dolgozókkal együtt mindent megtett, hogy a vonatok zavartalanul közlekedhessenek.

Január 18-tól: VIZUÁLIS UTASTÁJÉKOZTATÁS A KELETI PÁLYAUDVARON



A vizuális utastájékoztató berendezés vezérlőszobája.

(MTI Foto: Kovács Sándor felv.)

(Tudósítás a 3. oldalon)

Napirenden

a részesedési alap felosztása és a kollektív szerződés értékelése

A szakszervezet elnökségének január 8-i ülésén az 1961. évi részesedési alap felosztása, a kollektív szerződés értékelése, a szocialista munkaverseny irányelvei, a nemzetközi tevékenység értékelése és az idei költségvetés megtárgyalása volt napirenden.

A részesedési alap felosztására vonatkozó előterjesztés figyelembe vette a főhatóságokkal folytatott tárgyalásokon történt megállapodásokat. Mindez nem zárja ki az év közbeni rendeletek következtében előálló változást. Ezért *az elnökség úgy határozott, hogy amennyiben a rendelkezések a jelenlegi előirányzat adatait lényegesen befolyásolnák, a felosztást ismételten napirendre tűzi.*

Az elnökség helyesnek tartja *a gyermekjóléti intézmények támogatására fordított összeg felemelését.* Szükségesnek véli, hogy az eddigieknél jobban használják ki azt a lehetőséget hogy a tanácsok által építendő intézményekhez való hozzájárulás alapján férőhelyet biztosítsanak vasutasgyermekek elhelyezésére.

Egyetért azzal, hogy a vállalati segélyek elbírálását és folyósítását — szociális szempontok figyelembevételével — *1971. január 1-től a szakszervezeti alapszervezetek folyósítsák.*

A vállalati étkezési hozzájárulást az 1970. évi összegben kell biztosítani, figyelembe véve, hogy a létszámcsökkenésből eredő megtakarítás is felhasználásra kerüljön. Az elnökség szükségesnek tartja az ételek minőségének javítása érdekében mind a vállalati, mind a dolgozók által fizetett hozzájárulás mértékének újbóli megállapítását.

A jutalmazásra, ösztöndíjakra, sportegyesületek fenntartására előirányzott összeget elfogadta, *felemelte viszont a lakásépítési hozzájárulás összegét.*

Az 1967—1970. évi kollektív szerződés végrehajtásáról szóló jelentést az elnökség átdolgozásra utalta. Ez időközben megtörtént. Érvénybe lépett tehát az alábbi határozat:

1. Az elnökség felkéri a MÁV vezérigazgatóját: *rendelje el az utazószemélyzet fordulóinak felülvizsgálatát, és záros határidőn belüli olyan átdolgozását, mely megfelel a kollektív szerződés rendelkezésének.* Adjon ki rendelkezést, hogy a pihenőidő nélküli 12 szolgálati órát meghaladó forduló kivételesen is csak a területi bizottság hozzájárulásával állapítható meg.

Szerezzen érvényt a kollektív szerződés mellékletét képező prémiumszabályzatban meghatározott alapelveknek és hatásköri rendelkezéseknek.

A kollektív szerződés olyan súlyos megsértéséről, amely a szakszervezeti szervek jelzése vagy kifogásolási jogának érvényesítése következtében központi beavatkozásra rendeződik, a *Hivatalos Lapban* tegyen közzé nevelő szándékú tájékoztatást.

2. Utasítja a közgazdasági osztályt, a területi bizottságokat és az alapszervezeteket, hogy a rendelkezésükre álló eszközök felhasználásával *hatékonyan működjenek közre a kollektív szerződés további következetes végrehajtásában,* az azt segítő rendelkezések kiadásában és érvényesítésében.

3. Felkéri a vezérigazgatóságot és utasítja a közgazdasági osztályt;

— az igazgatóságok és szolgálati főnökségek által kiegészített beszámoló, a kiegészítő jelentés, és a határozat megvitatását termelési tanácskozások szintjéig biztosítsák.

— A beszámoló vitájának tapasztalatait felhasználva, az öt évre szóló kollektív szerződést úgy készítsék elő, hogy az a rendeletben előírt időre — *1971. június hó 1-ig* — kihirdethető legyen.

— Az 1971—75. évre szóló kollektív szerződést az időközben korszerűsített (módosított) központi szabályokkal egybedolgozva egységes szerkezetben bocsássák az érdekeltek rendelkezésére.

Az elnökség elfogadta a negyedik ötéves terv végrehajtását segítő szocialista munkaverseny irányelveit. Ezt lapunk következő számában közöljük. Az irányelvek és a főbb célkitűzések egyébként a *Hivatalos Lapban* is megjelentek.

Jóváhagyta az elnökség a nemzetközi tevékenységről szóló beszámolót, valamint az 1971. évi költségvetést azzal, hogy azt a központi vezetőség legközelebbi ülése elé kell terjeszteni.

Debreceni tudósítások két küldöttértekezletről

A vezetőtestületek éltek megnövekedett jog- és hatáskörükkel

A szakszervezeti választások újabb szakaszának eseményeiről két tudósítás is érkezett Debrecenből. Az egyiket *Kiss János*, a másikat *Volosinovszki János* írta. Mindketten olyan tudósítóink, akik nemcsak írásaikkal segítik a mozgalmi munkát, hanem cselekvően is részt vesznek a szakszervezeti feladatokban. Külön öröm, hogy a választott testületben eddig végzett eredményes tevékenységük elismeréséül most is megkapták a tagság bizalmát. Kiss János, az egyéves SZOT-iskolán levő, de újra megválasztott *Czeglédi Sándort* helyettesíti Debrecen állomáson, a debreceni járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára pedig ismét Volosinovszki János lett.



Szavaznak a küldöttek.

(Husi József felvétele)

Az állomásiak küldöttértekezletét *Herpai Lajos* szb-elnök nyitotta meg, majd javaslatára *Fekete Sándor* állomásfőnök kapta meg az értekezlet vezetőelnöki tisztét. Az elnökségben foglalt helyet *Lovász Imre*, a területi bizottság titkára, az üzemi pártbizottságot *Kovács Béla*, a város I. kerületi tanácsát *dr. Pethő Károly* képviselte.

Húsz küldött kért szót

A szakszervezeti bizottság kétéves munkájáról *Czeglédi Sándor* számolt be, kiegészítve az szb írásos jelentését. Megállapította, hogy *az állomás dolgozói sikeresen teljesítették szállítási tervüket*, miközben nagyon sok nehézséget kellett leküzdeniük az elmúlt évben. Döntő eredmény a villamosítás befejezése, amely hozzájárult ahhoz, hogy a negyedik ötéves tervben meghatározott feladatokat a debreceni vasutasok a XX. pártkongresszus szellemében teljesíthessék.

Az elmondottakhoz és az írásos beszámolóhoz nem kevesebb, mint húsz küldött szólt hozzá. *Kulcsár József* többek között a jó munkahelyi légkör, az igazságos bérezés feltételeinek fontosságáról beszélt. *Martinyi Józsefné* szólt arról, hogy a szép, korszerű állomás néhány munkahelye igen elhanyagolt. *Török György* vontatási főnök köszönetet mondott a társszolgálati ág jó együttműködéséért és a meghívásért. *Nagy Istvánné* azt a sokrétű tevékenységet ismertette, amelyet a szakszervezet fejt ki a problémák megoldásában, de — hangsúlyozta —, a felvilágosító munka színvonalát is ennek megfelelően kell emelni. *Dr. Pethő Károly* elégedetten szólt arról, hogy a városi és a kerületi tanács vezetői a szakszervezeti bizottsággal általában mindig eredményesen működtek együtt, s kifejezte reményét, hogy az újonnan megválasztott szb-vel is így lesz.

Lovász Imre, a területi bizottság titkára köszönetet mondott a debreceni vasutasok helytállásáért, amit az elmúlt két évben tanúsítottak a szállítási feladatok végrehajtásában. Bírálta — a dolgozók beérkezett jelzései nyomán — a jelenlegi prémiumrendszer hibáit. *Vannak emberek* — mondotta —, *akik sok jutalmat, prémiumot kapnak, ám néha azt sem tudják, hogy miért, ugyanakkor mások jogtalan hátrányban részesülnek az elosztásnál.* Kifejezte reményét, hogy a területi bizottság hamarosan újjáválasztott tagjainak segítségével az ilyen jellegű hibákat is sikerül majd lényegesen csökkenteni.

Első helyen a megyében

A választás eredményeként az értekezlet küldöttei 17 tagú szakszervezeti bizottságot, öttagú számvizsgáló bizottságot és 7 tagú társadalombiztosítási tanácsot választottak. Az szb elnöke *Deme István* felügyelő, titkára *Czeglédi Sándor* főintéző, a számvizsgáló bizottság elnöke *Kiss Lászlóné* lett. A felsőbb szakszervezeti szervek küldöttértekezletén az ugyancsak megválasztott 11 szavazati jogú küldött képviseli Debrecen állomás dolgozóit.

A debreceni járműjavítóban lezajlott vezetőségválasztó értekezleten a 11 műhelybizottság 2350 szervezett dolgozója által megbízott 179 küldött vett részt. Ezen az értekezleten a központi vezetőséget *Pánti Béla*, szakszervezetünk alelnöke, a megyei pártbizottságot *Balla Sándor*, a városi pártbizottságot *Molnár Miklósné*, a szakszervezetek megyei tanácsát *Sándor László*, a területi bizottságot *Orgován László* képviselte.

Kiss Kálmán elnöki megnyitója és köszöntője után hangzott el az szb-írásos beszámolójának kiegészítése. Ennek során *Volosinovszki János* titkár többek között méltatta azokat az eredményeket, amelyeket a járműjavító dolgozói a szocialista munkaverseny felajánlásainak megvalósításával értek el. A 178 szocialista brigád 1987 tagjának egyik kimagasló eredménye, hogy *a megyei brigádvetélkedő győztese az üzem Kilián Györgyről elnevezett légféklakatos szocialista brigádja lett.* A dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában elért egyik eredmény, hogy az elmúlt időszakban a munkások átlagkeresete 230, a műszakiaké 274, az adminisztratív állományúaké 101, az egyéb állománycsoportba tartozóké 155 forinttal emelkedett. Az évenként szervezett 24 politikai iskolát évről évre átlagosan 600 dolgozó végezte el. *A béren felüli juttatások összege évenként több millió forintot tesz ki.* Szó esett a beruházások alakulásáról is, megállapítva, hogy a rendelkezésre álló összegek célszerű felhasználása sokszor állítja nehéz feladat elé az üzem vezetőit. Kétségtelen viszont az is, hogy az elmúlt években megnövekedett szakszervezeti jog- és hatáskörükkel általában megfelelően éltek a vezető testületek.

Ösztönzőbb bérezést

A beszámolóból és a 34 küldött felszólalásából nem hiányzott a bírálat és az önbírálat sem. A hozzászólók többsége a törzsgárda tagjainak fokozottabb megbecsülését, az üzemi demokrácia további kibontakoztatását, a munkakörülmények javítását, a bérezési rendszer tökéletesítését sürgette.

A küldöttek végül 39 tagú szakszervezeti tanácsot, 7 tagú számvizsgáló bizottságot, ugyanannyi tagból álló társadalombiztosítási tanácsot és a felsőbb szerveket újjáválasztó értekezletre 11 küldöttet választottak.

A szakszervezeti tanács első ülésén került sor a 13 tagú szakszervezeti bizottság megválasztására. Az szb elnöke *Kiss Kálmán*, titkára ismét *Volosinovszki János* lett.

Kritikus szellemben, demokratikus légkörben

Vezetőségválasztás Miskolc-Tiszai pályaudvaron

Százhuszonhét küldött részvételével január 11-én tartották a *Miskolc-Tiszai* pályaudvaron a szakszervezeti bizottság újjáválasztását. A küldöttek és a meghívottak részére előzetesen megküldött beszámolót *Nagy Béla* elnöki megnyitója után a szakszervezeti bizottság nevében *Mezei István* titkár egészítette ki.

Kiemelkedtek a „hullámvölgyből"

Az írásos beszámoló és a titkár vitaindítója — számos részletkérdést elemezve — az utóbbi két évben végzett mozgalmi tevékenység átfogó értékelését adta. A szakszervezet termelést segítő munkáját értékelve arról számoltak be, hogy *1969-ben „hullámvölgybe" került a pályaudvar szocialista versenymozgalma. A helyenként előfordult utasításellenes munkavégzés halálos üzemi balesetekhez vezetett.* A csomóponton mutatkozott problémák következtében úgy a vezetésben, mint a dolgozók között idegessé vált a hangulat. Az 1969-es év hibáiból okulva, a mozgalmi és a szakvonali vezetés, valamint az állomás és a vontatási főnökség munkáját jobban összehangolva 1970-re újjászervezték a csomópont versenymozgalmát. *A felszabadulási, majd a kongresszusi verseny során 140 brigád 1277 taggal tett vállalást és ért el kiváló eredményeket a Miskolc-Tiszai pályaudvaron.* Munkájukkal az eddigi értékelések szerint jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy a pályaudvar a múlt évben már újra megfelelt a „kiváló csomópont" követelményeinek. A közös eredményekhez sokat adott a három tur rendszeresen értékelt versenye, a mozdony- és vonatvezetők kezdeményezésére tervezett több komplexbrigád is.

Külön elismeréssel értékelte a beszámoló a mozdonyvezetők és tehervonatos vonatvezetők *Gagarin* komplex brigádjának és a nemzetközi fordás vonatkísérők *Lenin* brigádjának munkáját. Az elmúlt két évben az állomás több mint kétszáz dolgozója — közöttük 33 vasutasnő is — részesült kiváló dolgozó kitüntetésben.

Érdemes felszólalni...

Az üzemi demokrácia jelentős fórumai a termelési tanácskozások. Ezeket minden negyedévben részlegenként, 10 különböző munkaterületen, 2—3 egymást követő napon tartják, hogy az egymást váltó dolgozók valamennyien részt vehessenek az állomás közös dolgainak megvitatásában. *A termelési tanácskozások ma már betöltik szerepüket, emelkedett a beszámolók és a hozzászólások színvonala. A tanácskozások szervezésében példát mutat a rendezőpályaudvar és a kereskedelmi szolgálat műhelybizottsága.* A tehervonatos műhelybizottságnál a dolgozók magas távolléti óraszáma miatt a megjelenés nehezen biztosítható ezeken a fontos tanácskozásokon. Részlegenként pontosan nyilvántartják a termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatokat és észrevételeket, melyekre a tett intézkedésekről is beszámolva írásban válaszolnak az állomás vezetői. *Megnövekedett a dolgozók érdeklődése a tanácskozások iránt, amióta ezeket megelőzően rendszeresen megtartják a bizalmi értekezleteket.* Nemcsak a hirdetmények és a részortvezetők, hanem a szakszervezeti aktivisták is mozgósítanak a termelési tanácskozáson való részvételre.

Az utóbbi két évben a Miskolc-Tiszai pályaudvaron is *sokat javultak a dolgozók élet- és munkakörülményei.* Számukra is kedvezően hatottak a vasutasok kereseti arányainak javítására tett kormányintézkedések, *de hiányolják, hogy a bértömeggazdálkodás megvalósításába még nem vonják be kellően a helyi szakszervezeti és gazdasági vezetést.* Problémákat okoz, hogy a forgalmi nem utazók bére Miskolcon ma még alacsonyabb, mint a fővárosban, hasonló munkakörben dolgozóké.

Az állomás forgalmi nem utazó dolgozóinál 1965 óta fokozatosan került bevezetésre a heti 48 órás munkaidőnek megfelelő munkaidő-csökkentés. *A fokozódó létszámhiány azonban a múlt év második felében nagyon megnehezítette a havi háromszori közbenállást.* Kéthetenként szabad szombat kerül bevezetésre a nehéz fizikai munkát végző dolgozók — közöttük az üzemi konyhán és a kocsiműszaknál foglalkoztatott nők — részére.

Nagy problémát jelent a *forgalmi utazók szolgálati óraszámának nagyobb arányú csökkentése.* Csak viszonylagos eredményként értékelhető, hogy a beszámolási időszakban csökkent az egy főre jutó havi szolgálat. Hiszen még tavaly is előfordult olyan eset, *amikor egy-egy tehervonatos utazó 35—45 órát teljesített egyhuzamban.* Bár a jegyvizsgálók is gyakran vállalják tehervonatok továbbítását, ezáltal sem sikerült még megnyugtatóan csökkenteni a tehervonatosok igénybevételét.

A munkavédelmi, egészségügyi és szociális ellátottság jelentős mértékben javult az elmúlt két évben a Miskolc Tiszai pályaudvaron. *Új étkezdét és öltözőt kaptak a rendezőpályaudvar dolgozói. Ugyancsak megfelelő öltözőt és melegedőt adtak át a sarusok részére.* A régi kompresszorházat társadalmi munkával KISZ-klubbá alakították át, s a társadalmi rendezvényeken kívül rendszeresen tartanak itt termelési tanácskozást, politikai foglalkozást is. A Tiszai pályaudvaron a kocsiműszak (kocsitakarítók) részére — főként a szocialista brigádok társadalmi munkájával — az igényeknek megfelelő étkező-, öltöző- és melegedőhelyiség épült. *A tehervonati vonatkísérők mindeddig azért nem vehették birtokukba új szociális létesítményüket, mert késett a szekrények beérkezése.* Költözésük azonban végre megoldódna a jegyvizsgálónők öltözőproblémája is.

A részben stagnáló baleseti statisztika arra utal, hogy a munkavédelem területén igen sok még a tennivaló. Örvendetes tény, hogy a múlt évben már — a beszámoló adatai szerint — *október végéig sem halálos, sem csonkulásos baleset nem fordult elő* a szolgálati helyi dolgozó körében. Ez a jövőben sem adjon okot arra, hogy a 150 munkavédelmi őr, vagy bármelyik vezető elnézze a legkisebb balesetveszélyt, szolgálati mulasztást!

99,6 százalékos szervezettség

A politikai nevelőmunka eredményeiről és feladatairól egyaránt beszámolt a szakszervezeti bizottság. *Kiemelkedő eredményként értékelhető, hogy az előző évi 520-ról tavalyi már 920-ra emelkedett a szakszervezeti politikai iskolák hallgatóinak száma.* A felnőttoktatás fejlesztését sürgeti, hogy az állomáson 167 negyven éven aluli dolgozó nem rendelkezik még hiánytalan általános iskolai végzettséggel. A beszámolási időszakban elért 99,6 százalékos szervezettség, a 98—101 százalékos tagdíjmorál arról tanúskodik, hogy a *több mint 600 aktivista* — közöttük 198 bizalmi — a szakszervezeti bizottság kollektív vezetésével a tagság megelégedésére fejti ki tevékenységét.

A vitában felszólalt küldöttek elismeréssel nyugtázták a szakszervezeti bizottság reális, kritikus hangvételű beszámolóját, de számos megoldásra váró problémára is felhívták a figyelmet. *Több felszóló hangsúlyozta a törzsgárda fokozott megbecsülésének igényét.* Sürgették a nők és a fiatalok fokozott bevonását a szakszervezet helyi vezetésébe, ami nem sokkal később a vezető testület újjáválasztásával meg is történt. Nem új kérdés, de többen is újra elmondták: *kapion végre korszerű felvételi épületet az ország második nagyvárosának pályaudvara!* Bizonyára nem ok nélkül hangzott el az a kérés, hogy a helyi szervek kapjanak nagyobb önállóságot a prémiumok elosztásában..!

Ne maradjon el szociális beruházás!

A személyvonatos vonatkísérők műhelybizottsági titkára, *Homonnai Dezső* az igazgatóság vezetését kérte, ne maradjon el az idén az ötmillió forintos beruházással tervezett szociális létesítményük megépítése. *Fodor Sándor* tehervonatos műhelybizottsági tag a dolgozók megbecsülésével kapcsolatban a kalauzkocsi probléma megoldását és a 300 órás szolgálatok megszüntetését sürgette. A vasút, s ezen belül a miskolci igazgatóság fejlesztési terveiről beszélt felszólalásában *dr. Pásztor Pál*, az igazgatóság vezetője. Igérte, hogy — legalábbis átmeneti jelleggel — rövid időn belül megoldják a Miskolc-Tiszai pályaudvaron mutatkozó szociális problémákat.

A beszámoló és az írásban előterjesztett határozati javaslat elfogadása után demokratikus légkörben került sor a szakszervezeti bizottság újjáválasztására. Négy új tag került a 17 tagú bizottságba: *Rádai Béla* (tömegszervezeti felelős), *Enerszegi Tiborné* (gazdasági felelős), *Szűcs Barna* (munkavédelem), *Z. Horváth László* (sportfelelős). Az szb titkára ismét *Mezei István*, termelési felelőse *Bodolai István* lett. A területi bizottság választásán kilenc küldött képviseli a Miskolc-Tiszai pályaudvar tagságát.

L. J.

A hibákról nem elég „általában" beszélni

Kitűnő szervezés és a kétéves szakszervezeti munka minden részletét felölelő 29 oldalas beszámoló elkészítése után, január 8-án került sor a *szolnoki vontatási főnökség* szervezett dolgozóinak vezetőségválasztó küldöttértekezletére.

Nyolcvannégy napirendi pont és a munka előbbrevitelét segítő kilenc határozat fémjelzi az elmúlt időszak tevékenységét. A legfőbb cél a munka tervszerűbb végzése és a műhelybizottságok, azon belül a bizalmiak jogainak érvényesítése volt a főnökség területén.

A beszámoló megállapította, hogy a termelési tanácskozások betöltötték hivatásukat, és az új gazdaságirányítási rendszerben a vállalati önállóság szellemében növekedett a szakszervezeti szervek szerepe. Igen élesen vetette fel azonban a dolgozók sokoldalú és rendszeres tájékoztatásának szükségességét, szinte „jelt adva" a küldötteknek, hogy bátran fejtsék ki véleményüket.

Tizenöt küldött élt is az alkalommal: *felszólalásukban alátámasztották a beszámoló megállapításait. Többen ugyanakkor a beszámolót is bírálták, mert bizonyos dolgokról csak „általában" tett említést.* A problémák megoldását jobban előre viheti a jelenségek konkrét feltárása, a hibák nyílt meghatározása. A felszólalók kérték azt is, hogy *az új szb vezetősége tűzze napirendre a nők helyzetét, a törzsgárda megbecsülését*, a munkásakadémiák tartalmasabbá tételét, illetve a tananyag korszerűsítését. Szóvá tették továbbá, hogy a terv január helyett márciusban történő lebontása késlelteti a szocialista brigádok munkaversenyét, a vállalások megtételét.

Az egésznapos értekezleten megnyilvánult aktivitás, a választás légköre igazolta, hogy a szakszervezeti bizottság a reá váró feladatok megoldása közben nyugodtan építhet a tagságra, a szolnoki vontatási főnökség dolgozóira.

Vágvölgyi Mátyás

Választás Vésztőn

A *vésztői vontatási főnökség* szakszervezeti bizottságát újjáválasztó taggyűlésen 88 dolgozó vett részt. Közülük a beszámoló elhangzása után tizenketten szólaltak fel. Legtöbb szó esett a munkafegyelem szilárdításának szükségességéről, de a tisztálkodási lehetőségek hiányosságairól, az üdüléssel kapcsolatos kérdésekről, az újítómozgalom feladatairól is beszéltek a felszólalók.

A választás során valamennyi jelölt megkapta a szavazatok száz százalékát. A megnyilvánult bizalomért az szb tagjai nevében *Kovács Imre*, az újonnan megválasztott titkár mondott köszönetet a tagságnak, kérve a további munkához minden dolgozó segítségét.

b—a

A TAGSÁG JÓL VÁLASZTOTT

Mezőtúr állomás dolgozói január 6-án választották meg az új szakszervezeti bizottságot. A taggyűlésen hetvenen vettek részt. *Szilágyi Sándor* megnyitó szavai után *Lengyel Imre* szb-titkár beszámolója következett.

A szakszervezeti munka minden részletére kiterjedő értékelést részben alátámasztotta, másrészt kiegészítette *Bartos Károly, Kiss Sandor, Kádár Miklósné, Keszjár Mihály, Melich János, Török László* és *Szilágyi Sándor* hozzászólása. A vezetőség munkájának elismerését jelentette többek között, hogy 21 évi szorgalmas helytállása után ismét Lengyel Imrét választotta a tagság a szakszervezeti bizottság titkárává.

B. Gy.

JANUÁR 18-TÓL:

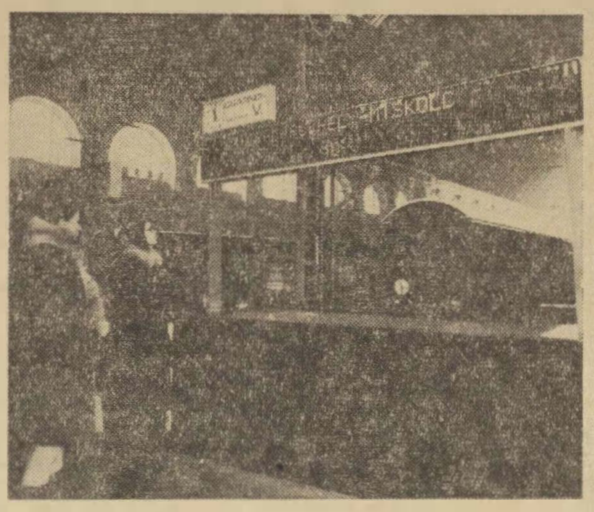
Vizuális utastájékoztató a Keleti pályaudvaron

Az utastájékoztatás korszerű módon kétféle lehet: *akusztikus vagy vizuális.* A legjobb megoldás a kettő kombinációja. Az akusztikus tájékoztatás hangszórók segítségével történik, a vizuális megoldásnál viszont az ember látja is azt a szöveget, amely a közlendőket tartalmazza. A vasút esetében ez a szöveg a vonatok neme, útiránya, indulási vagy érkezési ideje és érkező vonatok esetében esetleg a várható késést is fel lehet tüntetni.

Az első ilyen korszerű elektronikus berendezés felszerelésénél azért esett a választás a *Budapest-Keleti pályaudvarra,* mert ez a főváros legnagyobb személypályaudvara, amelynek forgalma: *naponta 124 belföldi érkező és induló vonat és 38 nemzetközi vonat.*

A vizuális utastájékoztató berendezés „fénytábláit" a vágányok végén helyezték el. Ezeken a táblákon *elektronikus úton jelenik meg az adott vágányról induló vagy oda érkező vonatok minden adata,* amely az utasokat érinti.

A pályaudvar két oldalán levő indulási és érkezési csarnokokban pedig olyan táblákat helyeztek el, melyek összesítve mutatják a vágányok adatait, a pályaudvar pillanatnyi forgalmi helyzetének megfelelően.



A vágányok végén levő táblákon is fénybetűk tájékoztatják az utasokat az induló és érkező vonatokról.

(MTI Foto Kovács Sándor felvétele)

Az elektronikus utastájékoztató berendezés három fő részből áll: Az úgynevezett információ-beviteli egységet az egyes toronyban helyezték el. Ez egy telexirógéphez hasonlít, melynek billentyűit lenyomva lehet egy-egy betűt „kiírni" a fénytáblákra. *Az állandóan ismétlődő szöveget lyukszalagon programozni is lehet,* így jól betartott állomási technológia esetén (ha a vonatok mindig az adott vágányról indulnak és oda érkeznek) nem kell a kezelőnek minden vonatot külön kiírni, mert ezt a feladatot *a lyukszalagprogram segítségével a gép automatikusan oldja meg.* A gép másik fő része a vezérlő elektronika, amely félvezető diódák és tranzisztorok, valamint logikai áramköri elemekből épül fel. Az utazóközönség azonban a jelzőtáblákat látja, amely raszterpontos megoldású. A tábla első sikján elhelyezett képpontok áramimpulzusok hatására mutatnak világos vagy fekete felületet és változatlanul maradnak a berendezés kikapcsolása után is. *A feliratok így energiafogyasztás nélkül maradnak fenn.* A képpontok világos felületeit egy lumineszkáló közeggel vonták be, amely ultraibolya sugarakkal gerjesztve a szemlélőben olyan hatást kelt, mintha a betűk meg lennének világítva.

A korszerű, új utastájékoztató berendezést *Tóth János,* a budapesti vasútigazgatóság vezetője *január 18-án adta át rendeltetésének.* Az elektronikusan működő bonyolult szerkezetkomplexumot a *Finommechanikai és Elektromos Műszergyártó Szövetkezet* tervezte és építette saját szabadalma alapján. A vizuális utastájékoztató üzembe helyezése fontos lépést jelent a kulturált utazás megteremtése felé. A berendezésből — melyből néhányat már külföldre is exportáltak — előreláthatóan további példányokat vásárol majd a MÁV.

B. L.

A tábla

Az utasok rég tudomásul vették, hogy a vészfék fogantyúját csak veszely esetén szabad meghúzni. Azt azonban soha nem lehetett megszokni, hogy a fogantyú alatti tábla ilyen „ósdi", hivataloskodó szöveggel figyelmeztetett bennünket: *Mindennemű visszaélés büntetés alá esik.*

Az új kocsik tábláin ez már másképp hangzik: *Aki indokolatlanul meghúzza, megbüntetik.*

Ebből is látszik, hogy a vasút napjainkban mindenképpen korszerűsödik.

(k)

A IV. ötéves terv első évében:

Hatmilliárd forint a vasút fejlesztésére

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója a *Magyar Vasutasnak* adott nyilatkozatában, melyet lapunk január 3-i számában közöltünk, már foglalkozott a vasút 1971. évi feladataival, vázolta a legfontosabb tennivalókat. Ezúttal az I. szakosztálytól kapott tájékoztatás alapján szeretnénk részletesebben is ismertetni: *milyen feladatok hárulnak a vasútra a személy- és áruszállításban, hogyan alakulnak a dolgozók élet- és munkakörülményei.*

Cél: a szállítási igények kielégítése

A személyszállításban a múlt év tapasztalatait is figyelembe véve *számszerű növekedésre nem lehet számítani.* Az utazási távolságok tekintetében sem várható jelentősebb eltérés. Annál nagyobb változásra lesz szükség a személyszállítás kulturáltságának növelésében. A rendelkezésre álló anyagi erőforrások és a személyi feltételek lehetővé teszik, hogy a személyszállító vonatok menetrendszerint, biztonságosan közlekedjenek. Annak sincs különösebb akadálya, hogy a vonatok, a pályaudvarok tisztántartása a követelményeknek megfelelően történjen. De annak sem szabad határt semmi, *hogy az utazóközönséggel való érintkezés udvarias legyen.* Természetesen a rendet, a tisztaságot s a fegyelmet mindenkitől meg kell követelni.

A vasút 1971. évi áruszállítási feladatait is az az alapvető követelmény szabja meg, hogy *maradék nélkül ki kell elégíteni a népgazdaság szállítási igényeit.* Az ez évi szállítási terv egy előzetesen felmért igényre épül annak érdekében, hogy a vasút a várható bevételekhez kalkulált költségekkel eredményesen és hatékonyan gazdálkodhasson. *Ennél azonban többre kell felkészülni, mert előre nem látható események felborithatják az egyébként megalapozott elképzeléseket.* Jó példa erre az elmúlt esztendő, amikor a vasút ugyan túlteljesítette a szállítási tervet, de az is ismert, hogy milyen áron. A hosszan tartó, zord tél, majd a szamosközi pusztító árvíz miatt *elmaradtak olyan szállítások, mint az útépítéshez nélkülözhetetlen kő és kavics, az üzemek és a lakosság energiaszükségletét biztosító szénszállítás időbeni kielégítése.*

A műszaki-gazdasági mutatók kedvezőbben alakulnak a múlt évinél. *A tehervonatok átlagos terhelését 1025, a teherkocsik statikus terhelését 21,3 tonnára tervezték.* Mindez a korszerű mozdonyok és nagyraksúlyú teherkocsik újabb beszerzése révén lehetséges. Vannak azonban olyan műszaki-gazdasági mutatók is, amelyek javítása elsősorban szervezési intézkedésektől, fegyelmezettebb munkától, a technológia megjavításától függnek. *Ilyenek az optimális kocsiforduló idő megközelítése, a kereskedelmi és üzemi árutonnakilométer viszonyszámának megjavítása, a korszerű Diesel- és villamosmozdonyok hasznos teljesítményeinek növelése és a kocsitartózkodási idő csökkentése, hogy csak a legfontosabbakat soroljuk fel.*

A növekvő színvonal és a gazdaságosság fokozása vonatkozik az alaptevékenységet szolgáló vasúti-ipari és építőipari munkára is. *A gyors, biztonságos és gazdaságos szállításhoz* műszakilag kifogástalan, jól karbantartott pályákra, vontató és vontatott járművekre, kulturált, tiszta állomásépületekre van szükség.

2,5 milliárd járműbeszerzésre

Magától értetődik, hogy a személy- és áruszállítási igények növekvő színvonalon, a népgazdaság számára a leghatékonyabb módon történő kielégítése szükségessé teszi a vasút fokozottabb mértékű fejlesztését. Erre a célra *1971-ben közel 6 milliárd forintot fordítanak* úgy, hogy a vasút fő állóeszköz csoportjai között kapacitás és korszerűség tekintetében megfelelő arányok alakuljanak ki. A vasút legfontosabb termelőeszközei, *a vontató és vontatott járművek fejlesztése első helyen szerepel a korszerűsítési programban. 1971-ben több mint 2,5 milliárd forint jut járműbeszerzésre.* A terv szerint beszerzésre kerül 47 villamos és Diesel-mozdony 275 darab négytengelyes, korszerű személykocsi és mintegy 2700 teherkocsi.

A negyedik ötéves terv első évében az előző évekhez képest jelentős összeget fordítanak a vasút korszerű technikával felszerelt, a gazdaságos üzemeltetést biztosító technológiával dolgozó járműjavító bázis megteremtésére. *A járműjavító üzemek fejlesztésére mintegy 170, a vontatási telepek bővítésére és modernizálására pedig több mint 80 millió forintot irányoztak elő ebben az évben.*

Nagy összeg, *2770 millió forint jut a hálózat korszerűsítésére.* Tovább folytatódik a *Rákos—Ujszász,* valamint a *Debrecen—Nyíregyháza* közötti második vágány építése. A fővonalak közül folytatódik a *szobi, a Székesfehérvár—Komárom, a Hatvan—Somoskőújfalu, a Szabadbattyán—Murakeresztúr, a Szabadbattyán—Tapolca, a Dombóvár—Bátaszék* és a *Porpác—Hegyeshalom* közötti vonal korszerűsítése. A vonalkorszerűsítésekkel egy időben sor kerül modern távközlő- és biztosítóberendezések felszerelésére is mintegy 330 millió forint értékben.

A negyedik ötéves tervtörvényben előírt vonalvillamosítási program keretében ebben az évben elkészül *Budapest-Nyugati pályaudvar—Szob* és *Miskolc—Sajóecseg* között a pálya villamosítása.

A hálózatfejlesztés magában foglalja egyes vasúti csomópontok fejlesztési munkálatait is. Ezek között első helyen szerepel a *záhonyi körzet* további, tervszerű fejlesztése, beleértve a záhonyi csomópont kocsiellátásának zavartalan biztosítását, a forgalmi technológia megjavítását. Fontos feladat a budapesti *körvasút* műszaki fejlesztése. A nagyobb csomópontok közül folytatódik *Szolnok. Veszprémkülső* és a *Déli pályaudvar* fejlesztése. S ebben az évben megkezdődnek Debrecen állomás rekonstrukciós munkálatai is.

A bérszínvonal 3,6—4 százalékkal növelhető

A nehéz fizikai munkák gépesítése továbbra is fontos feladat. Ezen belül első helyen szerepel a pályafenntartási munkák gépesítése. Erre a célra közel 220 millió forintot irányoztak elő.

A vasutasok élet- és munkakörülményeinek javítására 1971-ben több mint 50 millió forint áll rendelkezésre. Ebből az összegből *Győrben, Sárospatakon, Kál-Kápolnán, a Miskolc Tiszai pályaudvaron, Bátaszéken, Tapolcán* öltözőmosdó épül. Számottevő az az összeg is — *70 millió forint* —, amit a kulturális és egészségügyi ellátás javítására fordítanak. Lakásépítésre mintegy 65 millió forintot irányoz elő a terv.

A vasút 1971. évi terve számol azzal, *hogy 3,6—4 százalékkal növelhető lesz a dolgozók bérszínvonala.* A bértömeggazdálkodás a munkafegyelem megszilárdításának is alkalmas eszköze. Olyan légkör megteremtésére ad lehetőséget, amelyben *nincs helye a fegyelmezetlenségnek.* Lehetővé teszi, hogy őszinte, kölcsönös bizalom alakuljon ki a vezetők és a beosztottak között. Természetesen csak ott, azon a szolgálati helyen, ahol a vezetők a mozgalmi szervekkel egyetértésben azoknak juttatnak többet, akik a legtöbbet teszik a jó eredmények eléréséért.

V. F.

Aktuális portré

Egy felsővezeték-szerelő vallomása

Felsővezeték és korszerűség, összetartozó fogalmak, jelzik ezt a forradalmat, ami a nemzetgazdaság közlekedési bázisának létrehozásában végbemegy. E folyamat nélkülözhetetlen atomjai az emberek. Sokszor az esetek többségében tévetlenül, pusztán emberségükkel, munkaszeretetükkel, karaktukkal válnak olyan elemmé, amely nélkül nem születnek sem ipari, sem társadalmi alkotások.

Közülük mutatjuk be *Sugár Bélát,* a népszerű „Sugi"-t, aki legszívesebben annyit mondott volna csupán: *szeretek dolgozni.* Mégis vallomásra bírtam. Gondot csak az jelentett: hogyan, lehet visszaadni az igaz szó erejével e gazdag munkáséletet.

Viharos évek

Hagyjuk a riportok rutinkérdéseit, valljon ő maga.

— *Negyven május óta dolgozom a vasútnál.* Lakatos szakmában szabadultam, és jó szakembernek tartottak. Szerettem a vasat, lelket tudtam bele lehelni. Kalapácsom alatt nyíló rózsává alakult, s egyik munkámmal ezüst érmet nyertem Franciaországban. *Na, fiam* — mondta az első főnökön — *csináld meg szerszámaidat, amire szükséged lesz, de minél előbb, mert lelkárba kell venni. Hát valahogy így indultam Veresegyházán.*

Otthonom, családom azóta is ott van. Negyvenháromban megnősültem — és jöttek a viharos évek. Remélem, ezt nem a nősülésemre érti, hanem a háborúra! Katona lettem, majd a fogságból negyvenhatban jöttem haza és ismét jött a vasút. A feltépett sínek láttán, nézve a hajdani állomásokat, sokszor mondtam — *na Béla, most mutasd meg, mit tudsz!* Hányszor tépte magát az ember, *hogy Veresegyházán még fröccsöt ér a fizetés, de Szadán már szódát sem!* Á, maga csak olvasott erről! És mennyit kellett gyalogolni, de mennyit — de építeni is kellett. Aztán a család is gyarapodott. Tudja, én ebben is pontos ember voltam: *egy fiú — egy leány, egy fiú — egy leány.* Gyermeknevelés? A feleségemre hárult. Én jártam az országot. Ahogy erősödött az ország, ahogy nőttek a feladatok, egyre többet voltam távol. Volt eset, hogy három hétig nem láttam a családomat. *Komárom, Hegyeshalom, Záhony.* Ha jól meggondolom, *a vasútnál eddig eltöltött harminc évből több mint a felét távol voltam.* Életem nem volt olyan egyhangú, mint a munkakönyvem — mert abban még mindig az első bejegyzés szerepel.

Nem volt megállás

Sokat, nagyon sokat vállalnak a vasutas feleségek. Amikor 1954-ben átvettem az első kormánykitüntetést, leginkább azok a szavak vésődtek emlékezetembe: *feleségednek is köszönet!* A legnehezebb munkám? *Talán a záhonyi szakaszon volt.* Rendkívül szoros határidőt kaptunk. Nem volt megállás. Vagy a nyíregyházi átadás. Tizenkét óra előtt tiz perccel fejeztük be s tizenkettőkor az első szerelvény már dübörögve átrohant.

Törzsgárda? Van, de nagyon nehéz pótolni, építeni. *Nálunk igazi szakemberek kellenek, sok tanulást, fegyelmet igényel a mi szakmánk.* Ha ma felvettünk valakit, holnap már dolgoznia kellett. És bizony sokszor nem elég a nyolcórás munka. Sok fiatalt szeretnék látni ilyen munkakörben, mint az enyém, de nehéz őket beépíteni. Hányszor hallom — *Béla bácsi én most megnősülök, hát most mindent hagyjak ott?* Pedig higgye el, a mostani szociális ellátottság már minden településen szépen fejlődik. *Hol van már az ötvenes évek aszódi korszakának szalmazsákos világa! Jó a fizetés is.* Szórakozni is lehet, de munka közben minden idegszállal figyelni kell. Biztos ült már száguldó gyorsvonatban. Más ám ez a vonat, ha maga alatt rohan el! És még valamit: *tudja, mit jelent huszonötezres volttal kezet fogni? (Sejtem!)*

Veszélyes a mi munkánk, de mégis az új feladatokat várom. Nem dicsekvésből mondom, *de voltam munkásőr, tanácstag, párttitkár, szakszervezeti titkár.* Nem, nem fáradtam el. Mindig emberekkel, feladatokkal kellett törődnöm. Lehet, hogy igaza van, *minket valóban más fából faragtak,* de ma is van sok derék fiatal csak többen lennének!

Az ipartelepítés során, ha felépül mondjuk Sátoraljaújhelyen egy gyár, akkor már hallom, hogy megint kilépnek néhányan. *Harminc éve foglalkozom emberekkel, sok mindent megértek, de arra is emlékszem, hogy volt idő, mikor elkergetni sem lehetett volna senkit.* Nem, haragudni nem tudok, de mérges sokszor vagyok. Már mondtam, a mi munkánkban a legkisebb hanyagság katasztrofális lehet, hát persze mondok olyanokat, hogy nem merné leírni, fogadok, de aztán ha lejött a sínek mellé, megkínálom egy cigarettával. *Még előttem van a szobi, nagykátai és a szajol—békéscsabai vonal villamosítása. Remélem, még bírom erővel, ideggel és lábbal — mert menni is sokat kell.*

Éltető forrás

Pihenés? Számomra a legjobb kikapcsolódást a természet csendje, az erdők, mezők varázslatos üdesége, tisztasága jelenti, s a kerti munka nyugalma. És a család, ahová minden megtérés újrakezdést jelent, azt az erőforrást, ami az elmúlt harminc évben is kiállta a próbát. Az, hogy soha nem tudott tartósan semmi letörni, az, hogy egy percnél tovább nem tudok haragot tartani, innen, ebből a forrásból táplálkozik.

Mit szeretnék még? Sok fiatalt látni magam körül, s átadni harminc munkásév szakmai és emberi tapasztalásait.

Kívánjuk, sikerüljön! — mert mindkettőre nagy szükség van! S hogy eddig is sikerrel járt, bizonyítja a december 19-én harmadízben átnyújtott kormánykitüntetés, a *Munka Érdemrend arany* fokozata.

Standovár Tibor

Házat épített a brigád

Belvíz döntötte össze *Laczkó István.* Békéscsaba, Jósika utca 84. szám alatt levő házát. A tulajdonos, aki 40 évi vasúti szolgálat után lett rokkantsági nyugdíjas, az újjáépítéshez kamatmentes kölcsönt kapott. Az építés ügyeit a feleség intézte, de ő sem tehetett arról, hogy amikor a vállalkozó a kívánt magasságig felhúzta a falakat, azok egyik napról a másikra összeomlottak.

A törvényes eljárások nem pótolták a hiányzó lakást, így a rokkant Laczkó István és felesége még betegebb lett, sőt *Laczkóné idegösszeroppanással kórházba került.* Ekkor szerzett tudomást a különös ügyről a békéscsabai fűtőház *Dózsa* brigádja, amelynek taggai nyomban *elvállalták, hogy társadalmi munkában elvégzik a falazást.* Azután a padlást is kialakították, majd befedték a tetőt, lerakták a padlót, minden térítés, ellenszolgáltatás nélkül.

Boldizsár Gyula

Őrizetlen szerelvények a tároló vágányokon

Éjszakai ellenőrzésen a budapesti pályaudvarokon

A katonai szállítási és szervezési szakosztály, a budapesti igazgatóság és a BM illetékes munkatársai az elmúlt hónapokban több éjszakán át vizsgálták a társadalmi tulajdon védelmét a budapesti pályaudvarokon. A mintegy ötven szolgálati helyre kiterjedő, ismétlődő ellenőrzés érdekes tapasztalatokkal zárult.

Akik éberen őrködnek

Közismert, hogy a vasúti szolgálat minden időben nagy felelősséggel jár, *a legnehezebb azonban az éjszakai szolgálat.* Különösen a hajnali órákban, amikor a legpihentebben szolgálatba lépő vasutasok szervezete is elfárad. Ilyenkor *még nagyobb körültekintésre, fokozottabb figyelemre, nagyobb önfegyelemre van szükség.* Főként a vágányok között, ahol éjszaka is szinte egymást érik a ki- és behaladó vonatok.

Az ellenőrzés részvevői örömmel tapasztalták, hogy a szolgálatban levő vasutasok többsége fegyelmezetten, körültekintően végzi munkáját, s éberen őrködik a társadalmi tulajdon fölött. A *Keleti*, a *Nyugati*, és a *Déli pályaudvar* kocsirendezői — az ellenőrök véleménye szerint — egyaránt példásan dolgoztak. A Keleti Vontatási Főnökségnél és a Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél is lelkiismeretesen folyt a munka. A Déli pályaudvaron *Juhász Pál* belső szerelvényest éppen egy törött ablak cseréje közben érte az ellenőrzés. *Polgár Lajos* váltókezelő pedig az őrhely takarítására használta fel a tolatási szünetet. *Lehetne hosszan sorolni azoknak a nevét, akik az előírásoknak megfelelően látták el a szolgálatot.* De mivel az ellenőrzést végző szervek bosszantó hibákkal, a nemtörődömségből származó hiányosságokkal is találkoztak, okulásul inkább ezekkel foglalkozunk részletesebben.

Nyitott ajtók, ablakok

Hónapok óta folyik a vita a szerelvények átadása és tárolási biztonsága körül. Megoldás azonban ma sincs. *Megoldatlan a forgalom, a közlekedés szünetében tárolt szerelvények ajtóinak, ablakainak zárása.* A szerelvénnyel érkező jegyvizsgáló nem várja meg az utasok távozását, *így ajtók-ablakok tucatjai maradnak nyitva.* Tucatnyi korszerű kocsi villamos berendezési szekrénye nyitott. Nemegyszer a kisorozott vagy tárolásra kihúzott szerelvények kocsijának világítása égve marad. A tároló vágányokon tartózkodó személykocsik, szerelvények őrzése megoldatlan a vasútőrség jelenlegi létszáma miatt. A kocsik alkatrészeinek büntetlen leszerelése vagy rongálása gyakran hosszú órákon vagy egész éjszakán át zavartalan lehet. *Még ma is nemegyszer előfordul, hogy munkakerülő, kétes polgári egyének szívesen választják éjjeli menedékhelyül a pályaudvarok személykocsijait.* Számos ilyen személy került rendőrkézre az ellenőrzések során.

Az ünnepi forgalom kivételével, több ellenőrzés alkalmával az éjszakai tisztítóbrigádok a Keleti és Déli kocsiszolgálatnál *a tartósabb alvást is beiktatták a technológiai folyamatba.* Nemegyszer tapasztalható volt, hogy a műszaki kocsiszolgálat személyzete közül a Keleti pályaudvaron többen az ajtóbecsukás és szerelvény vizsgálata helyett szívesebben gyűjtik a vonaton hagyott üres üvegeket.

Ittas állapotban

A Nyugati pályaudvar kazánházában *Tarkó János* fűtő, a Déli vontatási főnökségnél *Fenyvesi Ferenc* előfűtő erősen italos állapotban teljesített szolgálatot. *Kőszegi Lajos* a Déli szertár anyagkiadója és éjszakai őre *„orvosi ajánlásra"* szolgálati helyének elhagyásával *csak három fröccsöt fogyasztott* az Utasellátó büféjében szolgálatonként. Targoncavezetés közbeni szeszes ital fogyasztására is akadt példa a Déliben. Ezek a példák arról tanúskodnak, *hogy az éjszakai órákban laza a műszaki felügyelet munka.*

A keleti pályaudvar öreg és újkezelő vágányai között, ahol rendszeres az éjszakai kocsirendezés, *a gőz- és vízvezeték aknák fedelei hiányoznak, a terület balesetveszélyes.* A műszaki kocsiszolgálat akkumulátor töltőtelepén a zuhanyozó-mosdó vezetékei hónapok óta hibásak, *ömlik a forró víz, a gőz.* A belső higiénia is sok kívánni valót hagyott maga után. A kocsitisztítók alagsori előhelyiségében több hónap óta 5 centiméteres szennyvíz rontja a levegőt.

A felsoroltak arra utaló jelek, hogy a munka és szociális körülményekre nem fordítottak kellő figyelmet. A Nyugati harmadosztályú váróterme levegőcseréjének ventillátoros biztosítására a tűrhetetlen állapot többszöri felfedezése ellenére sem találtak még megoldást.

A jó munkát is veszélyezteti az ébertelenség, a következetes figyelem hiánya. *Így maradt nyitva a kelenföldi állomás oktató- és kultúrterme, s a pályamester irodája is, amely útján szabad bejárás nyílt az összes raktárakba.* Ez alkalommal ugyan az éjszakai ellenőrzés részvevői és nem a garázda elemek tévedtek oda. Az adatfeldolgozó géptermében az éjszakai műszakban gondatlan őrzés miatt többször jelentős kár keletkezhetett volna az értékes gépparkban.

Ezek a nem jelentéktelen fogyatékosságok, mulasztások arra figyelmeztetnek, hogy nagyobb gondossággal óvjuk, védjük a közös erőfeszítéssel létrehozott társadalmi tulajdont.

Kovács Gy. János

Újító brigád

Tíz éve dolgozik együtt a szombathelyi járműjavító karbantartó osztályán a *Darázs Károly* vezette ezüstkoszorús szocialista brigád. A művezetőkből, főművezetőkből álló 12 tagú tmk-s kollektíva — köztük két asszony —, főleg újításaival tűnik ki az üzemben. Több mint 40 újítás származik tőlük. A szolgálati kötelességből végrehajtott apróbb újításaiknak se szeri, se száma. Amint Darázs Károly brigádvezető elmondta, már nem is érzik jól magukat, ha nem törik a fejüket valami újon.

— Járjuk az üzemet, végezzük a munkánkat, s közben arra gondolunk: mennyivel jobban is csinálhattuk volna. Felfigyelünk, hol valahol ugyanaz a hiba többször megismétlődik, s legközelebb próbáljuk másképpen, jobban tenni — mondja.

A múlt évben minden eddiginél több, *10 újítást nyújtottak be, még egyszer annyit, mint vállalták.* Többségük az anyagtakarékosságot szolgálja. Az egyik legjelentősebbet már be is vezették. Készítettek egy speciális tisztító és szűrő berendezést, amellyel *újból használhatóvá teszik az üzem területén egyszer már felhasznált motor-, csapágy- és egyéb olajféleségeket.* Természetesen nem az eredeti felhasználási helyen, hanem más, alacsonyabb fokozatú technológiai fázisnál. Tudvalevő, hogy az üzemben, amely a vasúti járműjavító ipar második Diesel-bázisa, sok éle és nagymennyiségű olajjal dolgoznak. Így — bár a számítások erre vonatkozólag még nem készültek el — számottevő hasznot jelent ez az ötletük.

A TLA rendszerű lengyel kerékeszterga pad felkerendszerén is módosítottak. A gyári nem volt egészen biztonságos. Az új rendszer megkönnyíti, biztonságosabbá teszi a dolgozók munkáját. *Akkor állítják le a gépet, amikor szükséges, így megelőzhetők a gépés késtörések, kevesebb a selejt.*

Az üzemben nemrégiben az újítási verseny 41 legjobbja 33 400 forint pénzjutalmat kapott. Köztük voltak *Nagy József, Nagy László* és *Darázs Károly*, az „újító brigád" tagjai, illetve vezetőjük is.

Szelei Teréz

CIKKEINK NYOMÁN

Intézkedések kalauzkocsi-ügyben

A budapesti vasútigazgatóság forgalmi osztályától két, korábban megjelent cikkünkre kaptunk választ. Egyik írásunkat — a lap október 17-i számában — *„A vonatszámok mögött emberek vannak"* címmel adtuk közre. A válasz többek között így hangzik:

„A kalauzkocsihiány országos probléma. A gondok enyhítéseképpen *a vonatkísérők engedélyt kaptak, hogy a kedvezőtlenebb időjárás tartama alatt — december 1-től március 30-ig — a korszerű mozdonnyal továbbított tolatós vonatoknál a mozdonyon utazhatnak.*

Szajol és Újszász állomáson — mint forduló állomásokon — sajnos, az utasvárótermen kívül más várakozóhelyiség nem áll a vonatkísérők rendelkezésére. Saját erőből egyik állomás sem képes megfelelő várakozóhelyiséget kialakítani. Többször próbálkoztunk már a közeli lakóházakban megfelelő helyiség bérlésével is, de eredménytelenül. *Szajolban a probléma Szolnok személy pályaudvar újjáépítésével oldódik meg — ami 1972-re várható —, mert attól kezdve a gyorstehervonatokat Szajol helyett Szolnokon fogják rendezni, illetve feldolgozni. A vasút negyedik ötéves tervének programjába pedig felvettük Újszász állomáson vonatkísérői laktanya megépítését."*

Lapunknak ugyanabban a számában jelent meg a *„Meddig mehet ez így?"* című cikk. A forgalmi osztály válasza így hangzik:

„A cikk nyomán vizsgálatot tartottunk. Megállapítottuk, hogy az említett vonatkísérő-ácsorogtatás, illetve kihasználatlanság valóban megtörtént. Oka az volt, hogy az eset időpontjában Szolnok állomáson és környékén igen nagy torlódás volt, s a Hatvan felé közlekedő tolatós vonatok a tervezett indulási időre nem mindig kaptak mozdonyt. Így a Hatvanból önköltségben átkért vonatkísérők dolguk végezetlenül, szintén önköltségben tértek haza. Szerepet játszott mindebben, hogy *az árvíz okozta károk helyreállításához indított vonatokat kellett előnyben részesíteni. Az eset óta a torlódás megszűnt, s a vonatkísérők foglalkoztatottsága biztosított."*

★

A választ és az intézkedést köszöntjük. Megjegyezzük azonban: *nem értünk egyet azzal, hogy az utóbbi esetért a forgalmi osztály senkit nem tartott hibáztathatónak.* Nyilvánvaló ugyanis, hogy a torlódás ismert és előrelátható volt. *Gondos mérlegeléssel, hozzáértő vezényléssel* — a vasút korszerű hírközlő berendezéseinek birtokában — *a helyzethez alkalmazkodni lehetett volna.* Emberek tétlenségre kárhoztatása, fölösleges utaztatása 24 órákon keresztül: *olyan hiba, amire soha nem lehet mentség.*

„Kerekes házak" a sínek mentén

Gondok, eredmények a gödöllői gépesített mozgó pályafenntartási-szakasz életében

A MÁV Budapest—Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség V. számú gépesített mozgó pályafenntartási szakaszát hét évvel ezelőtt hozták létre azzal a céllal, hogy a főnökség területén tervszerű karbantartási munkákat végezzen. A tmk-jellegű feladatok velejárója, hogy nem csupán a pályarészek állapotában bekövetkezett hibákat kell megszüntetni, hanem fel kell deríteni a hibák előidézésében szerepet játszó okokat is, hogy a megelőzést biztosítani lehessen.

A gépesített mozgó szakasz létszáma a megalakulás idején 140—150 fő volt. Azóta a létszám — bár a feladatok állandóan nőttek — a felére csökkent. *A dolgozók négy szocialista brigádba tömörülve végzik nehéz, felelősségteljes munkájukat. Nagy részük a Gödöllőre telepített laktanyakocsikban lakik.* Ezek a kocsik jelenleg elég zsúfoltak, mert az árvízes terület újjáépítéshez *négy „kerekes házat"* kölcsönadtak, amelyeket még most is nélkülözni kénytelenek. Rádiózási és tv-nézési lehetőség persze a dolgozók rendelkezésére áll a napi munkaidő befejezése után, bár a pihenő idő nagy részét igénybe veszi a főzés és a tisztálkodás.

A tisztálkodásról szólva ide kívánkozik, hogy *nagy szükség lenne a régi megigért fürdő- és kultúrkocsira.* Jelenleg ugyanis 4—5 személynek jut egy-egy mosdótál, s ez még akkor is kevés, ha a lábmosás céljára külön lavort kapott minden második ember.

A munkakörülményekre jellemző, hogy a munkások akár *Gödöllő—Aszód* között, akár *Isaszeg—Pécel* között dolgoznak, *reggel és este legalább 4—5 kilométert gyalogolnak,* míg eljutnak a munkahelyre, illetve a szállásra. A balassagyarmati vonalról bejárók például *hajnali 4-kor indulnak el otthonról, s este 8 órára érnek ismét haza.* Ha lehetőség adódna arra, hogy közúti gépkocsi szállítsa őket a munkahelyre, lényegesen növekedne a munka intenzitása, illetve jobb kedvvel dolgoznának, maradnának meg itt az emberek.

A jó munka eredményeként kifizetett jutalmakra, az anyagi elismerésre nincs panasz. Az elmúlt év egyik legnagyobb feladatát például a *Rákos—Pécel* állomások közötti jobb és bal vágányon — 10,4 vágánykilométeren — a kavicságy rostálása és a vágányzat nagygépi aláverése képezte. A programot — ide számítva az előkészületi és az utólagos munkákat is — a szakasz dolgozói teljesítették, csupán a rostálásból maradt a tavaszra némi pótolnivaló, amit zúzottkőhiány okozott.

Csibs József

Magasabb követelmények

a szocialista brigádokkal szemben

Ezekben a hetekben kerül sor a szocialista brigádok vállalásainak új rendszerben történő értékelésére és az ez évi feladatok meghatározására. *Az értékelést végző brigádok és bizottságok munkája nem lesz könnyű.* Nehéz, de ugyanakkor munkasikerekben gazdag évet zárnak a szocialista kollektívák. A számvetés eredményességét növelte a kongresszusi vállalások kiszélesítése, az önköltség 1 százalékos csökkentésének teljesítése. A vasútra háruló feladatok sikeres teljesítésében a szocialista brigádok jó munkája meghatározó szerepet töltött be.

A szocialista brigádmozgalom nem öncélú. A brigádok tevékenysége, munkája, csak akkor lehet eredményes, ha segítik őket a gazdasági és mozgalmi vezetők a feladatok, célok elérésében.

Több éves tapasztalatok igazolják, hogy a brigádok nagyon sok kezdeményezése csak akkor eredményes, *ha kellő útmutatást kapnak a kollektívák.* Ezt a segítséget elsősorban a vállalások kialakításánál kell megadni. Többször találkozunk olyan esetekkel, hogy a brigádok nem tudják eldönteni: *az általuk jónak ítélt vállalások összhangban vannak-e a szolgálati hely termelési, fejlesztési célkitűzéseivel.* Találkozunk olyan „régi", becsületes brigádokkal, amelyek kellő ösztönzés, segítés híján évről évre azonos szintű vállalásokat tesznek. Nem keresik megfelelően azokat a lehetőségeket, amelyek jobban előre viszik a brigád és tagok szakmai, politikai fejlődését.

A vasútüzem önálló gazdálkodása csak úgy válhat hatékonyabbá, ha a dolgozók — elsősorban a szocialista brigádok — *azonosulni tudnak a munkahelyi, üzemi célkitűzésekkel.* Ennek egyik előfeltétele az, *hogy az igazgatóság, a csomópont és a szolgálati hely vezetői rendszeresen tájékoztassák a dolgozókat.* Ez hozzásegíti a brigádokat, hogy szűkebb kollektívájuk hatáskörén túl is lássanak. Ennek szükségességét az indokolja, hogy így a brigádok képesek áttekinteni az áru- és személyszállításból adódó feladataikat, megismerik a munkájukkal szemben támasztott magasabb szintű követelményeket, a szolgálati vezetés közeli és távlati elgondolásait. *A tájékoztatásnak nemcsak a termelési munkával összefüggő kérdésekre, hanem az élet- és munkakörülményekre, a kulturális életre vonatkozó intézkedésekre is ki kell terjednie.*

A tájékoztatás jobbá tételére azért is nagy szükség van, mert a kellő áttekintéssel rendelkező, a követelményeket jól ismerő és azokat elfogadó, támogató szocialista brigádok munkája céltudatosabb és saját tevékenységüket tartalmasabban tudják összeállítani.

A brigádok kitüntetése és az erkölcsi elismerés is szükségessé teszi, hogy *előre meghatározott követelményeket állítsanak a szolgálati helyeken, üzemekben* a szocialista brigádok elé.

A különböző kitüntetési fokozatokkal járó összeg személyekre vonatkozóan ma már konkrét és meghatározott, *tehát megszűnt az „utólagos" elismerés.* Az új rendszer helyes alkalmazása kitűnő lehetőségeket teremt ahhoz, hogy a jövőben a szocialista brigádok céltudatosabban, a helyi követelményeknek megfelelőbben fejlesszék, javítsák munkájukat.

Molnár László

Miért húzódott el egy új raktár építése?

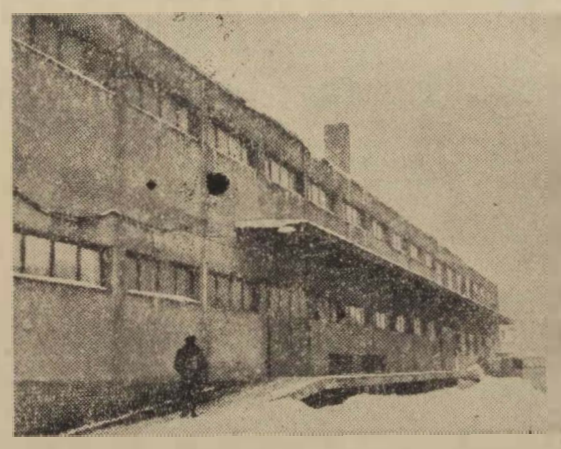
A MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság építésjellegű beruházási terve alapján Budapesten a *Központi Szertár* területén megépült egy új, többszintes raktárépület. Az új létesítmény műszaki előkészítése az 1966 áprilisban jóváhagyott beruházási program alapján történt. A beruházási programot és a kiviteli tervdokumentációt a *MÁV Tervező Intézete* készítette.

Az építkezés megkezdésére 1967 második felében került sor. A befejezés eredeti határideje: *1969. június 30 volt.* Erre azonban nem került sor, mert az építkezés elhúzódott. A műszaki átadás 1970. januárjában történt meg, *de még ekkor is több hiánypótlást kellett megállapítani és utólag pótoltatni.* A raktári állványok beszerelése és a raktár betelepítése csak a műszaki átadásnál megállapított hibák folyamatos kijavítása után augusztusban kezdődhetett. Ez nagy erőfeszítést igényelt a szertár dolgozóitól, *mivel a felvonók szerelése még a mai napig sem történt meg.*

Az új raktár alapterülete 3050 négyzetméter. A belső anyagmozgatáshoz 2 darab 600 kilogramm teherbírású szovjet gyártmányú akkumulátoros villás emelőtargoncát szereztek be. *Az új raktár az anyagkezelési szakszolgálat legkorszerűbb létesítménye.* A fűtést központi kazán biztosítja. Az emeleten és a földszinten 10—10 raktári dolgozó részére öltöző-mosdó létesült.

A raktárnál a vágány- és a közút felől is rakodópark készült. Ezáltal biztosítható, hogy a villás emelőtargonca a gépkocsiról és a vasúti kocsiról az anyagot közvetlen felemelje és a 3 tonna teherbírású teherfelvonóba beállva szállítsa a különböző szintek között. Az anyagmozgatás tervezett technológiája azonban még nincs megoldva a teherfelvonó hiánya miatt. Ennek oka: *a kivitelezői kapacitás elégtelensége mellett az alagsor építésénél jelentkező nedvesedés. Az 534 négyzetméter alapterületű alagsor még ma sem üzemel, mert azt a kivitelező csak 1971 első negyedévében javítja ki.*

Az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság azért kezdte meg az új raktár folyamatos igénybevételét, mert így sikerült enyhíteni a nagy gondot jelentő tárolási nehézségeken. *Sürgette a betelepítést az is, hogy a tél beállta előtt több millió forint értékű anyagot fedett helyen lehessen tárolni.* Ahhoz azonban, hogy az új raktárépület a rendeltetésének megfelelően funkcionálhasson, a beruházó budapesti igazgatóság kövessen el mindent a víz elszigeteléséért az alagsorban, s a munkához nélkülözhetetlen felvonó szerelése, valamint az üzemeléshez szükséges energiaellátás biztosítása érdekében.



Az új kétszintes raktárépület

(Laczkó Ildikó felvétele)

Huszonkilenc éve jelent meg a SZABAD NÉP

1942. február 1-én jelent meg először a *Szabad Nép*, a Kommunisták Magyarországi Pártja illegális lapja.

A Szabad Népnek az elnyomás éveiben és a felszabadulás után jelentős része volt népünk küzdelmeiben és győzelmeiben. Harcban és sikerekben gazdag útja során százezrek szellemi kenyerévé vált.

A lap első szerkesztője és névadója: *Rózsa Ferenc*. „Pártlapunk neve jelképezi azt a történelmi feladatot, amely elé a politikai fejlődés a magyar népet és annak vezetőjét, a KMP-t állította" — mondotta *Schönherz Zoltán*, Rózsa Ferenc szerkesztőtársa.


SZABAD NÉP
A KOMMUNISTÁK MAGYARORSZÁGI PÁRTJA
(A M.D.P. SZELLEMI) HIVATALOS LAPJA

A második világháború harmadik évében, két hónappal a *Népszava* emlékezetes karácsonyi számának megjelenése es három hónappal a történelmi jelentőségű november 1-i *Batthyány örökmécsesnél lezajlott fasiszta tüntetés után* — feladata volt írásban is közvetíteni a hazai kommunistákhoz a központi bizottság állásfoglalását, a következetes szövetségi politika gyakorlati megvalósításáról. A Szabad Nép hasábjain is meg akarták értetni a párttagsággal az új szövetségi politikát: *a legszélesebb nemzeti összefogás szükségességét.*

Az első szám vezércikke: *Szabad nép — szabad országban.* Ezenkívül tartalmazott részinte beszámolót a hitleri hadsereget a Szovjetunioban ért veszteségekről, felszólította az illegalitásban levő elvtársakat a bebörtönzöttek fokozott támogatására. Leleplezte a *Bárdossy-kormány* hazaáruló üzelmeit, ismertette a Nemzeti Harci Frontnak a parasztságra és a haladó polgárságra vonatkozó programpontjait, munkásegységet hirdetett, foglalkozott *Horthyék* újvidéki vérengzésével, s független, szabad, demokratikus Magyarországot követelt.

1942-ben csak négy szám jelenhetett meg. (A legutolsó májusban.) Ugyanis Horthyék politikai rendőrsége megtalálta a lap nyomdáját, s letartóztatott sokakat az újság szerkesztésében, előállításában, terjesztésében részt vevők közül. *Rózsa Ferenc és Schönherz Zoltán a fasiszták börtönében fejezték be életüket.*

Az illegális kommunista párt e sajtóorgánuma két év és négy hónap múltán jelenhetett meg ismét: *1944. szeptemberében.* Az újabb évfolyamból öt számot adtak ki, és adták kézről kézre, juttatták el a fasizmus ellen fellépő magyar munkásokhoz, kommunistákhoz és szimpatizánsokhoz egyaránt.

A Szabad Nép, a Magyar Kommunista Párt központi napilapja első legális száma 1945. március 25-én jelent meg.

Ugróczky Mihály

Archiv filmek

Három éve működik a filmklub a *dunakeszi járműjavító* Művelődési Központjában. Ez év elejétől új sorozat indult.

A január 15-től kezdődő időszakban *„Régi angol és amerikai filmsikerek"* címmel rangos filmek kerülnek bemutatásra. Szerepel a sorozatban az 1932-ben készült *Grand Hotel* című amerikai film *Greta Garbóval* a főszerepben. Az *Algír* című amerikai filmben *Charles Boyer* és *Hedy Lamar* látható. Az *Ez történt egy éjszaka* című amerikai film sztárja *Clark Gable*. Márciusban a *Késői találkozás* és a *Modern Pimpernel* című filmeket vetítik.

A sorozatot *Billy a kölyök*, a *Cowboy* és a *Botrány az Operában* című amerikai film zárja.

Felhívás!

A *Vasútgépészeti Technikum és Szakközépiskola* szülői munkaközössége 1971. február 13-án *szalagavató bált* rendez, melyre szerettel meghívja az iskola végzett és jelenlegi hallgatóit. A bál helye: Budapest VIII., Golgota u. 3. *Ganz-MÁVAG, Vörösmarty Művelődési Ház.* Meghívókat a Vasútgépészeti Technikum és Szakközépiskolában, Bp. VII., Damjanich u. 4. szám alatt, levélben és személyesen, vagy a 426—960-as telefonon lehet igényelni.

A ravasz tapsifüles

Szakvélemények szerint a magyar nyúl — külsőre, szaporaságra — Európa egyik legjobb nyúlfajtája. Ezért hazánkból sok tapsifüles vándorol ki külföldre. A hullóval összefogdosott, szabadsághoz szokott, egyébként is félénk állatok, bizony nem a legjobban érzik magukat a szük faládákban.

A közelmúltban egy ilyen szállitmányt kezeltek a Nyugati pályaudvar raktárában. A sokszor kevésbé kíméletes rakodás közben történt, hogy az egyik faláda teteje fellazult. A nyuszi a szabadság reményében egyet gondolt és egy nagyot ugrott, aztán illaberek, zsákokon, ládákon át futásnak eredt. A raktári munkás csak nézett a fürge nyúl után, mely egyetlen pillanat alatt eltűnt a nyitott raktárajtón át.

Nagyokat ugrándozva hol itt, hol ott tűnt fel a nyüzsgő tömegben. Az utasok ugyancsak megdöbbentek a szokatlan jelenség láttán. A tágas pénztárcsarnokban már néhány vadász is akadt, de a ravasz tapsi ügyesen kicselezte a nyúlpecsenyére éhes hajtókat.

Talán egy elszabadult oroszlán sem tudott volna nagyobb riadalmat kelteni. A merészebbek puszta kézzel igyekeztek megfogni. A nyuszi volt az ügyesebb, mert egy-egy női sikoly vagy gyermeksírás kíséretében hatalmasakat ugrálva, a nyitott lengőajtón át eltűnt a Körút forgatagában.

Hogy meddig jutott el a pesti utcán? Ki tudja?

—lyf—

Könyvszemle

Dr. Horváth Árpád:

Utak, hidak, vasutak

Az 1970. évi *műszaki könyvnapok* alkalmával jelent meg *dr. Horváth Árpádnak*, több népszerű technikatörténeti könyv szerzőjének legújabb munkája *Utak, hidak, vasutak* címmel. A könyv a Földünket érrendszerként átfogó utak és vasutak történetét érdekesen, az ismeretterjesztés igényeit is kielégítő módon dolgozza fel. A témával foglalkozó hatalmas anyagból a szerző ügyesen válogatta össze azokat a jellemző részeket, amelyek alkalmasak a szélesebb körű érdeklődés felkeltésére. Emlékeztet a mű arra, hogy a legrégibb, nagy távolságú útvonalak sok ezer évvel ezelőtt, a kőkorszakban alakultak ki.

Olvasóinkat leginkább bizonyára a vasutak kialakulásának története érdekli. A lóvasút régi találmány, az angol bányákban már a XVI. században fasíneken gördülő csillékben szállították a szenet és az ércet. A csilléket ló vontatta, vagy ember tolta. A cári Oroszországban a lóvasutak tervezői és építői közül kiemelkedik *Frolov* (1775—1839), aki kora legkiválóbb mérnökei közé tartozott. Magyar vonatkozásban szólni kell arról, hogy a budapesti *Közlekedési Múzeumban* modell őrzi az első vasútépítési kísérlet emlékét: *1827-ben nyitották meg a lóvontatású pályát Pest és Kőbánya közötti 7 kilométeres szakaszon.*

Hazánkban — sok vita és huzavona után — *Pest és Vác között indult meg az első gőzvontatású szerelvény 1846. július 15-én.* A szabadságharc bukása után, mint tudjuk, a magyar vasutak a monarchia érdekeinek megfelelően fejlődtek.

Amerikában az első távolsági vonal 1836-ban nyílt meg és 1869-ben fejeződött be az első transzkontinentális vonal, a *Pacific-vasút* építése. Oroszország hadi és gazdasági érdeke egyaránt megkívánta, hogy a távoli kelettel, *Vladivosztok* kikötőjével gyors összeköttetése legyen. Ezért már a múlt század ötvenes éveiben foglalkoztak a vasútrendszer kidolgozásával. A szibériai vasút méreteiben felülmúlt minden más korabeli vállalkozást — a Pacific-vasút építését is — és része lett a *Csendes-óceánt* az *Atlanti-óceánnal* összekötő, Calais és Vladivosztok közötti vonalnak...

Az *Utak, hidak, vasutak* című könyv — amely számos érdekes epizódot elevenít fel a kultúrtörténetből — számunkra, vasutasok számára kétségtelenül figyelemre méltó értéket képvisel.

Az elnökség határozata nyomán

javult a munkásszállások, laktanyák kulturális ellátottsága

Az elnökség 1970. július 3-i ülésén tárgyalta a munkásszállások, laktanyák, gimpszek kulturális ellátottságát. A vitában egyértelműen megfogalmazódott, hogy még nagyon sok a hiányosság, lassú az előrehaladás. Éppen ezért az elnökség határozatot hozott, amelyben részletesen megszabta a feladatokat.

A határozat ismert mind a gazdasági vezetés, mind a szakszervezeti szervek előtt. *Az abban megszabott feladatok elvégzése hosszabb időt igényel, s a hiányosságok felszámolásához nem kis anyagi fedezetet kell biztosítani.* Az eltelt hónapok azonban igazolják, hogy megfelelő hozzáállással, a lakóhelyüktől távol élő dolgozók gondjaival való törődéssel lehet eredményt produkálni. Néhány lényeges, a kulturális ellátottságot javító rendelkezés már is született.

Az utóbbi években a rádió- és televízió-ellátás, valamint azok javítása miatt sok a panasz. Erre rendelet született, amely megváltoztatja az eddigi normákat, *s már 20—30 fő elhelyezésénél biztosítja a televíziót, 2—4 főnél a rádiót.* Ez igen nagy előrelépés. A javítással kapcsolatos teendők egyszerűsítése is megtörtént. Ezzel a rendelettel évek óta vajúdó probléma nyert megoldást. Most már *a szakszervezeti bizottságokra, gazdasági vezetőkre hárul a feladat, hogy sürgős intézkedéssel megszüntessék a hiányosságokat.*

A gócponti könyvtárak a jövőben gondosabban járnak el letéti könyvtárak létesítésénél, valamint a meglevőkben az állomány cseréléséngl. De a szállásbizottságoknak is szorgalmazni kell a rendszeres cserét.

A kulturális ellátottsághoz tartozik a kulturált környezet biztosítása is, amelynek megvalósulását segíti elő *a korszerűtlen, elavult, rossz bútorok kicserélése, a hiányos bútorzat pótlása.* 1971-ben sürgősségi sorrendben ez is megvalósul.

Elkészült az első propánbutángázos konyhakocsi. A próbaüzemeltetés megkezdődött, a tapasztalatok leszűrése után további ilyen kocsik beszerzésére kerül sor. Megkezdődött *a központi fűtés nélküli munkásszállások és lakókocsik olajkályhával való felszerelése*, ami biztosítja a nagyobb kényelmet, a fokozottabb tisztaságot.

Az elnökség határozata alapján jó úton halad a munkásszállások, lakókocsik korszerűsítése, szociális és kulturális ellátottságuk magasabb szintre emelése. A határozatból adódó feladatok igen sokrétűek, nagy területet felölelők, s még sok probléma vár megoldásra. *Szakszervezeti szerveinknek állandóan napirenden kell tartani a határozatot és figyelemmel kísérni, ellenőrizni annak végrehajtását.*

Kitüntetett pécsi vasutas együttesek

Az utóbbi években több vita folyt arról, hogy *van-e létjogosultsága napjainkban a műkedvelő művészeti mozgalomnak, végezhetnek-e eredményes és hasznos munkát a különböző művészeti csoportok.* Gyakran lehetett hallani, hogy a tömegkommunikációs eszközök rohamos elterjedése miatt lejárt az ideje a mozgalomnak. A vélemények megoszlottak. Egyesek meghúzták a vészharangot a műkedvelő művészeti mozgalom felett, mások hittel és meggyőződéssel bizonygatták a mozgalom fennmaradásának és az ehhez való segítségadásnak szükségességét. Bizonyították a mozgalomnak mind a csoport tagjaira, mind a közönségre gyakorolt nevelő hatását, a szabad idő hasznos eltöltésének lehetőségét, a belső nevelőmunka hasznosságát. Egységes volt az álláspont, *hogy a jövőben magasabbra kell emelni a szintet*, s ez csak úgy érhető el, ha a csoportok élére mindenütt szakképzett vezetők kerülnek.

A műkedvelő művészeti mozgalom megbecsülésének, a művészeti csoportok munkája elismerésének szép példáját adta *Pécs Város Tanácsa*, amikor a város legjobb művészeti csoportjait az 1970-ben végzett munkájukért arany, ezüst és bronz fokozatú kitüntetéssel jutalmazta.

Bennünket vasutasokat külön örömmel és büszkeséggel tölt el, hogy a pécsi *Vasutas Klubkönyvtár* három csoportját is ott találjuk a kitüntetettek között. *A fúvószenekar arany fokozatot kapott, a vegyeskar és a társastánc klub pedig ezüstöt.*

A fúvószenekar kitüntetésében nagy része van *Heindl János* karnagynak, aki rendkívül szívós, türelmes munkával, az ügyért érzett szeretettel és felelősséggel irányította a zenekart. *Dicséri a kitüntetés a kollektíva minden tagját*, akik szabad idejük feláldozásával, sokszor fárasztó vasúti szolgálat után ültek be a próbákra, hogy színvonalas előadást tudjanak produkálni.

Az ezüst fokozatú kitüntetettek között szerepel a vegyeskar, amely 1970-ben ünnepelte fennállásának 60 éves évfordulóját. A kórus megszámlálhatatlan siker részese volt a múltban, s különösen büszkék a *Szocialista Kultúráért* jelvényre. *Károly Róbert* karnagy, művészeti vezető, hallatlan zeneszeretettel és lelkesedéssel, a kórusmozgalom ügye iránt érzett felelősséggel irányítja a vegyeskar munkáját. A vezető és a tagok közös áldozatvállalásából kovácsolódtak az eddigi és kovácsolódnak az újabb sikerek.

A társastánc klub *Balog Géza* vezetésével és irányításával *bebizonyította, hogy a modern táncokat is lehet ízlésesen, szépen, a táncosok és a közönség kedvére magas színvonalon előadni.* Bemutatóikkal hasznosan szolgálták a fiatalok körében a korszerű, de mégis a jó ízlésnek megfelelő társasági táncok megismertetését.

A kitüntetések azt jelzik, hogy Pécs városa művészeti életében a vasutas művészeti csoportok jelentős helyet foglalnak el. A kitüntetések kötelezik is: *még jobb, fokozottabb munkára, mert az egyszer már elért szintet tartani becsületbeli kötelesség.* E kötelesség teljesítésére garancia a művészeti vezetők személye és a csoporttagok lelkesedése.

T. B.

Nem bántam meg,

hogy a Vasútforgalmi Szakközépiskolába jelentkeztem



Édes László

Amikor a nyolcadik általánosba jártam és elmúlt a félévi bizonyítvány kiosztásának ideje, nagy gondba kerültem. Befejezéshez közeledő általános iskolai tanulmányaim miatt válaszút előtt álltam. *Hol folytassam tanulmányaimat? A jövőmről, életpályámról volt szó. Végül is úgy döntöttem, hogy a Vasútforgalmi Szakközépiskolába jelentkezem.* Felvettek és azóta ott tanulok.

Nem bántam meg, hogy oda jelentkeztem. Pedig sokan próbáltak lebeszélni szándékomról. *Azt mondták, hogy a vasutasmunka nagyon veszélyes, ugyanakkor sokat kell dolgozni, szakázni, tanulni és a fizetés kevés.* Volt, aki azt tanácsolta, hogy ha mindenképpen a vasúthoz akarok menni, jelentkezzem a távközlő- és biztosítóberendezési szakra. Nem változtattam, maradtam.

Igaz, sokat kell tanulni, de szorgalmas tanulással igen szép eredmény érhető el. A tantárgyak nagyjából azonosak, mint a gimnáziumban, néhány helyett azonban szakmai tantárgyakat tanulunk. *Jogi és díjszabási, közlekedési, forgalmi és közlekedés földrajzi ismereteket sajátítunk el.*

Az iskola nemcsak szakmai ismereteket ad, hanem általános műveltséget is. *A humán tárgyak aránya 47 százalék, a szakmai tárgyaké 53 százalék.* A szakmai tantárgyak keretében a jogi ismeretekben megtanuljuk az állam rendjével, szervezeti felépítésével, a jogszabályokkal és azok jogágakra tagozódásával kapcsolatos tudnivalókat.

A díjszabási ismeretekben a különböző hazai és nemzetközi személy- és árudíjszabásokat ismerjük meg, valamint a szállítmányozás jogi szabályozását.

A közlekedési ismeretek által betekintést nyerünk a közlekedés egészébe és a közlekedési ágakba. Megtanuljuk a közlekedési ágakkal kapcsolatos fontos tudnivalókat. A közlekedés földrajzi ismeretek a közlekedési útvonalak területi elhelyezkedéséről adnak tájékozottságot. A forgalmi ismeretek a forgalom rendjével, szabályozásával, lebonyolításával és az ezen munkálatok elvégzésével kapcsolatos ismereteket adja meg.

Heteként egyszer szakmai gyakorlaton veszünk részt. Ekkor a gyakorlati életben látjuk, tapasztaljuk, ismerjük meg mindazt, amit a tanítási órákon mint tananyagot elsajátítottunk. Megismerkedünk a forgalmi és kereskedelmi dolgozók munkájával, a különböző közlekedési ágak jellemzőivel, érdekes előadásokat hallgatunk a tananyaggal kapcsolatban. Ezek a gyakorlatok nagymértékben segítik a szakmai tantárgyak gyors, pontos elsajátítását.

Egyesek véleménye az, hogy a vasút nem jól fizet. Néhányszor — szakmai gyakorlaton, látogatások alkalmával — beszélgettünk forgalmi szolgálattevőkkel és egyéb beosztású forgalmi dolgozókkal. Amikor érdeklődtünk jövedelmük felől, *a legtöbben 3000—3500 Ft körüli összeget mondtak. Ez pedig nem rossz kereset.*

Lényegében a negyedik év végére megismerjük a szocialista közlekedés ágazatait és azok kapcsolatát, a belső és külföldi közlekedési hálózatot, a forgalom nehéz, veszélyes, felelősségteljes, de szép munkáját segítő távközlő- és biztosítóberendezések működését és kezelését, valamint a belföldi és nemzetközi vasúti személy- és árufuvarozás szabályait.

Minden tanév végén — kivéve a negyediket — szakmai termelési gyakorlaton veszünk részt, ahol tovább ismerkedünk a vasút technikai elemeivel.

A negyedik év végén az érettségi után várnak bennünket a közlekedési ágak, elsősorban a MÁV. Munkánk, a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat, *a vasúti foglalkozások között talán a legváltozatosabb, legérdekesebb.* Veszélves ugyan, de a mai fejlett technika lehetővé teszi a korszerű biztosítóberendezések alkalmazását, hogy jobb, gyorsabb, biztonságosabb legyen a vasúti közlekedés. A mi munkánkat már ilven korszerű berendezések segítik.

Édes László
I/C

Öregek napja két községben

Bánréven és a közigazgatásilag hozzá tartozó *Sajópüspöki* községben külön-külön tartották meg a szinte már hagyományossá vált ünnepélyes eseményt: *az öregek napját.*

A kedélves, egyben megható ünnepségen megjelentek a párt- és tömegszervezetek, valamint a tanács képviselői is. Osztoztak a legidősebb korosztály taglainak örömében, s a vig kedélyű nénik felkérésére még táncra is perdültek.

De tulajdonképpen azért fogtam tollat, hogy elmondjam: *a rendezésben és a szervezésben legtöbbet Babik István ózdi vasutas, a bánrévei szakmaközi bizottság elnöke tett.* Ugvancsak sokat segített ezenkívül *Kovács Elemér*, Bánréve állomás szakszervezeti bizottságának titkára. Mindketten községünk igen aktív társadalmi munkásai.

Köszönjük fáradozásukat.

Murányi Tibor

A vasutassport München előtt

Lapunk sportrovatában cikksorozatban mutattuk be a felszabadulás utáni nyári olimpiák történetét, középpontjában a vasutas sportolókkal. Az 1968. évi, Mexikóban lebonyolított olimpiával ért véget a sorozat, amely vitathatatlanul bizonyította, hogy sportolóink *Londonban, Helsinkiben, Melbourne-ben, Rómában, Tokióban* és *Mexikó Cityben* egyaránt helytálltak és részesei voltak az egész sportvilágot elismerésre késztető magyar sikereknek.

Mexikóval tulajdonképpen véget is érhetett volna a sorozat, *ha az egész sportvilág nem készülne lázasan az 1972. évi olimpiára, amelynek színhelye a bajor főváros, München lesz.* Újabb nagy olimpia elé nézünk. Mexikóban 112 ország mintegy 7500 sportolója vett részt, de ezek a számok Münchenben — minden bizonnyal — még növekedni fognak. Nagyobb, szélesebb körű lesz a versengés a győzelmekért, a pontokat jelentő helyezésekért.

München „félidejében"

A Magyar Olimpiai Bizottság és az *MTS Országos Tanácsa* közös határozatának megfelelően, 1970. év az 1972-re számításba jövő magyar versenyzők tudása felmérésének éve volt. Most még játszhattunk az eredményekkel és a számokkal. *A „játék" nem sikerült rosszul,* hiszen az elmúlt évi világbajnokságokon és Európa-bajnokságokon számos nagyszerű győzelmet, értékes helyezést értek el versenyzőink olyan számokban, amelyek a müncheni olimpia programján is szerepelnek. E versenyek pontszámítása alapján *Magyarország sportolói* a Szovjetunió, az Egyesült Államok, a Német Demokratikus Köztársaság, a Német Szövetségi Köztársaság és Japán mögött, a hatodik helyen végeznek Münchenben.

Tehát továbbra is a világ sportjának élvonalában maradna a magyar sport az 1970-ben elért eredményeivel. Ez nem fantasztikus jóslat, hanem a pályákon, a sport küzdőterein elért eredmények alapján történő reális számítás. *A vasutas sportolók a hatodik helyezésben is „benne vannak"*, miként a mexikói olimpián is kivették részüket a pontgyűjtésből. Mint ismeretes, csupán a BVSC 11 mexikói olimpikonjából mindannyian ponttal tértek haza.

Most is ez a fő törekvés. A vasutassport szakvezetői mindent elkövetnek, hogy Münchenre a legjobban készülhessenek fel élversenyzőik. Egy kiragadott példa is élénken bizonyítja állításunkat: *a vasutas vívó olimpiai jelöltekkel jobb- és balkezes edzők is foglalkoznak.* A felkészülés eredményességét egy másik példa is igazolja: az 1966—1970. évek között megrendezett világbajnokságokon, Európa-bajnokságokon *csupán a BVSC versenyzői 93, illetve 59 pontot szereztek az olimpiai számokban.* Ha ezt a „normát" Münchenben is teljesítik, úgy a magyar sport remélhető sikeréhez dereksarán hozzájárulnak . . .

Negyvenöt BVSC-s a válogatott keretekben

Ezekről a kérdésekről, lehetőségekről beszélgettünk 1971 elején *Kiss Mihállyal,* a BVSC elnökével.

— *Vasutas szempontból* — mondotta a többi között — *ismét vívóinktól, úszóinktól, birkózóinktól és súlyemelőinktől várhatjuk, hogy Münchenben pontot szereznek.* Annyi már bizonyos, hogy minden eddiginél több vasutas sportoló képviseli az ötkarikás viadalon hazánk színeit. Csupán a BVSC-nek *jelenleg 45 versenyzője szerepel a különböző sportágak olimpiai kereteiben.* Ez azt a reményt ébreszti bennünk, hogy mintegy 20—25 sportolónk el is jut Münchenbe.

A BVSC elnöke egy nagyon lényeges dologra hívta fel a figyelmet. Mint ismertette, ez év május 1-től leszűkített olimpiai keretek kezdik meg minden sportágban a közös felkészülési munkát. *A vasutas sportegyesületek — hiszen nemcsak BVSC versenyzők szerepelnek a keretekben — egymást is támogatják.* Kiss Mihály arra kérte a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályát, hogy kísérje figyelemmel ezt a közös munkát, és ha a felkészítésben, irányításban hibát, hiányosságot talál, úgy segítő bírálattal mutasson rá időben ezekre.

A BVSC elnöke jól ismeri az egész ország vasutas versenysportjának életét, helyzetét. Így nemcsak a BVSC olimpiai kerettagjait tudta felsorolni, hanem a többit, a vidéki vasutas egyesületek olimpiai kerettagjait is.

— *Az 1972. évi müncheni olimpiára készülünk, de félszemmel már 1976-ra, Montrealra is figyelünk* — fejezte be ismertetését. — Ezért ezek a tehetséges fiatalok éppen úgy készülnek klubjainkban, mint azok, akik már-már a zsebükben érezhetik a müncheni repülőjegyet.

Helyes előrelátás, igazi vasutas pontosság . . .

Vedres József

GYŰLÉS 200 NŐ RÉSZVÉTELÉVEL

Mintegy 200 nődolgozó részvételével január 15-én gyűlést rendezett a budapesti igazgatóság pártbizottsága az igazgatóság kultúrtermében. A gyűlésen *Turai Istvánné,* a pártbizottság nőfelelőse ismertette a dolgozó nők helyzetéről szóló párthatározat végrehajtásából adódó feladatokat. Részt vett az értekezleten *Rékasi István,* a budapesti területi bizottság titkára, *Tóth János,* az igazgatóság vezetője, *Török János,* a pártbizottság titkára és *Pánczél Pálné* KISZ-titkár.

Az értekezlet részvevői tiltakozó táviratot fogadtak el, melyben szolidaritást vállaltak *Angela Davis* mellett, megmentéséért. A haladó amerikai néger filozófusnő — mint a négerek egyenjogúságáért folyó harc egyik szószólója —, ellen ugyanis a kaliforniai *San-Rafael-i* bíróság gyilkosság, emberölés és fegyveres rabszöktetésre való összeesküvés címén emeltek vádat.



Az értekezlet részvevői egyhangúlag elfogadták a tiltakozó távirat szövegét.

LAKÁSCSERE

— Győr belvárosi, 2 szoba összkomfortos, központi fűtéses, gázboyleros, III. emeleti lakásomat elcserélném hasonló, vagy 1 szoba hálófülkés budapesti lakásra. Tóbiás Béla, Budapest, XIII., Rajk László (volt Pannónia) utca 56. II. em. 2. Érdeklődni telefonon 403—974 számon (39. mellék) lehet. Személyesen fenti címen 17—20 óráig.

— Elcserélném előszobás, fürdőszobás, hozzátartozó kert-gyümölcsössel, zöldövezeti, szép lakásomat hasonló nagyságú belterületire. Cím: Ambró János, Bpest, XV., Lenin u. 14.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Vörös Balázs, Csiba József Budapest; Urbán József Hegyeshalom; Murányi Tibor Bánréve; Bognár Károly Tapolca; Kiss János, Volosinovszki János Debrecen; Pacz József Curtici; Szücs Ferenc Hatvan; D. Tóth Sándor Kecskemét: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kiss István Csobánka; Sipos János Cegléd; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Búzás Gyula Pécs; Farkas Lajos Sátoraljaújhely; Horváth Béla Szombathely; Kránicz István Csoma-Szabadi: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

1. számból: 123 529/1970. 11. B. MÁV tényleges nődolgozók férjei részére bolgár szabadjegy engedélyezése.

123 817/1970. 11. B. A tényleges főfoglalkozású MÁV nődolgozók férjeinek utazási kedvezménye a szovjet vasutasok vonalain.

2. számból: 100 200/1971. 3. A. Vállalati segélyek ügyintézésének szakszervezeti hatáskörbe történő átadása.

100 231/1971. 3. A. Pályázati hirdetmény a bélmécsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV nevelőotthonokban történő növendékfelvételekre az 1971—1972. tanévre.

HÍREK

— KERTÉSZBÁL. *A budapesti vasutas kertészek január 16-án a Keleti pályaudvar kultúrtermében rendezték meg a tizenegyedik kertész bált, melyen éjfélkor virágokat sorsoltak ki a tombolán.*

— **Új vasútvonal építését** tervezik Athén és Tesszaloniki között. Az új vonalon lehetőség nyílik a 200 km/óra sebesség elérésére is. Ez lesz a görög vasutak első nagysebességre alkalmas fővonala.

— **Negyven év egy szolgálati helyen.** Kecskemét állomáson ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták azokat a vasutasokat, akik a múlt év végén nyugalomba vonultak. Közülük Tóth József főellenőr Kecskeméten töltött 40 évi szolgálat után vonult nyugalomba.

— **Huszonnégy óra alatt 700** vonat. Befejezés előtt áll a svájci vasutak berni csomópontján az új személypályaudvar építése. Az új pályaudvaron, amelyet a legkorszerűbb automatikával szerelnek fel, 24 óra alatt 700 vonatot is képesek lesznek fogadni, illetőleg továbbítani.

— *TANULÓ MUNKÁSOK. A miskolci járműjavító dolgozói közül közel hetvenen vesznek részt az 1970/71-es oktatási évben állami oktatásban. A szakszervezeti politikai iskola hallgatóinak száma 534.*

— *TEE-klub. A Brüsszel-Midi pályaudvaron elsősorban külföldi utasok részére Transz-európai Expressz Klubot rendeztek be. A klubban szalon, bár, fürdőszoba, tusoló, telefon, és több nyelven beszélő információs kisasszonyok állnak az utasok rendelkezésére.*

— **Jubiláló határállomás.** Az NDK nagy forgalmat lebonyolító határállomása, Bad Schandau dolgozói negyedszázados jubileumukat ünneplik. 1947 óta a teherforgalom a nyolcszorosára növekedett. Évente több mint 17 ezer tehervonat hagyja el az egyre jobban korszerűsödő határállomást.

Felkérem azokat a vasutasokat, akik az egykori Budai Önkéntes Ezred tagjai voltak, hogy február 13-án, fél 10 órakor jelenjenek meg a Déli pályaudvar felvételi épületének előcsarnokában, az ott levő Ezred-emléktábla ünnepélyes megkoszorúzása céljából. **Dr. Buru János.**

A sportmozgalom 1970. évi mérlege a miskolci területi bizottságnál

Éppen egy éve, hogy *Miskolcon* létrehoztuk a központosított tömegsportszertárt. Ezáltal 1970-ben már nagyobb körültekintéssel oszthattuk el a dolgozók sportigényeinek kielégítését szolgáló anyagi eszközöket.

A sportolási igényekre jellemző, hogy *az elmúlt évben 1604 dolgozó kapcsolódott be területi bizottságunknál a különböző sportmozgalmakba.* Az üzemi bajnokságokban 864-en vettek részt. Összesen 21 szakszervezeti bizottságnál rendeztek munkahelyi bajnokságokat, sportvetélkedőket.

Különösen jó példával járt elől az ilyen versenyek szervezésében a miskolci vontatási főnökség, az építési főnökség, a szertárfőnökség, a MÁV-igazgatóság és a Gyöngyösi Kitérőgyár. Ezeken a helyeken és másutt is megnőtt a KISZ-fiatalok, valamint a szocialista brigádok tagjainak sport iránti érdeklődése. Bár a legnépszerűbb sportág továbbra is a labdarúgás maradt, elég sok híve van a természetjárásnak, az asztaliteniszneknek és a sakknak is.

A felszabadulási jelvényszerző sportmozgalom befejeztével *csupán Miskolcon 380 piros, 585 fehér és 333 zöld színű emléklapot osztott ki az MVSC.* A szép kivitelű sportjelvényt 256 dolgozó érdemelte ki a követelmények teljesítésével. Ezenkívül a többi vasutas sportkörnél is eredményes volt a jelvényszerző mozgalom.

A hidasnémetiek az országos sportnapok keretében szereplelek kiválóan. Több sportágban versenyeztek a falusi, járási, megyei spartakiádon, végül az országos döntőn képviselték területünket, és ott a 3. helyen végeztek. Ezeken a spartakiádokon egyébként több mint 400 vasutas vett részt, akik a miskolci igazgatóság területén dolgoznak.

A már hagyományossá vált vasutasnapi sportvetélkedők rendezvényei mintegy 500 dolgozó nevezésével zajlottak le. A csapatok négy sportágban vívták a kupaküzdelmeket. Egyes sportágakban 13—16 szakszervezeti bizottság csapata indult. Az eredményeket a megyei sajtó és rádió is méltatta.

Az 1970-es év számottevő eseményei közé tartozik természetesen, hogy két új sportlétesítményt adtunk át — *Miskolcon* és *Ludason* —, s több tatarozást, csinosítást hajtottak végre a sportpályákon. Ezekhez mintegy 40—42 ezer forint értékű, 6000 órás társadalmi munkát adtak a dolgozók.

Juhász János

ÉRTÉKELÉS UTÁN

A SZOCIALISTA BRIGÁDOK FOLYTATJÁK A KONGRESSZUSI VERSENYT

A MÁV vezérigazgatóság dolgozói, szocialista brigádjai által a X. pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny értékelésének eredményeit ünnepélyesen hirdették ki a versenyidőszak befejezése után. Az ünnepséget az I. emeleti tanácsteremben rendezték, és részt vett azon *Szücs Zoltán* vezérigazgatóhelyettes, *dr. Pethes Imre,* a vasúti főosztály pártbizottságának titkára, *Duhony Gyula,* a szakszervezeti bizottság szervező titkára.

A versenyben részt vevő brigádok — állapította meg az értékelés — nemcsak teljesítették, *hanem túl is teljesítették vállalásaikat.* A kiemelkedő eredményt elért tizenöt brigád közül az első helyezést a házkezelő főnökség *Baross Gábor* bronzkoszorús szocialista brigádja érte el. Második lett a TBKF *November 7* szocialista brigádja, a harmadik helyezést a MÁV Nyugdíjhivatal *Lokomotiv* szocialista brigádja szerezte meg. Mindhárom brigádot pénzjutalomban és elismerő oklevélben részesítették, s a többi 12 brigád érdemelt is oklevél tanusítja.

Az első helyezett Baross Gábor brigád az ünnepségen bejelentette: *további versenyre hívja ki a vezérigazgatóság szakszervezeti bizottságához tartozó gazdasági egységek, szolgálati főnökségek brigádjait.* Céljuk a vezérigazgatóság és a kerület legjobb brigádja cím elnyerése, április 4., hazánk felszabadulásának évfordulója tiszteletére. Minden szocialista brigád elfogadta a felhívást, és csatlakozott a munkaversenyhez.

Nagy út áll mögöttünk...

Huszonhat éve, hogy a pécsi vasútigazgatóság csaknem egész területéről kiűzték a fasiszta csapatokat. A *Tolbuchin* marsall vezetése alatt álló 3. Ukrán Front katonái 1944. november 26-án a mohácsi hídfőtől törtek előre. Két nappal később a 32. gépesített dandár *V. V. Szinyin* századparancsnok vezette előretolt szakasza bejutott Pécsre, s másnap hajnalban a 6. gárda-lövészhadtest is bent volt a városban. November 29-én, a délutáni órákban Pécs teljesen felszabadult.

Három mozdony maradt

A vasutat a visszavonuló fasiszták nagymértékben szétrombolták. Jellemző, hogy *Pécsett mindössze három 375-ös megrongált gőzmozdony és egy üzemképes motorkocsi maradt.*

Az igazgatóság területén — egy 1945. év eleji jelentés szerint, amikor egy kis rész még a német megszállás alatt volt — 290 kitérő és a hozzájuk tartozó vágányhálózat nagy része elpusztult. Ezeket felszedték vagy felrobbantották. A *Kaposon,* a *Sión, Dráván* és a többi folyón, patakon átvezető nagyobb hidak közül 129-et semmisítettek meg a németek. *A szétrombolt műtárgyak száma meghaladta a háromezeret.* Az állomások felvételi épülete, a fűtőházak, víztornyok, őrhelyek, raktárak, műhelyek, szertárak többsége is elpusztult vagy súlyosan megrongálva, kifosztva hagyták meg a fasiszták.

Bár az igazgatóság területe az ország teljes felszabadulásáig hadműveleti területnek számított, a *Vörös Hadsereg* bevonulását követő napokban a vasút dolgozói nyomban hozzáláttak az újjáépítéshez. Az élet mielőbbi normalizálódását siettették a drávai frontszakaszon harcoló jugoszláv és bolgár csapatok is.

Azóta a romokon új élet született. A pécsi vasutasok büszkék arra, hogy a kommunisták felhívására és szakszervezeti szerveik mozgósítására elsőként indítottak újjáépítési munkaversenyt. Azután a kommunista párt májusi tanácskozásán megszületett a jelszó: *Arccal a vasút felé!* A dolgozók száz- és százezrei álltak az újjáépítés mellé, s fogtak hozzá a romok eltakarításához.

Szüntelen változás

A munkaverseny azóta is gazdasági és termelőmunkánk fontos részévé vált. Az elismerés jeléül igazgatóságunknál sokan kaptak helytállásukért soronkívüli előléptetést, kitüntetést, jutalmat. Eredményeink közé sorolhatjuk, *hogy ma már 752 szocialista brigádban 9565 dolgozó versenyez* területünkön a kitűzött mind magasabb célok eléréséért. A változó viszonyokat jól tükrözi többek között az is, hogy csupán az utóbbi három évben 1295 újítást adtak be nálunk a vasutasok, s ezek közül mintegy 400 került elfogadásra, illetve bevezetésre.

A harmadik ötéves terv időszakában a pécsi igazgatóságnál — 1969-ig bezárólag — *986 millió 183 ezer forintot fordítottunk a vasút korszerűsítésére.* A fejlődést jól érzékelteti, hogy míg 1938-ban egymillió 606 ezer utast szállítottunk, *1969-ben már 35 millió 509 ezer volt az utasok száma.* Közben olyan vonataink vannak, mint a *Mecsek-* és a *Somogy-expressz.*

A teherszállítás 1969. évi 12 millió 152 ezer tonnás teljesítménye szintén messze felülmúlja az 1938. évi 2 millió 464 ezer tonnát.

Növekvő megbecsülés

Az utóbbi néhány évben szociális berendezésekre, épületekre *28 millió 415 ezer,* egészségügyi célokra, napközi otthonok és nevelőintézetek bővítésére *11 millió 643 ezer forintot költöttünk.* A vasutasok ugyanebben az időszakban 183 lakást kaptak, ezenkívül 7 millió 700 ezer forint segélyben részesültek saját házuk építésében. Az időközben végrehajtott bérrendezések, az évente növekvő jutalmak és egyéb juttatások számadatai szintén mutatják, hogy a vasút dolgozói megbecsült tagjai társadalmunknak, és jól végzett munkájuk, helytállásuk alapján mind több és több megbecsülésben lesz részük. Ennek tudatában készültünk fel a negyedik ötéves tervben a ránk háruló feladatokra.

Halmai János
Pécs

Remekeltek a váci sakkozók

December végén tartotta évzáró közgyűlését a *Váci Vasutas Sport Egyesület.* Az elmúlt év munkájáról szóló beszámolót *Simonecz Béla,* az egyesület elnöke ismertette. A múlt évben a sakkozók szerepeltek a legjobban. Kiemelkedő eredményt értek el a Bunakanyar-versenyeken, ahol 27 csapat közül a negyedik helyen végeztek. A legeredményesebb versenyző *Herceg Oszkár* volt.

A labdarúgók különféle szervezési hibák miatt nehezen kaptak lábra. A régi edző nem tudta azt nyújtani, amit vártak tőle, s így *Bábi Mihály* vette át e tisztet. Irányítása alatt szépen szerepelt az együttes. A pálya rendbehozása folyamatosan halad. Tavaly előtt lényegesen gyengébben ment a csapatnak, s az előrelépésben nagy szerepe volt, hogy hat régi labdarúgó ismét csatasorba állt.

A motorcsónak szakosztály tagjai társadalmi munkában sokat dolgoztak a vízitelep korszerűsítése, csinosítása érdekében. A hazai versenyek mellett egyszer külföldön is szerepeltek.

Sz. L.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. FEBRUÁR 15.

NAPIRENDEN

az alapbérrendszer módosítása, a törzsgárda anyagi és erkölcsi elismerése

A szakszervezet elnöksége február 5-i ülésén megtárgyalta a vasutas dolgozók alapbérrendszerének módosítására és a törzsgárda tagjai erkölcsi és anyagi elismerésének szabályozására vonatkozó előterjesztést.

Mint ismeretes, a rangfokozati bértáblázat bértételei meghatározott összegek. Az 1964-et követő években a havibéres dolgozók alapbérének fejlesztésére fordított összegeket csak a munkaköri bérek emelésére használták fel. Ennek az lett a következménye, hogy *a rangfokozati bérnek az alapbéren belüli aránya az 1964. évi 31,7 százalékról 1970 végéig 28,2 százalékra csökkent.*

A dolgozók javaslatait, kérését figyelembe véve,

az elnökség úgy határozott, hogy az 1971-ben bérfejlesztésre rendelkezésre álló összeg jelentős hányadát a rangfokozati bérek emelésére kell fordítani.

Mégpedig úgy, hogy a felsőbb fokozatokban nagyobb mérvű emelés legyen, s ez is szolgálja a törzsgárda megbecsülését. *A tervezet szerint a rangfokozati bér aránya az alapbéren belül 28,2 százalékról 32,3 százalékra emelkedik.* A tervezett intézkedés átlagosan havi 94 forint egy főre eső emelést és havi 8,3 millió forint bérkihatást eredményez.

Az elnökség úgy foglalt állást, hogy az egyes frekventált forgalmi munkakörökben —

ahol különösen nagy a létszámhiány, feltétlenül szükséges a munkaköri bérek emelése is.

Mindkét rendelkezés végrehajtására még az első félévben sor kerül.

A munkások 2,6 százalékos bérfejlesztési keretösszegét, annak érdekében, hogy ezeknél az alapbérfejlesztés már az év elejétől kezdődően végrehajtható legyen — az 1971. évi munkaügyi tervekkel együtt az illetékes gazdálkodó szervek megkapták. *Ennek évi kihatása 46 398 000 forint.*

Az elnökség a csillagos rangfokozatok fenntartását a továbbiakban nem tartja szükségesnek. Minden dolgozót a szolgálati idejének és szakképzettségének megfelelő rangfokozatba kell klnevezni a várakozási idő eltelte után.

A vasúti főosztály előterjesztése alapján az elnökség elveiben elfogadta a törzsgárda tagjai fokozott erkölcsi és anyagi elismerésének szabályozását. A részletes kimunkálás megtörténte után a szabályzatot lapunkban közölni fogjuk.

A TERMELÉSI TANÁCSKOZÁS UTÁN

MINDENKI ISMERI FELADATÁT

A rákosi vontatási főnökség dolgozói január utolsó napjaiban mind a motor- és a kocsijavító részlegben, mind az utazószolgálatnál megtartották az idei év első termelési tanácskozását.

— Hogyan készültek fel a főnökség dolgozói és a szakszervezeti bizottság aktivistái az idei tennivalókra? — kérdeztük *Zombori Jánostól*, a tisztségében megerősített szbtitkártól.

— *A termelési tanácskozásokon elhangzott vélemények alapján úgy látszik* — mondotta a titkár —, *hogy a felkészülés megfelelő volt, mert a szocialista munkaverseny ereje, lendülete nem csökken, hanem még inkább fokozódik.* Ez főként azért nagy szó, mert tavaly a brigádmozgalom és a kongresszusi verseny adta lehetőségek kihasználásával főnökségünk dolgozói egészen kimagasló eredményeket értek el. Így például *a múlt évi tervet december 10-re befejeztük mind a motorjavító, mind a kocsijavító részlegben.* Ugyanaddig az időpontig az utazószemélyzet 109,9 százalékos vontatási teljesítményt ért el, s ez az adat hat fontos tervtényező kedvező alakulását foglalja magában. Sokat mond ezek közül, hogy az egy vonali mozdonyra jutó százelegytonnakilométer-tervünk 124,5 százalékra módosult év végéig, méghozzá a szolgálati órák viszonylagos csökkenése mellett.

— A motor- és a kocsijavítók ismerik-e az idei gazdasági feladatokat?

— *Igen, ismerik és pontosan tudják, mit jelentenek számukra a felvázolt adatok és követelmények* — hangzott a válasz. — *Termelési tanácskozásunk enélkül a sötétben tapogatódzó emberek gyülekezetéhez hasonlított volna.* Előttünk azonban világosan áll, hogy a motorjavító részleg idei tervfeladatában előírt 540 revizió és harmincnyolc D—3-as javítás, vagy a kocsijavítók által elvégzendő 400 részlegvizsga és 85 hűtőkocsi fővizsgája, hogyan aránylik a tavalyi eredményekhez.

— Lényegesen nagyobb az idei követelmény?

— Számszerűségét tekintve, nem nehezebb az 1971. évi terv a tavalyinál. Ha például a 85 hűtőkocsi fővizsgáját vesszük alapul: *a kocsijavító részleg dolgozói tudják, hogy a múlt évre 100 hűtőkocsi fővizsgája volt tervezve, ténylegesen mégis 128 hűtőkocsi fővizsgáját végezték el. Ezenkívül 4727 különféle teherkocsi futójavítása vált szükségessé.* A motorszerelők is győzték a munkát, sőt versenyfelajánlásaik teljesítése nyomán év közben egy M 62-es, két M 44-es Diesel-mozdony D—3-as javítását végezték el terven felül, majd pedig a pécsi igazgatóságtól átvállalták egy M 44-es főgépcsoport-cseréjét és Ferencvárosból egy másik M 44-es mozdony balesetes javítását. Mindezt még értékesebbé teszi, *hogy a kocsijavítók engedélyezett 69 főnyi létszáma időközben 38-ra, a motorjavítóké pedig 81-ről 46 főre csökkent.* Sajnos, a létszám folyamatos csökkenése még nem állt meg és éppen ebből adódik az idei feladatok legnagyobb nehézsége. Ezekből a feladatokból jócskán hárul tennivaló a szakszervezeti bizottságra és valamennyi dolgozóra.

Az elvégzett és az újabb feladatok felsorolása közben szóba kerülnek a vontatási főnökség szocialista brigádjai és a törzsgárda tagjai. A gyakori kezdeményezés és a lelkiismeretes munka jellemzi például *Tellér András, Bene Ferenc, Varga József, Varga Gyula* motorszerelő brigádvezetőket, *Kiss András* villanyszerelő brigádját, a brigádba tartozó *Juhász István* hegesztőt, *Major István, Szávai János, Skribek István* munkavédelmi őröket — akiken nagyrészt múlott, hogy üzemi baleset hosszú ideje nem fordult elő — továbbá *Kelemen Menyhért* szocialista brigádját és több munkabrigádot, amelyekbe sok kitűnő lakatos, festő és egyéb szakmunkás tartozik. Szakképzettségüktől függetlenül mindenkor készek egymást a munkában segíteni.

Az utazószemélyzetnél sem hlányoznak az ilyen tulajdonságú emberek. Elsősorban *Kovács László, Takács Sándor, Németh Gyula, Szabó József, Bognár Gyula* motorvezetők, *Bártfai István, Barna Miklós, Gazsi Albert, Szabó István* segédkezelők és *Bányánszki Lajos* mozdonyfelvigyázó tartoznak közéjük.

— *Amíg ennyi példamutató vasutast lehet nálunk kapásból felsorolni* — mondja az szbtitkár —, *addig nem kell tartanunk attól, hogy nem tudjuk az előttünk álló feladatokat elvégezni...*

K. J.

A szakszervezeti bizottságok szervezetileg is megerősödtek

446 alapszervezetben 5400 tisztségviselőt választottak a küldöttek

A hat területi bizottság 446 szakszervezeti bizottságánál és a szakszervezeti tanácsoknál befejeződtek a választások. A körültekintő, alapos előkészítő munka eredményeként a vezetőségválasztó taggyűlések, küldöttértekezletek az eddiginél jobban betöltötték hivatásukat. A választások sikerét elősegítette az a lelkiismeretes, körültekintő munka, amelyet a bizalmi választásoktól kezdve, az alapszervezetek megválasztásáig, a különböző szintű testületek, funkcionáriusok és aktivisták kifejtettek.

A beszámolókat az elmúlt választásokhoz viszonyítva igényesebben állították össze, tartalmasabbak voltak. *A bizalmi, műhely- (osztály-) bizottságok választásánál felmerült kérdések, javaslatok nagy teret kaptak a kollektívan készült beszámolókban.* A részanyagokat a vezetőség tagjai készítették el, a beszámolókat vezetőségi értekezleteken vitatták meg.

A beszámolók többsége a végzett munkáról színvonalasan és elemzően adott számot. Jól és helyesen használták fel számadásukhoz a szakszervezeti bizottságok a központ és a területi bizottságok által kiadott érvgyűjteményt. Részletesen foglalkoztak a beszámolók a határozatok végrehajtásával, a törvényesség helyzetével, az üzemi és szakszervezeti demokráciával, az érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységgel, a munkaverseny és a termelés problémáival. Helyenként azonban *nem tudta átfogni a szakszervezeti munka egészét, mert helytelen arányokat alkalmaztak, a beszámoló összeállításánál feleslegesen nagy teret szenteltek egy-egy részfeladat ismertetésének.*

Néhány kisebb szakszervezeti bizottság kivételével mindenütt készítettek határozati javaslatot. A beszámolókhoz viszonyítva e tervezetek, ha szerkezetében, felépítésében mutattak is javulást az előző időszakhoz viszonyítva, *nem minden esetben határozták meg a legfontosabb tennivalókat, tartalmilag nem mindenütt feleltek meg az igényeknek.* A tagság érdeklődése e téren is megnyilvánult, mert több helyen értékes javaslatokkal kiegészítve fogadták el a határozati javaslat tervezetet.

A beszámolókhoz és a határozati javaslat tervezetekhez több olyan hozzászólás kapcsolódott, amely nagyobb csoportok, rétegek problémáját tárta fel. *Többen szenvedélyes hangon bírálták a gazdasági vezetés üzem- és munkaszervező tevékenységét abból a megokolásból, hogy a korszerű járműpark a lehetőségekhez képest nincs kihasználva.* Az új mozdonyok alkalmazásával kedvezőbbé vált a vontatási dolgozók munkakörülménye, ezzel szemben a forgalmi dolgozók munkaintenzitása a korábbinál jelentősebb mértékben fokozódott. Ugyancsak a helytelen munkaszervezés, de több helyen a létszámhiány következtében is, a forgalmi és vontatási dolgozóknál magas a szolgálati órák száma. Ennek következtében *nem biztosítják kellően a pihenőnapok és fizetett szabadságok kiadását.* Addig, amíg a népgazdaság más ágazatalban fokozatosan csökken a munkaidő, a vasúti munka néhány nagyon fontos területén, ott, ahol az igénybevétel is fokozottabb mértékű, *még a kollektív szerződésben előírt munkaidőt sem tartják be.* Élesen vetődött fel, hogy ezekben a nagyon fontos munkakörökben sok a távolléti, illetve készenléti óraszám és ezt a dolgozók szintén a helytelen munkaszervezésnek tulajdonítják.

Az építési és pályafenntartási szolgálat dolgozói, valamint a rakodást végzők a nehéz fizikai munka fokozottabb gépesítését kérik. A népgazdaság más ágaiban már rendszeresen biztosítják a dolgozók lakóhelytől a munkahelyig történő szállítását, a vasúton ez csak részben megoldott. Ez a körülmény rövidíti a pályaépítők szabad idejét és késlelteti a hét eleji munkába állásukat.

Különösen rossz a helyzet a vasúton dolgozó nők ellátottsága tekintetében. Számos helyen akadályozza a nők fokozottabb bevonását, a létszámhiány enyhítését az, hogy számukra a különböző munkaterületeken még a minimális feltételek sem biztosítottak. Több helyen felvetették, hogy az intézményeknek, vállalatoknak is adjanak lehetőséget arra, *hogy különösen a nem forduló szolgálatos nődolgozók részére biztosítsák a kéthetenkénti szabad szombatot.*

A vasúti munka veszélyessége, a magas szolgálati órák száma, az egyenlőtlen munka, a szociális ellátottság alacsony szintje *kedvezőtlenül hat a vasút utánpótlására.* Az említett körülmények is előidézői a fluktuációnak.

A bérezéssel kapcsolatban a felszólalók többsége úgy nyilatkozott, hogy nem a jövedelem mértékével van alapvetően probléma a vasúton, hanem az elosztási rendszerrel. *Nem megfelelő a vasúton az anyagi ösztönzés, kevés a pré-*

(Folytatás a 2. oldalon)

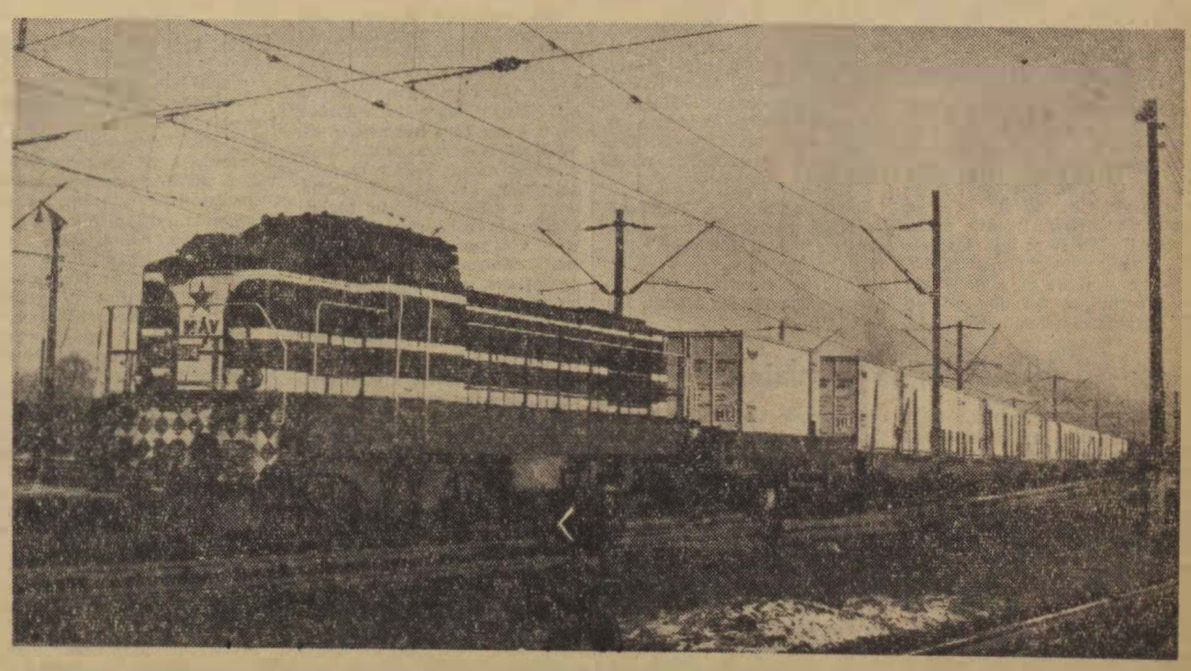
Szocialista szerződés fontos ipari alapanyagok szállítására

Az *Országos Érc- és Ásványbányák Vállalat* üzemei évente mintegy 3 millió tonna, az ipar számára nélkülözhetetlen alapanyagot szállítanak a felhasználó üzemek, gyárak részére. Ennek csaknem a fele, *1 millió 300 ezer tonna a budapesti vasútigazgatóság területén kerül feladásra.* Ilyen nagymennyiségű anyag elszállítása tervszerű, körültekintő munkát igényel. A vállalat és a budapesti vasútigazgatóság vezetői, *Tóth János* igazgatóval az élen, január 22-én ennek tudatában beszélték meg a szállítással kapcsolatos tennivalókat.

A megbeszélésen mindkét fél megelégedéssel szólt az 1970. évi munkáról. Az Országos Érc- és Ásványbánya Vállalat képviselői *megköszönték a vasút segítségét és elismeréssel beszéltek a vasutasok áldozatkész munkájáról.*

A múlt évi tapasztalatok összegezése után a két szerv képviselői *szocialista szerződést kötöttek, melyben kölcsönösen meghatározták, miként kívánják elősegíteni az 1971. évi szállítási feladatok teljesítését.* Annál is inkább, mivel a vállalat termékei úgyszólván teljes egészében a folyamatosan üzemelő kohászat, üveggyárak és öntödék alapanyag-ellátását szolgálja. Ha ezek az üzemek anyaghiány miatt leállnak, nagy kár éri a vállalatot, illetőleg a népgazdaságot. Éppen ezért a folyamatos, tervszerű szállítás biztosítása népgazdasági érdek is.

A budapesti vasútigazgatóság vezetői hangsúlyozták, hogy csak akkor képesek az igényeket kielégíteni, ha az üzemekkel való *szoros együttműködéssel maximálisan kihasználják a szervezésben rejlő tartalékokat.* A szerződésben foglaltak teljesítését a szerződő felek negyedévenként értékelik.



A MAV fővonalain egyre gyakrabban látni konténereket szállító tehervagonokat. Ez a felvétel például Rákosrendező pályaudvaron készült, ahol az M40 904-es számú Diesel-mozdony vontatta szerelvény első része MAV-kezelésű konténerkocsikból áll.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Választási tudósítások

Megvannak a feltételek a mozgalmi munka javításához

A vasúti szolgálati helyeken az elmúlt napokban lezajlott vezetőségválasztó taggyűlésekről, küldöttértekezletekről számtalan levelet, tudósítást kapott szerkesztőségünk. A levelek azt bizonyítják, *hogy a választások során szinte mindenütt sikerült megteremteni azokat a feltételeket, amelyek a szakszervezet tevékenységének gazdagodásához, aktivitásának fokozásához szükségesek.*

A X. pártkongresszus határozata is követelményként állította elénk a következő időszakra: *„Különösen fontos az, hogy a szakszervezetek szerepe növekedjen az üzemi közéletben mind a termelés fejlesztésében, mind a dolgozók ügyeivel, gondjaival való törődésben, művelődésük és egészségvédelmük segítésében."* Ugyanilyen hangsúlyt kapott a kongresszusi határozatban: *„A tömegekkel való kapcsolatok szélesítésének és erősítésének változatlanul nagy fontosságú követelménye, hogy tovább fejlődjön a kommunisták munkája a szakszervezetekben."*

A tudósítók tolmácsolták a vezetőségválasztó taggyűléseken egységesen megnyilvánult álláspontot is, amely szerint a következő időszak feladatainak megoldásából minél több embernek ki kell vennie a részét, függetlenül attól, hogy párttagok vagy pártonkívüliek.

Bár helyszűke miatt nincs lehetőségünk arra, hogy valamennyi levelet közöljünk, mégis köszönjük a tájékoztató sorokat, s az alábbiakban megpróbáljuk összefoglalni tartalmukat.

Mennyiség, minőség, gazdaságosság

Fogas Pál, a szentesi építési főnökség dolgozójának vezetőségválasztó küldöttértekezletéről írott tudósításában például megemlíti, hogy a főnökség *szegedi, szentesi, bajai, kiskunhalasi, városföldi és békéscsabai* munkahelyeit képviselő 110 küldött egyhangúlag tudomásul vette és elfogadta a szakszervezeti bizottság kéthéves munkájáról szóló beszámolót, és hasznosítható javaslatokkal is kiegészítették a további munkára vonatkozó terveket. Az utóbbi évek egyik legfőbb eredménye, hogy a termelési feladatokra való mozgósításnál már *nem csupán a mennyiségi szemlélet uralkodik, hanem előtérbe kerültek a minőségi és a gazdaságossági követelmények is.* A szemlélet megváltoztatásában sokat segítettek a dolgozók 51 százalékát kitevő szocialista brigádtagok.

A múlt évi 124,6 millió forintos termelési terv végrehajtása nyomán tovább korszerűsítették a vasúti pályákat, *Szegeden 120 személyes munkásszálló, egy 15 lakásos épület létesült, Szentesen oktató- és kultúrterem, valamint egy korszerű, hatlakásos ház épült.* A bértömeggazdálkodás következtében a termelékenység stagnálása megszűnt, és folyamatos javulás mutatkozik.

A szentesi építési főnökség 11 tagú szakszervezeti bizottságának elnökévé *Tóth Istvánt*, titkárává *Baranyi Istvánt* választották.

Új és régi aktivisták

Boldizsár Gyula külön-külön tudósított a békéscsabai vontatási és a pályafenntartási főnökség, az állomás, ezenkívül Orosháza és Gyula állomás dolgozóinak vezetőségválasztó taggyűléséről, illetve küldöttértekezletéről. A beszámolók és a felszólalók, köztük a felsőbb szakszervezeti szervek és a vasútigazgatóság képviseletében megjelent vendégek *nagyra értékelték a beszámolási időszakban elért mozgalmi és gazdasági eredményeket, de a további tennivalókra is rámutattak.*

A jó eredményekkel függ össze többek között, hogy például a békéscsabai vontatási főnökségnél — írja Boldizsár Gyula — *152 aktivista és 50 bizalmi, illetve bizalmihelyettes segíti a szakszervezeti munkát.* Ezen a szolgálati helyen egyébként mintegy ötven nő dolgozik, s a most megalakult nőbizottság sikeresen működhet közre a nők élet- és munkakörülményeinek javítására irányuló feladatokban.

Békéscsabán, a minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját a beszámolási időszakban elnyert csomóponton a 11 tagú állomási szakszervezeti bizottság elnöke *Palotai Márton*, titkára pedig újból *Kalcsó Imre* lett. Ugyanezt a tisztséget a vontatási főnökségnél *Kegyes Lajos*, illetve *Kocsmáros Ferenc* tölti be. A pályafenntartási főnökség szb-elnökévé *Szabó Ferencet*, titkárává *Keslyár Mihályt* választották a 900 főnyi tagságot képviselő küldöttek. Gyula állomás szakszervezeti bizottságának elnöke *Kocsis József*, titkára *Süveges István* lett, Orosháza állomáson pedig elnökké *Nyári Györgyöt*, titkárrá *Bonus Györgyöt* választotta a tagság.

A *Szeged* állomáson, valamint *Szeged-Rókuson* a távközlő- és biztosítóberendezés fenntartási főnökségénél megtartott választásokról *dr. Bánkfalvi Gyula* és *Sziládi Sándor* tudósított. Ezekből a levelekből kiderül, hogy Szeged állomáson 11-ről 13-ra nőtt az szb-tagok száma, s változás történt az elnöki és a titkári poszton is, mivel *Bodor Ferenc* lett az új titkár, szb-elnökké pedig *Kerekes Gyulát* választották. Az előzően megválasztott 50 férfi és 16 női bizalmi között is sok az új aktivista, hiszen *a régi bizalmiak közül csak 27-et választott újjá a tagság.* Általában betegség, áthelyezés vagy a küszöbön álló nyugdíjazás tette szükségessé a személyi változásokat.

Ezzel szemben a TBFF-nél ismét az immár 18 éve szakszervezeti funkciót viselő Kónya György maradt az szb-elnök, illetve harmadszor is titkárrá választották *Molnár Lajost.*

Alkotó vita, jó javaslatok

Szűcs Ferenc Hatvanból küldött tudósítása a csomópont forgalmi, vontatási és pályafenntartási dolgozóinak szakszervezeti választásáról adott képet. *Legfőbb jellemzőnek a felszólalók aktivitását tartja,* mert — mint írja — a vontatási főnökség szakszervezeti vezetőségválasztó taggyűlésén tíz, a hatvan—salgótarjáni pft-főnökségnél lezajlott választásnál tizenkét, az állomási szb megválasztásánál tizenöt dolgozó fejtette ki véleményét, illetve javaslatát a beszámolót követő vitában. Kívánságként hangzott el többek között az újítómozgalom további segítése, az előírul tapasztalható huzavona megszüntetése, a kocsijavító-műhely röptetőjének felújítása és általában a vontatási műhelyben a munkakörülmények javítása.

A pályafenntartási dolgozók küldöttei *Hethő András*t, az állomási dolgozók *Szuromi István*t, a fűtőháziak *Kékesi Károly*t választották a szakszervezeti bizottság titkárává.

Rákosrendező pályaudvar forgalmi dolgozóinak vezetőségválasztó küldöttértekezletéről *Végh Gyula*, az szb termelési felelőse tájékoztatta szerkesztőségünket. Nagyra értékeli, hogy a reggel 8 órától délután negyed 3-ig tartó értekezleten a küldöttek felelősségük tudatában és igen színvonalas hozzászólásokkal kapcsolódtak a beszámoló feletti vitához.

A küldöttek nem akartak kifogyni a mondanivalóból — írja a tudósító. — A vita reális, értékelhető, mindvégig segítőszándékú volt. Határozati javaslat is született, melynek végrehajtása a vasút előtt álló népgazdasági célok elérését, a szocialista munkaverseny további kiterjesztését, a munkaidők csökkentését, az anyagi elismerés formáinak csiszolását, a szakszervezeti szervek önállóságának növelését szolgálja.

A küldöttek ismét *Bali Ferencet* választották az állomás szakszervezeti bizottságának titkárává.

Küldöttértekezlet a Balaton mentén

Dr. Buru János tudósítása a *MÁV Építési Géptelepi Főnökségénél* lezajlott küldöttértekezlet eseményeiről ad számot. A megoldott problémák között említette a szakszervezeti bizottság beszámolója az új munkásszálló felépítését, amelyhez hasonló létesítménnyel kevés szolgálati főnökség büszkélkedhet. A jövőben azonban több figyelmet kell fordítani a szocialista brigádmozgalom erősítésére, a munkavédelmi feladatok elvégzésére, a nők és az ifjúság helyzetének, munkakörülményeinek javítására, a szakszervezeti demokrácia szélesítésére.

Három Balaton-menti állomás dolgozóinak Alsóörsön megtartott vezetőségválasztó küldöttértekezletéről *Kiss Lajos* levelező tudósított. *„A szakszervezeti bizottságnak kétségtelenül szerepe volt abban* — írja —, *hogy Balatonfüzfő, Balatonalmádi és Alsóörs állomások dolgozói példamutatóan, balesetmentesen végezték munkájukat. Tervüket túlteljesítették, ezen belül a kocsikihasználás 103, a kocsitartózkodás 110 százalékra alakult."*

A tudósítás külön méltatja az ismét titkárrá választott *Batyky József* érdemeit, aki 1939-ben pályamunkásként kezdte vasúti szolgálatát, és 1943 óta forgalmi szolgálattevői beosztásban dolgozik. A felszabadulás óta tevékenyen vesz részt a mozgalmi munkában. A dolgozók, akik ismét kinyilvánították iránta érzett bizalmukat, remélik, hogy vezetésével sikerül majd újabb eredményeket elérni a további munkában.

A szakszervezeti bizottságok szervezetileg is megerősödtek

446 alapszervezetben 5400 tisztségviselőt választottak a küldöttek

(Folytatás az 1. oldalról)

miumban részesülők száma. Egyesek aránytalanul nagyobb prémiumot, jutalmat kapnak, mint amilyen mértékben hozzájárulnak a tervteljesítéshez. Új, ösztönzőbb prémiumrendszer kidolgozását, illetve bevezetését kérik. Sokan felvetették azt is, *hogy a törzsgárdatagok megbecsülése nem jut kellőképpen kifejezésre a bérezésben.*

Számos helyen szóvá tették, mind a beszámolókban, mind a hozzászólók, hogy nem biztosítják kielégítően az üzemi demokrácia gyakorlásához szükséges feltételeket. Nem visznek az üzemi demokrácia fórumaira olyan kérdéseket, amelyek lehetőséget biztosítanak az észrevételek, javaslatok megtételére. *Egyes gazdasági vezetők az egyszemélyi felelős vezetésre hivatkozva figyelmen kívül hagyják a dolgozók észrevételeit, javaslatait.* Nem egy helyen a bírálókat elmarasztalják. A termelési tanácskozásokon, brigád- és egyéb rendezvényeken a dolgozók részéről felmerült problémákra nem kapnak kielégítő választ, illetve a felvetéseket nem követik hatékony intézkedések.

A hozzászólók pozitívan értékelték a szakszervezeti szervek két választás között végzett munkáját. Hatékonyságában *növekedett a szakszervezet termelést segítő tevékenysége, a szocialista munkaverseny-mozgalom szervezése, a dolgozók mozgósítása.* Az eredmények mellett azonban azt is elmondották, hogy további jogos elvárásaik vannak a különböző szintű szakszervezeti szervekkel szemben. Az érdekvédelemben tanúsítsanak nagyobb igényességet és következetességet, az ügyek intézésében legyenek öntevékenyebbek — hangsúlyozták. *A tisztségviselők részéről elhangzott olyan kérés is, hogy rendszerességében és tartalmában javítsák a tájékoztatást és az oktatást.*

A jó előkészítő munka eredményeként lényegesen kevesebb esetben fordultak elő hibák, mint az előző választásokon. A taggyűléseket levezető elnökök jól felkészültek és határozottságukkal biztosították a zökkenőmentes lebonyolítást. Az előfordult kisebb hibákat körültekintőbb munkával, az irányelvek következetesebb betartásával a legtöbb helyen elkerülhették volna.

Az alapszervezeti választások, küldöttértekezletek értékelése még folyik. A teljesség igénye nélkül is elmondhatjuk, *hogy a 446 szakszervezeti bizottság mintegy 5400 tagja, a több mint 11 000 bizalmi, a munkabizottságok, társadalmi munkások az eddigieknél nagyobb feladatok megoldására is képesek.* A szakszervezeti mozgalomba bekerült új tagok friss vérkeringést, lendületet adnak a további munkához. Az alapszervezetek megerősödtek, kialakultak a közeli és távolabbi feladatok, amelyek megoldása tovább erősíti tömegkapcsolatukat.

Sz. Tóth András

Az szb-titkár

legjobb segítőtársa

A Kelenföldi Pályaudvar raktárnoki irodájában találkoztam *Borszéki Ferencel*, az állomás szakszervezeti titkárával. Az idén másodszor választották meg ebben a tisztségben, de már 28 éve dolgozik megszakítás nélkül munkahelyén. Kevesen ismerik nála jobban az itteni vasutasokat. Ebből táplálkozik népszerűsége, mert olyan, mint a fa, amelynek mélyek a gyökerei.

— *Nálunk nem volt szokás, hogy szóljunk a főnökségnek* — mondja — *de már ezt is megengedhetjük magunknak, ha nem úgy mennek a dolgok.*

— Ki a legjobb segítőtársa? — kérdezem.

— *Szilágyi Józsefné* — válaszolja habozás nélkül. — *Keresse fel, érdemes vele elbeszélgetni, hiszen a szakszervezeti bizottság egyik legrégibb tisztségviselője, gazdasági felelős.* Úgy kell nekünk, mint a családban az anya. Ő osztja be a pénzünket és mindig tudja, mire mennyit szabad kiadni, nehogy túllépjük a nagy család, a szakszervezet költségvetését.

Érdekes feladat

Csak néhány métert kell megtenni a személyzeti és számviteli irodákig. Szilágyiné ebédel, aztán betoppan a szobába. Ha nem mondanák a kollégák, akkor is tudnám, hogy ő az, akit keresek, mert kívülről is olyan, amilyennek a titkár leírta. Vidám és szolgálatkész, meglátszik rajta, hogy másfél évtizede foglalkozik az emberekkel.

— *Hát ez a funkció már csak rajtam marad, amíg nyugdíjba nem megyek* — mondja. — *De higgye el, nagyon érdekes feladat. Én már olvasni tudok az igényelt bélyegekből is. Ahol fizetik a tagdíjat, ott nincs különösebb baj. Ahonnan meg visszahozzák a bélyeget, ott valami nincs rendjén. Ilyenkor azután utánanézünk.*

— Most például honnan hoztak vissza bélyeget?

— *A kocsirendezőktől. Velük van a legtöbb bajunk.*

— Pedig úgy hallottam, ők keresnek a legjobban.

— Ez igaz, ezért érthetetlen a viselkedésük. Némelyik olyasmit is megenged magának, ami felháborító: *belép a szakszervezetbe, segélyt kér, megkapja és aztán kilép. Mások meg arra hivatkoznak, hogy nem ismerik a bizalmijukat.* Engem viszont ismernek, hiszen itt vesszük fel az embereket, itt kapják a pénzüket is.

„Nem cserélnék munkahelyet"

— Ön mivel elégedetlen?

— ?

— Tehát elégedett?

— *Van néhány problémám* — legtöbbször napokba telik.

— Mit szól ehhez a Szilágyi család?

— *Megszokták már, azt mondják, ez az én ügyem.* A férjem is itt dolgozik a pályaudvaron. Tavaly november 7-én igen büszke volt rám, amikor a szakszervezetben végzett munkámért *kiváló dolgozó* lettem.

Molát Ferenc

Tartalmas beszámoló, élénk vita

A Celldömölki Építési Főnökség vezetőségválasztó küldöttértekletén *Kiss József*, a szakszervezeti bizottság titkára adott számot a testület kéthéves munkájáról.

Az igen részletes, a szakszervezeti bizottság egész tevékenységét felölelő beszámolóból megtudtuk, hogy az építési főnökség 1969. évi teljesítményéért *kiváló főnökség* kitüntetést kapott 1970-ben, az építőipari szakszolgálatok részére meghirdetett jubileumi munkaverseny értékelése alapján pedig *első helyezést ért el.* Ehhez a szakszervezeti aktivisták is hozzájárultak. A 12-es számú építésvezetőségnél a szakszervezeti bizalmiak aktívan vettek részt a vállalások kialakításában, a szocialista brigádszerződések megkötésében. *A brigádok megbízásából ők tettek javaslatokat a kitűzött prémiumok szétosztására is.* Tehát nemcsak a kitűzött célok elérésénél vállalják a felelősséget, hanem az azzal járó anyagi jutalmak szétosztásáért is.

A beszámoló foglalkozott a szakszervezeti bizottság érdekvédelmi tevékenységével, az élet- és munkakörülmények javítása érdekében végzett munkával, kiemelve az eredményeket és feltárva a nehézségeket, hiányosságokat.

A beszámolót dícséri, hogy *a vitában 18 küldött kért szót, s kivétel nélkül mind a beszámolóban elhangzottakhoz kapcsolódtak.* A dícséret, s az elismerő szavak mellett a szakszervezeti munka gyengeségeit is bátran bírálták.

A választás során nem volt kétséges, hogy a jelölőbizottság javaslatait a küldöttek megszavazzák. A szakszervezeti bizottság titkára újból Kiss József lett. Ismerve az építési főnökség területén dolgozó szakszervezeti aktivisták, tisztségviselők áldozatos, felelősségteljes munkáját, minden bizonnyal, a jövőben feladataikat a jövőben is a dolgozók megelégedésére végzik el.

Horváth Ferenc

A vezetőségválasztó taggyűlésen történt...

A közelmúltban megtartott műhelybizottsági választáson, a szombathelyi járműjavító VIII. osztályán történt az alábbi eset:

A műhelybizottság vezetőségének beszámolóját vitatták meg a taggyűlés részvevői, amikor *Kiss Ferenc* szocialista brigádtag, pártalapszervezetünk titkára, szóba hozta, hogy a nemrég elhunyt *Süle István*, aki szintén a rugókovácsműhelyben dolgozott, három gyermeket hagyott hátra. A legkisebb közöttük hároméves, lányka.

Sok fontos kérdést kellett még a taggyűlésen megbeszélni, utána a vezetőséget megválasztani, az előbb felvetett téma mégis csak egy azonnali határozat megszületésével került nyugvópontra. A határozatot az üzemrész szocialista brigádjai hozták, s eszerint *a brigádok által felajánlott összegből a kislányt felruházzák, majd pedig az iskoláztatásához is segítséget nyújtanak.*

Boros Zoltán.

A MÁV vezérigazgatójának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének

IRÁNYELVEI

a munkaverseny-mozgalom továbbfejlesztéséhez

A Magyar Államvasutak tevékenységét az 1971—75. éves időszakban a népgazdaság negyedik ötéves tervéből a vasutra háruló szállítási igények kielégítése, valamint a saját ötéves tervében szereplő fejlesztési, korszerűsítési és egyéb előirányzott feladatok teljesítése határozza meg.

A vasút feladata a népgazdaság szállítási igényeinek gyors, pontos és maradéktalan kielégítésének biztosítása. A vállalati gazdálkodás keretei között a fő feladat teljesítése érdekében fokozottan előtérbe kerül:

a/. *a gazdaságosságra való törekvés;*

b/. *a személyszállítás kultúráltságának és a szolgáltatások színvonalának növelése;*

c/. *a termelékenység fokozása;*

d/. *a kereskedelmi szemlélet javítása, a devizaszerző és kímélő tevékenység fejlesztése;*

e/. *a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítása.*

A vasúti szolgálati helyeken arra kell törekedni, hogy a szocialista munkaverseny a fentiek figyelembevételével *hatékonyabban segítse a személy- és áruszállításban a MÁV-ra háruló feladatok végrehajtását* és az ezt szolgáló fenntartási feladatok elvégzését, az eszközök kihasználásának fokozását, a munka- és üzemszervezés, a gyártás és műszaki technológiai színvonal fejlesztését, az újítómozgalom kiszélesítését, a dolgozók kezdeményező készségének, szellemi erőfeszítéseinek hatékonyabb kibontakozását. az üzemi és munkahelyi demokrácia fejlesztését, *az emberséges, gyors és bürokráciamentes ügyintézést.*

A munkaverseny-mozgalom hatékonyságának fokozása érdekében állandóan megfelelő színvonalon kell tartani a verseny szervezését, irányítását, nyilvánosságát és mindezek érdekében együtt kell működni a szakszervezet és a KISZ illetékes szerveivel. *Törekedni kell a munkaverseny tartalmi színvonalának emelésére. Tovább kell javítani a közlekedési ágakkal — különösen a Volán-vállalatokkal — való együttműködést,* figyelembe véve a népgazdaság és a kölcsönös vállalati érdekeket, valamint a közlekedéspolitikai koncepcióból adódó feladatokat.

Biztosítani kell, hogy a dolgozók minden szinten állandóan ismerjék a szolgálati hely, üzem, üzemrész feladatait. *Az eddigieknél még jobban kell érvényesíteni az erkölcsi és anyagi ösztönzőkkel való hatékonyabb gazdálkodást,* azok szélesebb körű és rugalmasabb alkalmazását.

A gazdasági vezetők, szakszervezeti szervek és KISZ-szervezetek *segítsék a verseny helyileg legjobb formáinak kialakítását,* a vállalások kidolgozását.végrehajtását, az ifjúsági termelési mozgalmak megfelelő alkalmazását és kiszélesítését.

A gazdasági célkitűzésekkel együtt kell meghatározni a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, valamint egészségvédelmének állandó javítását, a munkabiztonság növelését, a szociális és kulturális ellátottság színvonalasabbá tételét, a dolgozók szakmai, politikai és általános műveltségének fokozását és mindezekkel kapcsolatban kiadott intézkedések következetes végrehajtását.

A várható feladatok teljesítésének elősegítésére a munkaverseny főbb irányelveit az alábbiakban határozzuk meg:

1 A népgazdasági szállítási igények kielégítésének biztosítása érdekében minden szállításra felkínált árut időben, a minőségi követelményeknek megfelelően kell elszállítani.

2 A gazdálkodás eredményességének növelése jelentős mértékben fokozható a ráfordítások csökkentésével. Valamennyi területen *központi feladat az önköltség csökkentése.*

3 A tehervonatok terv szerinti és menetrend szerinti közlekedésének javításával növelni kell az áruk kereskedelmi sebességét, a vonóerő gazdaságosabb felhasználását. és csökkenteni kell az utazószemélyzet leterhelését.

4 A korszerű vonóerő mind nagyobb mértékben jelenik meg a hálózaton. A helyes fordulótervek kialakításával, azok betartásával *el kell érni a vonóerő-kapacitás hatékony kihasználását.*

5 A vonatforgalom pontosságának növelése érdekében *biztosítani kell a személyszállító vonatok menetrend szerinti* indítását és közlekedtetését, az utazás kultúráltságának fokozását.

6 A vasút üzemeinél *központi feladat a javítási és gyártási tervek teljesítése,* a végzett munkák minőségének növelése, a ráfordítások csökkentése és a munka termelékenységének fokozása.

7 Az építési szakszolgálat területén *elsődleges feladat a termelési tervek teljesítése, a munka termelékenységének javítása,* a létesítmények átadási határidejének betartása, a rekonstrukciós munkálatok koncentrált ütemezés szerinti végrehajtása és a munkavégzés minőségének javítása.

8 A pályafenntartási, távközlési és biztosítóberendezési fenntartási főnökségek részére legfontosabb célkitűzés *a pályák és tartozékainak a forgalom biztonságát szolgáló berendezések minőségi állapotának javítása,* illetve megfelelő szinten tartása. Fokozottabban kell törekedni a munkaidő gazdaságosabb kihasználására, a termelékenyebb munkáltatásra.

9 Az anyagszerkezelési szakszolgálat területén a megfelelő mennyiségű, minőségű és választékú anyagellátásnak biztosítása a központi feladat. Ezzel egyidőben a gazdálkodás hatékonyabbá tétele érdekében csökkenteni kell a szakszolgálat önköltségét, fel kell számolni a vasútüzem szempontjából felesleges anyagkészleteket.

10 A vasútüzem műszaki fejlesztésének elősegítése *érdekében fokozottabban kell megvalósítani az újítási feladatterrekben kiadott célkitűzéseket.* Hatékony intézkedést kell tenni az újítási javaslatok elbírálására, az elfogadott újítások gyorsabb hasznosítására.

11 A vasútüzem központi irányító szervei részére a felsorolt főbb feladatok végrehajtásának elősegítését, a rendelkezésre álló eszközök hatékonyabb felhasználásának, a hálózati és területi érdekek célszerű összhangjának biztosítását határozzuk meg.

Fokozottan kell előtérbe helyezni a végzett munkával arányos anyagi és erkölcsi elismeréseket, azok időbeni kiadását, az elismerési rendszerek egységes és céltudatos továbbfejlesztését.

Az irányelvek azokat a fontosabb feladatokat tartalmazzák, amelyek megvalósítása elősegíti a fuvarozási igények kielégítését, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítását.

A vasútigazgatóságok a szakszervezet területi bizottságaival *együttesen az irányelvek alapján alakítsák ki éves célkitűzéseiket,* vállalásaikat és határozzák meg azokat az eszközöket, versenyformákat, amelyek biztosíthatják a feladatok maradéktalan teljesítését.

A szolgálati főnökség, üzemek a hálózati irányelvek, valamint a vasútigazgatósági célkitűzések figyelembevételével határozzák meg a főnökség, üzem és azon belül a munkahelyek éves vállalásait, a munkaverseny helyileg legjobb formáit, az erkölcsi és anyagi elismerések adományozásának feltételeit.

A szocialista brigádok az irányelvekben és célkitűzésekben rögzített alapelvek figyelembevételével a szolgálati hely konkrét feladatai alapján készítsék el éves vállalásaikat.

A *kiváló dolgozó* kitüntetések adományozásának követelményeként kell a szolgálati helyeknek előírni a sajátos feladatok végrehajtásánál az irányelvekben meghatározott alapvető célkitűzések teljesítését.

A vasutas KISZ-szervezetek az irányelvekben és a helyi célkitűzésekben meghatározott feladatok végrehajtását építsék be éves akcióprogramjukba.

A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége meg van győződve arról, *hogy a vasutas dolgozók eredményesen járulnak hozzá a népgazdaság negyedik ötéves tervének sikeres teljesítéséhez, a vasútra háruló feladatok maradéktalan végrehajtásához.* Megfelelő helytállással, a vasúti közlekedés kapacitásának gazdaságosabb kihasználásával, a munka- és üzemszervezés további javításával eredményes gazdálkodást folytathatunk, tovább javíthatjuk dolgozóink élet- és munkakörülményeit, mindezekkel járulhatunk hozzá nagy nemzeti célunk, a szocializmus teljes felépítéséhez.

Gulyás János s. k.
a Vasutasok Szakszervezete titkára

Dr. Mészáros Károly s. k.
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója.

Négyszeresére növelik a MÁV közgazdászok számát

Zánkán rendezték a vasutas közgazdászok első konferenciáját



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója beszél a részvevőkhöz.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A múlttal ellentétben — a vasút fejlesztésében kizárólag a műszaki szemlélet uralkodott —, ma már a vasúti közlekedés üzemvitele nem képzelhető el a műszaki-gazdasági szemlélet egysége nélkül. Ennek a gondolatnak a jegyében hívta össze tanácskozásra a *Vasúti Főosztály* 1. szakosztálya — a magyar vasút történetében első ízben — a MÁV közgazdászait, azokat a szakembereket, akiknek elsőrendű feladata van ennek a szemléletnek kialakításában és gyakorlati megvalósításában.

A vasutas közgazdászok első konferenciáját február első két napján a *Zánka—Kövecskál* állomás melletti vasutas üdülőben rendezték meg, mintegy száz közgazdász és a szakszolgálatok vezetőinek részvételével.

A konferencia első napján *Szűcs Zoltán* vezérigazgatóhelyettes ismertette az új közlekedési koncepció közgazdasági kérdéseit, a gazdasági mechanizmus reformjának tükrében. Az előadáshoz tizenöten szóltak hozzá.

A tanácskozás második napján *dr. Holló Lajos*, az 1. szakosztály vezetője előadásában a MÁV közgazdász-ellátottságát, a közgazdász-utánpótlási törekvéseket ismertette. Ez idő szerint *105 közgazdász dolgozik a vasútnál,* tehát minden tízezer vasutas dolgozóra körülbelül hét közgazdász jut. Ez nagyon kevés, sokkal többre van szükség a gazdaságos vasút megvalósításához. *Számukat 400 fölé szándékoznak emelni.*

Az előadást követő vitában felszólalt *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója. Többek között rámutatott: *valóban tarthatatlan helyzet, hogy a MÁV-nak, ennek a 150 ezer dolgozót foglalkoztató hatalmas üzemnek mindössze 105 közgazdásza van, de a gazdaságos, korszerű vasút megteremtését nem szabad egyedül az ő számuk gyarapításától várni.* Ezt az óriás feladatot csak minden vasutas összefogásával, mérnökök, közgazdászok, oktatók, tudományos kutatók, tervezők, nem utolsósorban pedig a külszolgálati dolgozók összefogásával, tehát egységes munkával lehet elvégezni. A kétnapos konferencia nemcsak a MÁV közgazdász-ellátottságának fontos ügyét próbálja előrevinni, hanem ennek hathatós hozzájárulásával, az eredményes munka révén a legnagyszerűbb célt, a tökéletes vasúti szállítást is igyekezzék elérni.

A vitában számos hozzászólás, bírálat, javaslat hangzott még el a közgazdászok eredményes foglalkoztatásáról. Végül elhatározták: *kidolgozzák, a vasút mely területein kell közgazdászokat alkalmazni.* Kimondták azt is: a jövőben évenként megrendezik a vasutas közgazdászok konferenciáját. — szf —

A vezérigazgatói elismerésre

jó év végi bizonyítvánnyal válaszoltak a Landler Járműjavítóban

Amióta az Északi járműjavító áttért a Diesel- és a villanymozdony-javításra, a megfogyatkozott, de a vontató járművek még mindig jelentős részét képező *gőzmozdonyok körülbelül egyharmadának javítása a Landler Jenő Járműjavító Üzemben összpontosul.* A teherkocsi-javítás sem lett kevesebb a Landlerben. Sőt. a növekvő szállítási feladatokkal arányosan, a hűtőkocsi-fővizsgával együtt, mind több munka hárul az üzemre. Ennek a feladatnak régi jó híréhez méltóan meg is felel, hiszen csak nemrégen, a múlt év első félévi teljesítményéért, kiemelkedő termelési tevékenységéért *vezérigazgatói elismerésben* részesült.

Vajon az első félévi jó bizonyítvány után milyen eredménnyel zárták az évet? Kérdésünkre *Fenyvesi István* igazgató és *Simon László*, a szakszervezeti bizottság titkára szerényen soroljják az önmagukért beszélő számokat.

Eredményes folytatás

A nyereségrészesedés szempontjából mért darabszámjavítási tervet 103,5 százalékra teljesítették. Ez azt jelenti, hogy 153 gőzmozdony nagyjavítását, 908 hűtőkocsi fővizsgáját és 1845 tehergépkocsi javítását végezték el. Hozzátehetjük: *derekas teljesítmény, különösen ha figyelembe vesszük, hogy 1969-hez képest 194 fővel kisebb munkáslétszámmal érték el.* Ez a fizikai dolgozóknak több mint 10 százaléka. Kilencven ember dolgát a munka alaposabb megszervezésével, az anyagellátás, az anyagmozgatás megjavításával pótolták az erre rászoruló részlegekben, 104 hiányzó helyett pedig a többiek „ráhajtottak", keményebben markolták meg a kalapács nyelét, intenzívebben kezelték gépeiket, szerszámaikat. *Ilyen módon 4,6 százalékkal növelte termelékenységét az üzem.*

Az is kiderül a beszélgetésből, hogy a vezetők jól megfontolt elemzéseken alapuló gazdasági rendelkezései, prémium- és bérintézkedései vetették meg mindennek az alapját. *Az eredményekben anyagilag is érdekeltté tették az osztályokat. Kimondták például, hogy egy teherkocsi-fővizsgának a tervezettnél gyorsabb befejezéséért a teljesítményszázalékon felül 200 forintot kap minden brigádtag, céljutalomként.* Meg is kapták majdnem minden esetben. A mozdonyosztályon hasonló célt tűztek ki a gépek leszerelésére. Itt 270 forint volt a fejenkénti céljutalom.

Bevált az önálló bérgazdálkodás

A bérgazdálkodást leadták az osztályoknak, a hozzáigazított termelési programokkal, az ösztönző feltételekkel együtt és az osztályok maguk határoztak a felhasználásról, az órabérjavításról, *a kiváló dolgozó* cím odaítéléséről stb. A bérgazdálkodás jó végrehajtásában jelentkező termelésnövekedés arányában emelkedett az osztályvezetők, a művezetők prémiuma is. Ez a rend bevált, mert nemcsak nagymértékben hozzájárult a termelékenység növekedéséhez, hanem jelentékenyen növelte a bérszintet, emelte a dolgozók keresetét. *A 10,40 forintos órabérátlag körülbelül 70 fillérrel emelkedett.* Ebben benne van a törzsgárdatagok megbecsülésére juttatott pótlék is, ami 1160 dolgozót érintett.

A párt és a kormány felhívására, hogy a dolgozók a nemzeti jövedelem egyszázalékos emelkedésével járuljanak hozzá az árvízkárok helyreállításához, *négy szabad szombatjukat áldozták. Egyegy alkalommal átlagosan 1200 ember jelent meg munkahelyén.* A négy szombaton két 424-es mozdony főjavítását egy 424-es futójavítását, 107 KY teherkocsi főjavítását végezték el, 388 fékszelepet, 62 tonna szürkeöntvényt, 580 kocsisiklócsapágyat, egy esztergagép nagyjavítását végezték el.

Sz. F.

Sturovói tudósítás

A MÁV dolgozói megtartották a vándorzászlót

Sturovo határállomás magyar és csehszlovák vasutasainak nemzetközi munkaversenyét január 30-án ünnepélyesen értékelték. A szobi vasútállomás kultúrtermében rendezett ünnepségen részt vettek a két határállomás vezetői és dolgozói, a Nove-Zamky-i kerület pártbizottságának, a pozsonyi vasútigazgatóságnak, Szlovákia Keleti Vasútigazgatóságának képviselői, illetve magyar részről *Balogh László*, a váci járási pártbizottság első titkára, *Rékasi István*, a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottságának titkára és *dr. Telek János*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője.

Az értékelés szerint, amelyet *Lengyel Ottó* főfelügyelő, a MÁV sturovói képviselője és *Nagy Kálmán* Sturovo állomásfőnöke ismertetett, *az első félévi verseny megnyerése után ismét a MÁV dolgozói hódították el a vándorzászlót.* A második félév megnövekedett feladataira jellemző, hogy 44 600-zal több, be- és kilépő kocsit kezeltek, illetve dolgoztak fel a határállomáson, mint a korábbi időszakban.

Rakományigazítást 637 kocsinál kellett végezni. Átrakásra 1536 kocsi került, s a rakományok súlya összesen 17 187 tonnát tett ki. Műszaki hiányosság miatt megjavítottak 5551 kocsit, ebből 2290-et úgy, hogy azokat a vonatból nem sorozták ki. *A magyar vasutasok jól szervezett és a csehszlovák vasutasok tevékenységével is szorosan összehangolt munkája következtében 85 800 koronával kevesebbet fizetett a MÁV a szomszédos vasút teljesítményeiért, elsősorban a tolatásokért.* A magyar vasutasok munkasikereihez nagyban hozzájárult a Sturovóban dolgozó kilenc szocialista brigád felajánlásainak teljesítése is. A felajánlások többsége a X. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott verseny időszakában fogalmazódott meg.

Csehszlovák részről felszólalt és gratulált *J. Streber*, Szlovákia Keleti Vasútigazgatóságának helyettes vezetője és *J. Jankovszki*, a Nove-Zamky-i kerület pártbizottságának titkára.

Az ünnepségen végül 24 000 forint jutalmat osztottak ki a munkaversenyben kiemelkedően helytállt magyar vasutasoknak.

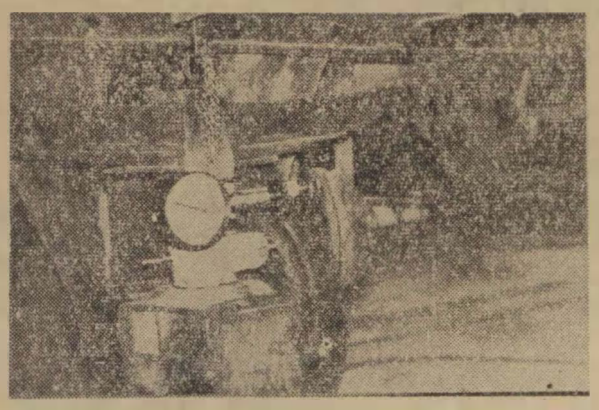
Cs. I.

Szabados főmérnök találmánya
fényt derít a rejtett hibákra

A debreceni mérőállomás járműsiklási kutatásainak eredményeire külföldön is felfigyeltek

Annak idején lapunkban megírtuk, hogy *Kelenföld* állomáson behaladás közben kisiklott az 5217-es számú személyvonat mozdonya. (1970. október 22-én történt.) Az mindjárt bizonyosnak látszott, hogy a kisiklást műszaki okok idézték elő. Ennek ellenére, a baleset valódi okainak kiderítése nehéz feladat elé állította a körülmények kivizsgálását végző műszaki bizottságot.

A „rejtély" megoldása elsősorban *Szabados Dezső* mérnökfőtanácsosnak, a debreceni járműjavító főmérnökének nevéhez fűződik. Nem azért, mert a vasútnál előforduló balesetek okainak megállapításához nem állnak rendelkezésre Budapesten is kiváló szakemberek, hanem azért, mert *ezt a kisiklást csakugyan olyan műszaki hiba idézte elő, ami talán még soha nem fordult elő a vasúti közlekedés történetében.* Szabados főmérnök viszont éppen a siklások speciális okainak kiderítésére irányuló kutatásoknak, az ilyen esetek megelőzését szolgáló tennivalók meghatározásának szentelte három évtizedes vasúti pályafutásának tekintélyes részét. Napi tizenkét órás munkaidejéből sokat fordít arra, hogy a kezdeményezésével 1968-ban létrehozott mérőállomás minél gyümölcsözőbben töltse be feladatát.



Egy háromtengelyes fűtőkazánkocsi csapágymérését végzik a középső tengelynél. A csapágytok és a hordrugó között látható mérőcella segítségével a jármű stabilitásának valamennyi jellemző adatát meg lehet állapítani

Hordozható mérőcella

De mielőtt a mérőállomás dolgozóinak az utóbbi időkben elért eredményeiről szólnánk, lássuk, hogy tulajdonképpen mi idézte elő az említésre méltó balesetet.

— *A kijelölt szakértő bizottság tagjaival egyetértésben abból a tényből indultam ki* — mondja Szabados Dezső —, *hogy* (ha nincs külső, erőszakos behatolás, és a pálya állapotában sem volt előzetes meghibásodás, mint ahogy ebben az esetben a vizsgálatok ezt teljesen kizárták) *a jármű keréknyomásának valamelyik ponton csökkennie kellett a kisiklás előtt.* De miért csökkent volna a keréknyomás, amikor a 424-es *régi, kipróbált és csaknem ötven éve jól bevált konstrukciójú mozdony?* Azután csakhamar kiderült, hogy *a forgóvázkeretben, illetve a nyomállványban talált repedés nem a kisiklás következménye volt, hanem éppen annak az előidézője.* Ez azonban olyan eredetű, hogy azt korábban *senki nem vehette észre,* mivel a rendellenesség *rugalmas alakváltozás formájában nyilvánult meg.* A mozdony álló, nyugalmi helyzetében a repedés mindig összezárult, és csak a menet közben kapott nagyobb ütődések, feszülések hatására nyílt szét, majd zárult össze ismét, míg végül is a baleset színhelyén levő kanyarban, Kelenföld állomás bejárati váltóin áthaladva, egyik pillanatról a másikra megtörtént a baj. *A vizsgálat ezt teljesen igazolta...*

A *főmérnök irányításával* végzett kutatómunka legfőbb eredményei közé tartozik, hogy már érvényben van az a rendelet, amely szerint újabban *a fővizsgás kocsik csapnyomásait szúrópróbaszerűen ellenőrizni kell.* Ezzel sok rejtett hibára derülhet fény. Régebben ilyen méréseket a járműjavító üzemekben nem végeztek, sőt a járműépítő gyárak sem foglalkoztak ezzel a feladattal. Nem is volt hozzá megfelelő módszer, illetve berendezés. Most azonban már van. *Szabados főmérnök találmánya a könnyű, kis helyen elférő, hordozható, különleges hidropneumatikus elven működő, 15 országban szabadalmazott mérőcella.* Debrecenben sikra szállnak azért, hogy ezzel nemsokára *minden fővizsgás kocsi „kimérésére" sor kerüljön.* Dolgoznak már azon a javaslaton is, hogyan terjeszthető ki vontató *járművekre* az efféle, rendszeres vizsgálat.

Siklott kocsik a „műtőasztalon"

A mérőállomás dolgozói ottjártunkkor éppen egy hattengelyes platókocsit vettek vizsgálat alá. Az 1962-ben *Győrben* gyártott, Navyh sorozatú, 31 55 480 0091—0 számú jármű nemrég nyílt vonalon siklott ki *Abádszalók* közelében, miután a 2. számú hordrúgója eltörött. *Utolsó revízióját 1970. szeptember 18-án fejezték be a miskolci járműjavítóban.* Nem ez az első eset különben, hogy hattengelyes kocsi forgóvázának középrúgója eltörött.

Most, a vizsgálat során olyan mérések következnek, ami sehol másutt nem végezhető el. Nem véletlen, hogy mióta országhatárainkon túl is híre ment az itt folyó munkának, többször látogattak külföldi szakdelegációk a debreceni járműjavítóba. A NIKEX Külkereskedelmi Vállalat útján például Japán vasúti járműipara is érdeklődött a MÁV szolgálati találmányaként szabadalmaztatott készülék, illetve módszerek iránt.

Mielőtt a hattengelyes kocsi csapnyomásmérésére sor kerül, *Zádor László* mérőállomásvezető és *Torma Gábor* csoportvezető irányításával a geometriai méréseket végzik el az ide beosztott munkások. Részt vesz a feladatokban *Kányási László* technikus is, aki az üzemi KISZ-szervezet, illetve a *fiatal mérnökök, közgazdászok, technikusok tanácsa* által kiírt pályázatra készít szakdolgozatot a kísérleti eredményekről. *A fiatal technikust Szabados főmérnök patronálja,* mondván, hogy ebben az évben ő már „megkapja az obsitot", vagyis nyugdíjba megy, és az itt maradóknak folytatniuk kell a most már jó mederben haladó, de még sok feladat megoldására hivatott kísérleteket.

A hattengelyes kocsiról a geometriai mérések kideritették, hogy a kocsiszekrényben 22, a forgóvázban 24 milliméteres elcsavarodás van, s minden valószínűség szerint ez okozta a siklást, illetve a hordrúgótörést. A csapnyomásmérés pedig — megfelelő kombinációs módszer alkalmazásával — pontosan kimutatja, hogy ilyen körülmények között, különböző vontatási helyzetekben miként alakulnak a keréknyomások. A csapnyomás megállapítására szolgáló erőmérőcellák egyébként — miután behelyezik azokat a jármű csapágytokja és a hordrúgókötegcsap közé — geometriai mérések nélkül is kimutatják a rendellenességeket, a könnyen siklláshoz vezető hibákat. Négy darab mérőcellával például egy kéttengelyes vasúti kocsi összes mérései elvégezhetők.

Cél: a biztonság növelése

Az itt dolgozó szakmunkások — *Csige János, Takács Gyula, Nyéki Sándor, Geréb János és Riskó Tibor* — nagy ügyszeretettel mesélik a Ba 361 pályaszámú, keskenyvágányú személykocsi kalandos életútját:

— *Az 1957-ben gyártott jármű feltűnően sokszor ugrott le a sínről,* ezért a honos kisvasutak igvekeztek mindig megszabadulni tőle. Debrecenből Nyíregyházára került. onnan Ceglédre „passzolták", de „sikamlós" természete a tüzetes műhelyi vizsgálatok és javítások ellenére sem változott meg. Volt rá eset. hogy a futópróbák is siklással végződtek, ezért már-már ki kellett selejtezni a kocsit.

— Akkor hozattuk be a mérőállomásra. Méréseink mindjárt kimutatták, amire semmilyen más módszerrel nem lehetett rájönni: *torziós elváltozások következtében üzemközben gyakran módosultak a keréknyomások, s ez tette a kocsit siklásra hajlamossá.*

— *A kimérés és az azt követő javítás után hatvan kilométeres sebességgel is megh úzattuk a kis „vullmann-kocsit", s azóta nincs vele baj...*

A hasonló példákat hosszan lehetne sorolni, amelyek jól érzékeltetik, hogy *a MÁV debreceni mérőállomása sokat tesz a vasúti közlekedés biztonságának növeléséért,* s megfelel azoknak a követelményeknek, amelyek szerepet játszottak létrehozásában.

Szabados Dezső főmérnök és a mérőállomáson dolgozó szakemberek azonban meg többet akarnak tenni a megteremtett lehetőségek hasznosításáért. Birtokukban olyan mérőberendezések vannak, amelyekkel még a legkorszerűbb vasutak és járműgyártó cégek sem rendelkeznek. Ezzel a MÁV-nál gyakorlatilag megoldott kérdés a kísérleti és üzemi mérések számos, korábbi problémája.

— *További célunk* — mondják —, *hogy vasutunk valamennyi járműtípusának megállapítsuk és táblázatokba foglaljuk azokat a jellemző adatait, amelyek felhasználhatók majd akár a kocsik javításánál, akár azok korszerűsítésénél, vagy akár új járműszerkezetek kialakításánál is. A munkát elkezdtük, de célunk teljes megvalósításáig sok még a tennivalónk.*

Kovács József

Elők, vigyázzatok!
Egy év alatt 48 halálos és 45 csonkolásos baleset

Az elnökség legutóbbi ülésének napirendjén szerepelt a vasút 1970. évi üzemi baleseteinek értékelése. A három napon túl gyógyuló, vasutasokat ért üzemi baleseti helyzet a következőképpen alakult:

48 koporsó

— az összes balesetek száma 3253
— ebből csonkolásos: 45
— halálos: 48
— a kiesett munkanapok száma: 109 377
— 1000 főre eső baleset: 21,98

Leggyakoribb a baleset

— nyílt pályán dolgozó,

— anyagszállítást, rakodást, tárolást, végző,

— kocsirendezői, sarusi, vonatkísérői, váltótisztítói, váltóőri, mozdonyvezetői, fűtői munkakörben szolgálatot teljesítők körében.

A halálos esetek megoszlása szakszolgálatonként:

pályafenntartás	14
gépészeti szolgálat	16
forgalmi szakszolgálat	16
járműjavítás	2

Az üzemi balesetek abszolút száma 1969-hez viszonyítva 5,2 százalékkal csökkent ugyan, de ez egyáltalán nem változtat azon a szomorú tényen, hogy mind a csonkolásos, mind a halálos esetek száma hárommal emelkedett.

Egy év alatt 48 halálos baleset! Megindultság, fájdalom nélkül nem lehet elmenni e szám mellett. 48 halál. akkor, amikor egy is tragédiát jelent.

48 életerős, legtöbbször ereje teljében levő munkatársunk áldozta életét a munka mezején. *48 család vesztette el az apát, férjet, fiat, testvért, 48* hírvivő a legszomorúbb hírrel: *akit annyira hazavártak, nem jön többé.*

Az elhunytakon már nem tudunk segíteni. A családnak nyújtott anyagi segítség, vigasztaló szó — *sajnos, nem pótolhatja az elvesztett férjet, apát, gyermeket.* De minden egyes eset intő példaként kell, hogy szolgáljon az élőknek.

Egyetlen lépés végzetes lehet

A halálos esetek okait keresve, nemegyszer vagyunk kénytelenek megállapítani, *hogy az áldozat utasítás ellenes magatartásával követte el a végzetes hibát.* Ütközők közé belépés álló testhelyzetben, úrszelvénybe lépés, magasfeszültség figyelmen kívül hagyása, járművek tolatásánál, gurításánál a technológiai fegyelem megsértése szerepel igen gyakran az indító okok között.

Azokat az embereket, akik ezt a jóvátehetetlen hibát elkövették, a végzetes pillanatban is a kötelességteljesítés vezérelte. De egyetlen rossz mozdulat, egyetlen lépés elég volt a tragédia bekövetkezéséhez. Ez lebegjen előttünk, élők előtt. Gondolkozzanak ezen el azok, *akiknél a rutin már gyakorlattá tette az utasítás ellenes munkat,* akik úgy érzik, hogy ők annyira otthonosan mozognak a vágányok, kocsik között, hogy őket nem érheti meglepetés. Sajnos, így gondolkodott a 48-ból nem egy. Gondolkozzanak el a szomorú statisztikán azok a vezetők, akik irányítása alatt eluralkodhatott ilyen gondolkodásmód.

Modernebb berendezésekkel, a szociális és munkakörülmények javításával, a rakodásgépesítés fokozásával és egyéb eszközökkel csökkenthető a veszélyforrások száma. *Ilyen célra a vasút a negyedik ötéves tervben több mint 2 milliárd forintot fordít.* De a gépeket, berendezéseket ezután is emberek működtetik. Igen sok munkafolyamat veszélyességét csökkenteni lehet, de teljesen kiküszöbölni nem. Vannak és egyre modernebb, veszélyre figyelmeztető berendezések, eszközök lépnek működésbe. De mindezek csak segítenek az elhárításban. Emellett ezek csak holt eszközök, *a meggondolatlan, veszélyes lépést nem tudják mindenkor megakadályozni.*

Ha már nem „zaklatnak"

Tehetünk és teszünk adminisztratív intézkedéseket. Megbüntetjük, felelősségre vonjuk a baleset bekövetkezéséért vétkeseket, szigorítjuk a balesetvédelmi oktatást, kidolgozunk óvórendszabályokat, technológiai utasításokat, szigorítjuk az ellenőrzést. *De nem tudunk minden ember mögé egy másikat állítani, aki megállít parancsolna a végzetes lépés előtt.*

Itt az értelemre és az érzelemre egyaránt apellálni kell. *Magunk és munkatársunk életéért, testi épségéért egyaránt felelősek vagyunk.* Ne vegyük zaklatásnak azok szavát, akik a veszélyre figyelmeztetnek. *Addig jó, míg „zaklathatnak", sokak előtt közhelynek tűnő, unalmasnak tartott figyelmeztetéssel.* Ha már nincs ilyen reagálás, akkor már késő. A múlt évben eltemetett 48 halottunk egy része is bizonyára így reagált a figyelmeztetésre, szükséges rossznak tartotta a baleseti oktatást.

A figyelmeztetésből, az oktatásból soha nem lehet elég. A szolgálati vezetők, munkavédelmi aktivisták, munkavédelmi őrök ténykedését, figyelmeztető szavát sokan durván visszautasítják. Ezek vésék jól emlékezetükbe a szomorú számokat: *öt év alatt 238 munkatársunk halálos, 174 pedig csonkolásos balesetet szenvedett!*

G. J.

Ahol tíz éve megállt az idő

A közelmúltban történt. *A rákosrendezői kocsijavító műhelyben egy fiatalember jelentkezett munkára.* Elsőként a műhelyt, azt a helyet szerette volna látni, ahol majd dolgozni fog. A művezető egy cseppet sem jött zavarba, kezével mint áldást osztó pap, körbemutatott a szabadban látható teherkocsikra, szerszámokra, és így szólt:

— *Ez itt a rákosrendezői teherkocsijavító műhely...*

Bokáig érő sárban

A fiatalember csak állt, nézte a pályán mozgódaruval felemelt kocsikat, az aláékelt kocsiszekrényeket, a leszerelt kerékpárokat, *a bokán felül érő sárban, a szabad ég alatt dolgozó munkásokat,* és minden magyarázkodás nélkül megfordult, s elindult a Rákospatak mellett, hogy máshol próbáljon szerencsét.

Mintha a szél is csípősebb lett volna itt Angyalföld szívében, a körvasút, a Landler Jenő járműjavító, Rákosrendező és a Hámán Kató Vontatási Főnökség által bezárt szögletben.

Behúzódunk az irodába, s a műhely gondjairól beszélgetünk. A legutóbbi termelési tanácskozás jegyzőkönyvét lapozgatom. Ebben mindaz benne van, ami ennek a kicsi, de hasznos műhelynek a problémáit jelenti. *Itt nyolc-tíz évvel ezelőtt megállt az idő.* A rég kiöregedett műhelyt azért nem fejlesztették, mert küszöbön volt Rákosrendező mindent átfogó rekonstrukciója.

A jegyzőkönyv, amely a munkások panaszait rögzíti, *élő vádirat.* A technika forradalmát éljük, s itt még mindig egy áttételes, csigasoros kéziemelővel emelgetik fel alvázjavításhoz a kocsikat. Mivel ezzel a négytengelyes kocsikat már nem tudják emelni, így azok kerékcseréjét sem tudják elvégezni. Csapnyomásmérő hiányában a siklott kocsikat sem lehet beméri, jóllehet Rákosrendező gurítóján akadna ilyen munka. *Az ósdi szerszámokat, az emelőket kétkerekű kordékon mozgatják egyik helyről a másikra.* Ez télen a süppedő, laza talajon, sárban, hóban nem könnyű munka.

Anyaghiány gátolja a javítást

Csaknem minden értekezleten szóvá teszik az anyaghiányt: *nincs csavarkapocs, rugós alátét, ütköző és ablakfelhúzórúd.* Emiatt gyakran akadozik a javítás.

Elmondták, hogy az OPW-kocsik, melyek hazánk területén futnak, nagyon javításigényesek. A CFR-kocsik padlóját gyakran kell cserélni, jóllehet a CFR gazdagabb deszkában, mint a MÁV. De sok javítást igényelnek a CSD, BDZ- és PKP-kocsik is.

— *Néhány évvel ezelőtt még 110—120 emberrel dolgoztunk* — mondja *Orgonási László* csoportvezető. — *Akkor naponta játszva javítottunk 80—90 kocsit,* ami azt jelentette, hogy az éjszaka betolt kocsikat aznap estére mindig kiadtuk a forgalomnak. A kocsik tehát maximum 24 órára estek ki a forgalomból. Ma a 42 tagú gárdával 35—40 kocsit javítunk csak meg. *A kocsik tehát napokat várnak javításra vagy legjobb esetben jelentős költségterheléssel gurulnak Budapestről Celldömölkre, Dombóvárra,* vagy más vidéki műhelybe, oda, hol nagyobb a kapacitás.

Ígéret már van

Igaz István kocsivizsgáló, a műhely párttitkára bólogat, és hozzáteszi:

— Szinkronban vagyunk Rákosrendező állomással. Mi kevesen vagyunk, tehát kevesebb kocsit tudunk javítani. Az állomáson viszont kevesebb a sarus, ez úgy áll arányban ezzel a ténnyel, hogy több kocsi sérül. Ebből keletkezik az a bizonyos többlet, amit már nem tudunk megjavítani. *Nagyon sok a munkánk, szerencsére jó a szellem. Az értekezletek, a taggyűlések aktívak. A dolgozók bátran megmondják véleményüket. Sajnos nem minden jut el az illetékesekhez. Sokszor egészen kis dolgokat sem lehet elintézni.* Hogy csak egyet mondjak: az emberek régen kérik a gumicsizmát, mert a bakancs, amit kapnak, nem megfelelő a magas vízben, hólében. *Ígéret már van, de csizma még nincs!*

A legnagyobb baj az, hogy aggasztóan csökken a munkáslétszám. *A fiatalok ilyen munkakörülmények közé nem szívesen jönnek.* Az is baj, hogy nehéz a műhely megközelítése. Villamos, autóbusz, vonat, minden messze van. Aki hozzánk szegődik, annak naponta hosszú gyalogtúrát is vállalnia kell.

A latyakos hóban ülve hegeszt egy fiatalember. Nagy fekete üveg borítja az arcát. Néhány méterrel távolabb óriási kalapáccsal vaséket vernek be a hosszgerenda és a kocsiszekrény közé. Mint gyerekjáték emelkedik a magasba egy fedett vasúti kocsi. *Tóth Béla* lakatos, a műhelybizottság titkára serénykedik körülötte. *Szabó József, Ócsai János és Rábenspeek János,* mint műtőasztalt az orvosok, körülállják a „beteget". A nehéz kerékpár engedelmesen gördül ki a kocsi alól. Pattognak, zuhognak a kalapácsok a szabad ég alatt.

Gergely József

Nincs „üres járat" a dombóvári csomóponton

Párosversenyre hívták a szegedieket

— Már a múlt év végén, amikor még a kongresszusi felajánlásaink sikeres teljesítésén munkálkodtunk, felvetődött nálunk a „hogyan tovább" kérdése. Elhatároztuk, hogy az új esztendő első negyedében sem lesz „üresjárat" a munkánkban. Töretlen lendülettel folytatjuk a versenyt — mondotta a dombóvári vasúti csomóponton *Tóth Ferenc*, a pártbizottság titkára. — Az alkalmat erre az adta, hogy a régebbi kiváló baráti kapcsolatainkat, párosversenyt szervezünk a szegedi vasúti csomóponttal.

Mindkét csomópont dolgozói alapvető követelménynek tekintik szocialista versenyükben a *Kiváló csomópont* adott célkitűzéseinek teljesítését. Talán sem a szegediek, sem a dombóváriak esetében nem túlzás, ha azt mondjuk, hogy legszebb hagyományaikat folytatják a párosversennyel.

Nehéz évet zártak

A dombóváriaknál maradva megállapíthatjuk, hogy a színvonal, amelyről indulnak a párosversenyben, meglehetősen magas. *Dombóvár állomás például rendkívül nehéz évet zárt a múlt esztendő végével.* Miután a budapesti, a pécsi, a bátaszéki és a gyékényesi vonalon rendszerint vágányzár gátolta a nappali forgalmat, *munkájuk mintegy 70 százaléka az éjszakai órákra tolódott át.* Feladataikat ötvennél kevesebb dolgozóval kellett elvégezniük. A létszámhiány éppen a legfontosabb területen, kocsirendező, sarus és vonatfékező munkakörökben mutatkozott.

Az állomás rendezőjében az előző évhez képest mégis *79 509-cel növelték a gurított kocsik számát, és 26 665-tel több kocsit indítottak, mint a bázisévben.* Javították személy- és tehervonataik menetrendszerűségét. A kocsitartózkodási idő 87,3 százalékos célkitűzését 88,78 százalékra, tehervonataik terhelését 102,1 százalékra teljesítették. Az állomás utazószemélyzete 103,28 százalékra teljesítette az egy szolgálati órára eső vonatkilométer-tervet. A rakodási részlegnél 2,22 mázsával növekedett az egy munkaórára jutó mozdított súly.

Hogyan sikerült mindezt elérniök, amikor a múlt évben is változatlanul a régi technikai adottságokkal dolgoztak?

— *Dolgozóink fokozott helytállásának köszönhetők a kiváló eredmények. Mindegyik részlegünk fegyelmezetten, jobb szervezéssel végezte munkáját* — jellemezte eredményeik forrását *Monori István* állomásfőnök. — *Kedvező hatással volt dolgozóink munkalendületére, hogy a külön premizált célkitűzéseket is rendre teljesítettük. A havi átlagbér 242 forinttal növekedett állomásunkon.*

Kiváló eredményeket ért el a vontatási főnökség is. A pontos értékelést ugyan csak ezután kapják meg, de — amint *Bus Károly* vontatási főnök elmondotta — az már biztos, hogy *az őszi forgalomban 107 százalékos százelegytonna teljesítést értek el.* Igazzatósági viszonylatban egyedül a dombóváriaknak sikerül a járművek 80 százalékos üzemkészségét biztosítani az őszi forgalom hónapjaiban. A biztonságos közlekedés célkitűzését teljesítve 100 ezer forint jutalmat kaptak.

A vontatási főnökség M62-es Diesel-mozdonyai magas szállítási teljesítményeket tettek lehetővé, s az utazók havi átlagban 300 órás szolgálattal rendkívül sokat vállaltak magukra. *A gépek üzemkészségét javította, s a túlórák csökkentését is lehetővé tette a 14 tagú „operatív csoport" megszervezése.* Ők éjjel is javították a mozdonyokat. Elsőként oldották meg az M62-es dugattyúk ónozását — házilag. Javítóbázisuk fejlesztése érdekében *körpályás darut helyeztek üzembe a motorszínben.* Az öttonnás darut, amely öt javítóvágány kiszolgálását végzi, az *Északi Járműjavító* szállította, de villamos szerelését házilag végezték. A KISZ-fiatalok segítették a vízellátás elkészítését, ami az M62-es gépek dinamójának kipróbálásához nélkülözhetetlen. Egyéb társadalmi munkáik mellett a vontatási fiatalok is jelentős részt vállaltak a személyszerelvények előfűtésére szolgáló gőzfűtési telep megépítésénél.

Ami vonzó a fiataloknak, s ami nem...

S ha már a fiatalok eredményeit említettük, arról is érdemes szólni, hogy a korszerű technika rendkívül vonzó a dombóvári vasutas fiatalok számára. *Sok érettségizett fiatal dolgozik már motorvezetőként, és a dieselműhelyben csaknem kizárólag fiatalokkal találkozhatunk.* A tavaly vizsgázott 33 járműlakatosból 28 fiatal maradt a vontatási főnökségnél. Azok is kezdenek már visszaszállingózni, akiket korábban „elcsábított" a Láng Gépgyár Dombóvárra települt üzeme.

Korántsem tapasztalható ilyen érdeklődés a még Dombóvárott üzemelő tucatnyi 520-as gőzmozdony iránt. A fűtőhiány ezeknél már alig megoldható. *A fűtők 3500—4000 forintos havi keresete ellenére az őszi forgalom idején Szerencsről kellett fűtőket hozni, a főnökség kisegítésére.* Így aztán érthető, hogy ma is „kegyes" cselekedetként emlegetik, hogy 11 fiatal mozdonyvezető a csúcsforgalom idején önként vállalt tüzelést 520-as gépen — persze tisztes célprémium fejében... De érthető az is, hogy a főnökség nagyon várja a további fejlesztést, ami lehetővé teszi majd, hogy végleg búcsút mondjanak a derék, viszont rendkívül munkaigényes 520-as gépeknek.

Jól kezdődött az új esztendő a dombóváriak számára. Munkájukat a kongresszusi verseny során elért színvonalon tartották, *s most kíváncsian várják a Szegedről érkező híreket.* Bíznak abban, hogy a párosverseny mellett az is elősegíti munkájukat, amit a szegedi csomóponttal lebonyolítandó tapasztalatcsere nyújthat valamennyi szolgálati ág dolgozói számára.

(L—cz)

Egy rendelet, amely régi sérelmet orvosolt

Megszűnt a magasabb szakcsoportba történő átminősítéssel járó hátrány

Az államvasúti dolgozók rangfokozati besorolásáról szóló és jelenleg is érvényben levő 133 001/1963. I/2. sz. rendelete 1964. január 1-én lépett hatályba. Ez a rendelet a korábbinál sok tekintetben kedvezőbb. Mindenekelőtt *megszüntette azt a rendszert, hogy az egyes szakcsoportok között 10 évi szolgálati időnek megfelelő rangfokozati különbség legyen.* A magasabb szakcsoportba belépő újfelvételes dolgozónak ugyanis a korábbi besorolási rendszerrel 10 év rangfokozati előnye volt az alacsonyabb szakcsoportban levő régi dolgozóval szemben.

Lényeges alapelv volt az is, hogy *az egyes szakcsoportokban csak az ott eltöltött szolgálati időt lehetett figyelembe venni.* Ez különösen az átminősítések esetében volt kedvezőtlen. Ha ugyanis egy dolgozó megfelelő képesítés megszerzése után jogot szerzett a magasabb szakcsoportba való átminősítésre, *akkor az új szakcsoportnak csak a legalacsonyabb rangfokozatába lehetett őt átminősíteni.* Ezzel egyrészt olyan helyzet állhatott elő, hogy egy régi dolgozó az átminősítés folytán alacsonyabb rangfokozatba került, mint amilyenbe az átminősítés előtt volt. Másrészt, az ilyen hosszabb szolgálati idővel rendelkező dolgozó az átminősítéssel ugyanolyan rangfokozati helyzetbe került, mint ugyan azon a szakcsoportban kezdő újfelvételes dolgozó.

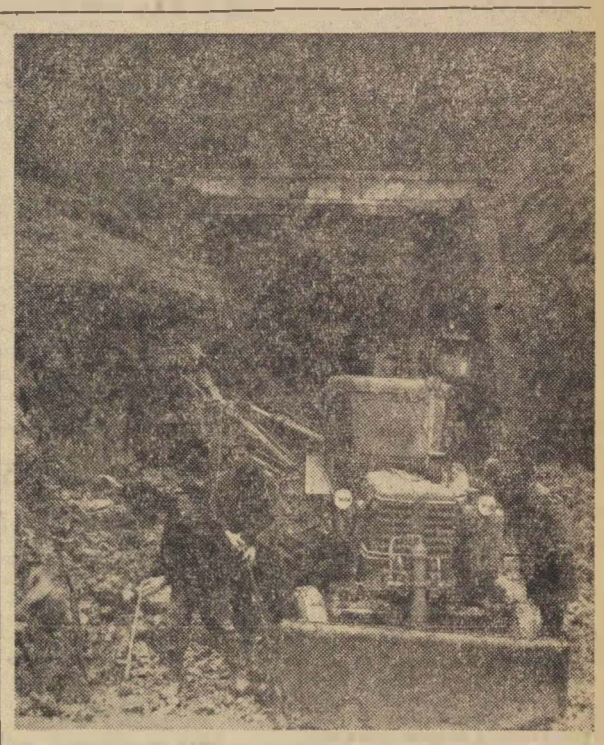
Az érvényben levő rangfokozati rendszernek 1964. január elsejével történt bevezetésével egyidejűleg minden kinevezett dolgozót egy összehasonlító táblázat alapján elért rangfokozatának megfelelően kellett besorolni.

Ez a rendelkezés csak az 1964. január 1. után átminősítésre került dolgozókat elégítette ki. *Azoknál a korábban átminősített dolgozóknál azonban, akiket ugyan magasabb szakcsoportba soroltak, de hosszabb szolgálati idővel is alacsonyabb ragfokozatba kerültek, a feszültség nem szűnt meg.* Ennek feloldására — az anyagi lehetőségek megteremtésével egyidejűleg — jelent meg a *Hivatalos Lap* 1970. évi 28. számában az 1964. január 1. előtt magasabb szakcsoportba átminősített dolgozók rangsorhelyzetének rendezéséről szóló 112 639/1970. 1. D. számú rendelet.

A rendelet alapján meg kellett állapítani, hogy az 1964. január 1. előtt átminősített dolgozónak szolgálati ideje alapján 1970. december 31-én mi lenne jelenlegi szakcsoportjában az új rangsorhelyzete. Ennek megállapításánál *a szolgálatba lépés évének első napjától számított 5 éves várakozási időket kellett figyelembe venni.* Az így megállapított rangsorhelyzet azonban csak kiindulási alapnak számít, mert időközben a dolgozó soronkívüli előléptetésben is részesülhetett, ami előnyt jelentett a számára, és amelyet most nem veszthet el. *Ezért szól a rendelkezés úgy, hogy az 1951. évi január 1-től kapott soronkívüli kinevezéssel nyert időelőnnyel korrigálni kell az előbbiek szerint megállapított rangsorhelyzetet, és ennek megfelelően kell a dolgozót 1971. január 1-i hatállyal kinevezni.*

Ezzel újból rendeződött egy hosszabb ideje húzódó probléma, amely évi 6,5 millió forintos bérkihatással sok, a törzsgárdához tartozó vasutast érintett.

Dr. Szabó Miklós



Az Aszód—Balassagyarmat—Ipolytarnóc közötti vonalon, mint az a sajtóból ismeretes, Becske és Magyarnándor között földcsuszamlás következtében használhatatlanná vált a pálya. Képünkön földgyalú segítségével tisztítják meg az alagút bejáratát.

(Laczkó Ildikó felvétele)



PRESSZÓKAVÉ, KAKAO, HIDEG UDITÓ ITALOK, BUFÉÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BÉLYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták.

Utolsó nap Kenyában

UJSÁGHIR: A kenyai vasutas- és bányász szakszervezet meghívására 1971. január 11-én Szabó Antalnak, a vasutas-szakszervezet főtitkárának vezetésével, háromtagú delegáció utazott tanulmányútra Kenyába. A delegáció tagjai: Vigh Árpád, a Bányaipari Dolgozók Szakszervezetének titkára és Szalai István, a SZOT nemzetközi osztályának munkatársa.

A meghívás alapján eredetileg 1970. decemberben terveztük az utazást. De mivel a szükséges útiokmányok beszerzése kissé elhúzódott, csak januárban utazhattunk. Gépünk január 11-én a késő esti órákban szállt fel a Ferihegyi repülőtérről és másnap, a reggeli órákban menetrend szerint érkeztünk Kenya fővárosába, *Nairobiba*, ahol legnagyobb meglepetésünkre megtagadták belépésünket. *A repülőtéren szolgálatot teljesítő határőr-szervek szerint vízumunk érvénytelen volt.* Mivel a fogadószervektől és a magyar nagykövetségtől a gép érkezésekor még senki sem tartózkodott a repülőtéren, úgy látszott, hogy dolgunk végezetlenül vissza kell fordulnunk. Félórás várakozás után azonban megjelent nagykövetségünk egyik munkatársa és a kenyai vasutas-szakszervezet gazdasági vezetője, akik beutazási vízum ügyében nyomban felvették a kapcsolatot a Külügyminisztériummal, *Két órába telt, míg megkapták az engedélyt és elhagyhattuk a repülőteret.*

A vízum körüli zavarok miatt az első napra tervezett programot módosítani kellett. A vezetőkkel nem délelőtt, hanem délután találkoztunk a kenyai vasutas-szakszervezet központjában. A kölcsönös bemutatkozások után megbeszéltük delegációnk kenyai tartózkodásának részletes programját, majd kölcsönösen tájékoztatást adtunk szakszervezeteink helyzetéről.

Másnap délelőtt üzemlátogatáson vettünk részt Kenya egyetlen, de még a mi viszonyainkhoz képest is nagy és korszerű járműjavítójában. Az üzem angol igazgatója, műszaki vezetői és szakszervezeti vezetői fogadtak bennünket. *A járműjavítóban 2600 dolgozót foglalkoztatnak és főként angol gyártmányú gőz- és Diesel-mozdonyokat, valamint vasúti kocsikat javítanak és ezekhez szükséges alkatrészeket gyártanak.*

Az üzemlátogatás során számunkra szokatlan ellentmondásokkal találkoztunk. Legfeltűnőbb az volt, hogy a *korszerű üzemben a fizikai munkások csak a legminimálisabb munkavédelmi és szociális ellátásban részesülnek.* Arról nem is szólva, hogy a legnehezebb fizikai munkát és kvalifikált szakmunkát végzők is *milyen alacsony bérért dolgoznak.* A vas- és színesfémöntő és festőműhelyekben a munkásvédelmi felszerelések szinte alig találhatók.

Érdeklődésünkre elmondták, hogy *még a mérgező por- és gázártalmaknak kitett öntők, formázók is napi nyolc órát kötelesek dolgozni és ez alatt meghatározott teljesítményt kell nyújtaniuk.* Az üzemben a legmagasabb képzettségű szakmunkások 600, a betanított munkások 400, a segédmunkások pedig 200 kenyai schillinget keresnek havonta. (Egy kenyai schilling, körülbelül 4,75 forintnak felel meg.) A bérek arányaira jellemző, *hogy a vezérigazgatóságon dolgozó gyors- és gépírónő átlagosan 1300 schillinget keres.*

A munkavédelmi hiányosságokkal kapcsolatos kérdéseinkre a szakszervezeti vezetők az üzemben nem válaszoltak. A következő napokban azonban őszintén elmondták, hogy a munkavédelmi képzés, s felszerelések hiánya miatt, *különösen az öntödékben, a kazánkovács műhelyekben elég gyakori a baleset.* Ilyen esetben, a baleset miatt kieselt napok tartamára az üzem a dolgozó családjának bizonyos összeget juttat. *A mi gyakorlatunk szerinti társadalombiztosítási rendszer Kenyában még nincs.* Ezzel szemben van elsősegélynyújtó hely és az üzem területén állandó készenlétben áll egy mentőkocsi, amely a súlyosabb balesetet szenvedő dolgozókat kórházba szállítja.

Január 14-én a Kenyát Ugandával összekötő vasútvonal egyik állomására látogattunk el. Az állomásfőnök és a helyi szakszervezeti vezetők kíséretében néztük meg a tiszta, korszerű berendezéssel felszerelt állomást. Ezután vendéglátóink megmutatták a város közelében levő csodálatosan szép *vízimadár rezervátumot*, valamint azt a helyet, ahol hatalmas tábla jelzi az *Egyenlítő* vonalát.

A következő éjszaka vonaton elutaztunk *Mombasába*, amely Kenya jelentős forgalmú kikötővárosa. *A területi vasutas-szakszervezet vezetőjével az élen az állomásfőnök és a nemzetközi kikötő vezetője fogadta delegációnkat*, majd egy fürge mozgású kis hajóval az egész kikötőt bejártuk.

Mombasából másnap gépkocsival indultunk vissza Nairobiba. Útközben még két, a vidékre jellemző állatokat és növényzetet magában foglaló, *nagy idegenforgalmat lebonyolító rezervátumot tekintettünk meg.*

Nairobiba delegációnkat fogadta a *Szakszervezeti Tanács* elnöke és egyik titkára. A kenyai szakszervezeti mozgalom helyzetéről az elnöktől kaptunk tájékoztatást. Elmondotta, hogy *a szakszervezetek a dolgozók mintegy 48 százalékát fogják össze.* A mintegy 36 szakmai szakszervezet közül a mezőgazdasági szakszervezet a legnépesebb. Ugyancsak nagyszámú tagságaggal rendelkezik a magyar HVDSZ-nek megfelelő szakmai szervezet. Ezek a vasutas-szakszervezettel együtt a legerősebb szervezeteknek számítanak Kenyában.

A kenyai szakszervezetek eddig egyik világszervezethez sem kötötték magukat. Ilyen céljuk a közeljövőre nézve sincs. Ugyanakkor azon munkálkodnak, hogy az SZSZNSZ-szel és az SZVSZ tagszervezeteivel kiépítsék a szakmai szintű kapcsolatokat.

Kenyában a szakszervezeti mozgalmat, éppúgy mint minden mást *a törzsi hovatartozás is széttagolja.* Emiatt különböző rivalizálások színtere a szakszervezet, ahol a vezető pozíciók megszerzéséhez szinte többet jelent a törzsi kapcsolat, mint a társadalmi, illetve a politikai álláspont. Ezért is lehetséges az, *hogy a kormány a szakszervezetek számos, a nemzetközi kapcsolatokra vonatkozó kezdeményezését hiúsítja meg.* Így például mereven elzárkóztak a szovjet szakszervezetek küldöttségének kenyai látogatása elől is.

Elmondta: **Szabó Antal**
főtitkár

Lejegyezte: **Visi Ferenc**

A Győri MÁV DAC az NB I küszöbén

Tavaszi rajt előtti labdarúgó körkép

A magyar labdarúgósport válsága — amely egy évvel ezelőtt még igen nagy volt — az utóbbi hónapokban hozott átszervezések, intézkedések, határozatok nyomán mintha enyhülni kezdene. A *Nemzeti Bajnokság* mérkőzéseinek nézőszáma ugyan még nem közelíti meg az „aranykorszakot", de a játék iránti érdeklődés növekszik. Mintha jó irányba haladó sinekre helyezték volna futballsportunk szerelvényét. Az 1970/71. évi bajnokságok kimenetelére ismét jobban „odafigyelnek" már a szurkolók, többmilliós táborukban a vasutas labdarúgósport hívei is.

A legnagyobb érdeklődés természetesen az NB I-ben szereplő vasutas csapat, a *Szombathelyi Haladás* szereplését kíséri a március 7-én induló tavaszi idényben. A Haladás a tavaszi idény bajnoki rajtja előtt így áll a táblázaton:

12. Sz. Haladás	15	5	3	7	[illegible]	[illegible]

Fehérvári Alfréd, a szombathelyiek edzője az őszi idény indulásakor — az egyesület vezetőivel egyetértésben — azt a célt tűzte a játékosok elé, hogy jó középcsapatként fejezzék be az 1970/71-es bajnoki évet. *Ez a célkitűzés azonban csak akkor valósulhat meg, ha a tavaszi idényben egyenletesebben, idegenben eredményesebben játszik a csapat.* Ősszel ugyanis legyőzte a Ferencvárost, de kikapott a Szegedtől. Az ősszel szerzett 13 pontból csak hármat tudott idegenből elhozni a Haladás.

Nagyon sokat mond és nagyon sokra figyelmeztet a csapat gólaránya is. A 16-os mezőnyben mindössze az Újpest, a Vasas, a Bp. Honvéd, a Ferencváros és az MTK — tehát a vezető csapatok — rúgtak több gólt, mint a szombathelyiek, viszont csak a bajnoki tabella alján álló Dunaújváros és Szeged kapott többet. A modern labdarúgás nem nagyon szép, de feltétlenül szükségszerű követelményének, *a szervezettebb védekezésnek kell eleget tenni Fehérvári Alfrédnak.* Igen sok, mérkőzések sorsát eldöntő gólt kapott ősszel a Haladás védelme azért is, mert lestaktikát alkalmazott, rosszul.

A kiesés veszélye nem fenyegeti a nagy múltú vasutas NB I-es csapatot, sőt, eredeti célkitűzését is megvalósíthatja. Kőszegen alaposan felkészült a fizikai követelményekre a keret, amelyben néhány változás is történt. Az első csapat keretéből *Iszak II., Szőke* és *Homolya* kimaradt, helyükre három fiatal játékos: *Király, Balogh* és *Baumgartner* került.

Még élénken él emlékezetünkben az a kedves ünnepség, amelyen az 1969. évi bajnokság után szakszervezetünk és *dr. Csanádi György* miniszter az NB I B-be feljutott három vasutas csapatot köszöntötte. Most, az új bajnokság tavaszi idénye előtt, a három újonc és a negyedik vasutasegyüttes, a *Székesfehérvári MÁV Előre* így áll a bajnokságban:

2. MÁV DAC	17	9	3	5	19:11	27
12. Sz. MÁV Előre	17	6	6	5	12:16	20
13. Debrecen	17	6	5	6	16:18	19
14. BVSC	17	6	5	6	24:27	18

A bajnoki táblázat önmagáért beszél. A négy vasutascsapat szurkolóinak van miért aggódniok. Nemcsak vasutaskörökben, de országszerte élénk érdeklődés kíséri a MÁV DAC versenyfutását az Egri Dózsával az NB I-be feljutásért. *Jelenleg az Eger előnye egy pont és jobb a gólkülönbsége.* Ez semmi esetre sem olyan nagy, amelyet tavasszal be ne lehetne hozni. Különösen, ha figyelembe vesszük, hogy tavasszal Győrben kerül sorra a talán döntő jelentőségű MÁV DAC—Eger rangadó. Ha a remek győri védőkhöz felzárkóznak a csatárok is, akkor szinte biztosra vehető volna a MÁV DAC számára az NB I-et jelentő második helyezés.

De ki tudja ezt garantálni?

A másik három NB I B-s vasutascsapatnak — sajnos — *a kiesés ellen kell tavasszal keményen megküzdenie.* Ismeretes, hogy az NB I B-ből három csapat esik ki és a viszonylag legelőnyösebb helyzetben levő fehérváriakat is csak három pont választja el a kieső zónában tanyázó Szolnoktól. A felkészülés ellen nem lehetett panasz. *Mégis, teljes erőbedobásra van szükség,* hogy ez a négy csapatunk annyi pontot gyűjtsön össze a tavaszi mérkőzéseken, amennyi elegendő lesz labdarúgósportunk második vonalának mezőnyéhez.

Vedres József

Gyöngyösi sikerek

A VI. TÉLI ÚTTÖRŐOLIMPIÁN

Az utóbbi időben egyre gyakrabban hallat magáról a Gyöngyösi VSE síszakosztálya. A felnőtt és ifjúsági versenyzők közül többen tagjai a válogatott keretnek. Legutóbb a legkisebbek, a serdülő korosztályú versenyzők szereztek örömet vezetőiknek, s hírnevet a vasutassportnak. A VI. Téli Úttörő Olimpián *Kiss Imre* két arany-, *Bordás Bertalan* egy ezüst, *Szabó György* pedig egy bronzérmet szerzett. Ugyanez a hármas a váltóban ezüstérmet nyert. A lányok mezőnyében a 11 esztendős *Wiczheim Erika* negyedik lett a biatlon versenyszámban.



TÉLI KÉSZÜLŐDÉS

A Békés megyei labdarúgó-bajnokság éllovasa, a Békéscsabai MÁV teljes gárdájával készül a tavaszi fordulókra. A csapat *Gyócsi László* edző irányításával a Balaton mellett végezte az alapozást. Balatonfüreden kitűnő lehetőség kínálkozott a tornatermi edzésekre, s természetesen a pihenésre is.

A jelek szerint elérhető a csapat célja, mely nem más, mint a bajnokság megnyerése árán ősszel felkerülni az NB III-ba.

Boldizsár Gyula

Tanácskoztak a vasutas eszperantisták

A magyar vasutas eszperantó szakcsoportok küldöttei január 9-én és 10-én Budapesten tanácskoztak. A végzett munkáról *dr. Szegedi Mihály*, a szakosztály titkára számolt be a Vasutasok Szakszervezetének székházában.

A beszámoló után *dr. Bácskai István*, a szakosztály elnöke, a vendégként megjelent külföldi vasutas eszperantistáknak adta meg a szót, akik szép számmal vettek részt az éves munkaülésen. Ausztriából *Walter Huber*, az ausztriai vasutas eszperantisták elnöke, *Barbara Schlesinger* és *Rudolf Zanko*, Csehszlovákiából *Svatana Velhudova* és *Adolf Spanek*, Jugoszláviából *Jovan Mirkovic*, a Német Demokratikus Köztársaságból *Herbert Kinzel* volt jelen. Megtisztelte az értekezletet *Joachim Giessner*, a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség elnöke is, aki hozzászólásában különösen a *Hungara Fervojista Mondo* című lap jelentőségét emelte ki: „... *Az önök szakosztályának tevékenysége tükröződik az ügyesen szerkesztett és szép kivitelű folyóiratukban, a Hungara Fervojista Mondo-ban.* Ez a lap képet ad mindarról, ami a vasutas eszperantó mozgalomban említésre méltó. Örvendetes, hogy a lap nemzetközi szinten is foglalkozik az említett eseményekkel és tisztán felismeri a nemzetközi mozgalom előrevitele szempontjából szükséges utat, azt az utat, mely végül is célunkhoz vezet, nevezetesen az eszperantónak a hivatalos és magánélet összes ágába való bevezetéséhez, a népek egymás közötti érintkezésében."

Mivel a vezetőség megbízatása az idén lejárt, választásra is sor került. Elnök: *dr. Bácskai István*, helyettesei: *dr. Pethes Imre* és *dr. Phersy Ferenc*. Titkár: *dr. Szegedi Mihály*. Ügyvezető titkár, és a Hungara Fervojista Mondo szerkesztője: *Kristek Pál*. Pénztáros: *Jurányi János*. Ellenőrök: *Nagy Ferenc* és *Nagy Sándor*. Klubelnök: *Dér Lajos*. Főfelelős: *Heringer Józsefné*. Ifjúsági felelős: *Gulyás István*. Könyvtáros: *Egry Ferenc*. Oktatási felelős: *Boronkai László* és *Szuhai Miklós*. Összekötő a budapesti bizottsággal: *Zseni László*.

A külföldi delegáció tagjaival január 11-én délelőtt *Gulyás János*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára beszélte meg a magyar eszperantista vasutasok nemzetközi vonatkozású problémáit, délután pedig *Rödönyi Károly*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese fogadta *Joachim Giessner* urat, akivel a magyar vasutas eszperantisták nemzetközi kulturális kapcsolatairól beszélt, és *Jovan Mirkovicot*, aki a rendező bizottság nevében személyesen hívta meg Rödönyi Károlyt a Mariborban. 1971 májusában rendezendő 23. Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszusra.

Kristek Pál

Közlekedő teherkocsikról szerelték le a féktuskókat

Megszokott portyáját járta január 3-án *Urbán Imre* rendőr törzsőrmester, a törökszentmiklósi vasúti körzet megbízottja, amikor észrevette, hogy a VII. vágányon álló 4777/II. sz. vonat kerekeiről hiányzik a féktuskó. A gépre várakozó szerelvényt továbbvizsgálva feltűnően sok, *29 vasúti kocsiról összesen 59 darab féktuskó hiányát állapította meg.*

Nyomozni kezdett. Amikor a vasutasoktól érdeklődött, azok csak annyit tudtak mondani, *hogy a megelőző napon cigányasszonyok jártak a vágányok között, hátukon a megszokott batyukkal.* A vasutasok ügyet sem vetettek rájuk. A kérdéses napon is jártak cigányasszonyok az állomáson. De a vágányok között arra haladó vasutas dolgozóktól megrettenve odébb álltak.

Urbán törzsőrmester nem sajnálta az időt és elrejtőzött a vágányok közelében. Egyszer arra lett figyelmes, hogy a IX. vágány mellett cigányok batyukba raknak valamit. *Három asszonyt elfogott, batyujukban 14 féktuskóval, amelyeket 4 vasúti kocsiról szereltek le.* Ott a helyszínen beismerték, hogy hasonló bűncselekményt követtek el december 29-én és 30-án is. Akkor 6 vasúti kocsiról 48 féktuskót szereltek le és adták át a helyi MÉH-nek.

A körzeti megbízott ellenőrizte a MÉH telepén a cigányasszonyok vallomását. Azóta a nyomozás eredményesen befejeződött. *Zsákai* Dezsőné, *Zsákai* Etel és *Zsákai* Béláné, *Sarkadi* Jánosné és *Batos* Károlyné összesen 39 kocsiról 121 féktuskót loptak el. *A féktuskók leszerelésével súlyosan veszélyeztették a vasúti közlekedést és több mint 11 ezer forint kárt okoztak.*

Tanulságos az ügy. Legfőképpen azért, mert a vasúti szerelvények és egyéb javak védelme nemcsak a körzeti megbízott rendőrök, vagy vasútőrök, hanem a vasutas dolgozók kötelessége is. Akik éberen látják el a szolgálatot, előbb-utóbb észreveszik, ha illetéktelenek tartózkodnak az állomás területén, a szerelvények között.

K. Gy. J.

HALÁLOZÁS

Tragikus autóbaleset következtében, hosszú szenvedés után 59 éves korában elhunyt Gerl Péter, a Vasutasok Szakszervezete központjának gépkocsivezetője. 1947-ben került a szakszervezetbe, azóta megszakítás nélkül itt dolgozott. Gépkocsijával sok százezer kilométert tett meg az eltelt évek során. A vidám természetű Péterre, aki rajongásig szerette hivatását, mindig lehetett számítani. Lelkiismeretes munkájáért többször kapott elismerést és jutalmat. Legutóbb 1970-ben a Szakszervezeti Munkáért oklevél kitüntetésben részesült. Egy éve volt hátra a nyugalomba vonulásig. A megérdemelt pihenés időszakát azonban már nem érhette meg, mert elragadta sorainkból a kérlelhetetlen halál.

FELHÍVÁS

A MÁV Dunakeszi Járműjavító József Attila Művelődési Központ és a dunakeszi községi bélyeggyűjtő kör az *újkori olimpiai játékok 75. évfordulója alkalmából 1971. július 10—18. között országos vasutas olimpiai és sportbélyegkiállítást rendez.* A kiállításon részt vehet minden vasutas bélyegegyesület tagja és azok, akik a vasútnál dolgoznak, de nem vasutas bélyeggyűjtő körnek a tagjai. A kiállításra 1971. március 20-ig lehet jelentkezni a rendezőbizottság elnökénél. Cím: *Szekeres Sándor*, Dunakeszi, Katona József u. 23.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

3. számból: A Magyar Államvasutak területén folyó szocialista munkaverseny főbb formái és 1971—1975. évek időszakra vonatkozó célkitűzései.

123 457/1970. 1. D. Fiatalkorúak kisegítő munkaerőként való alkalmazása.

100 797/1971. 4. C. Az 1970. évi nyereségprémium éves záróösszegének számfejtése és folyósítása.

4. számból: 101 727/1971. 1. D. A szocialista brigádok 1970. évi munkájának értékelése és elismerése.

5. számból: 100 812/1971. 2. B. A szakmunkásképzés egyes kérdéseiről szóló 1/1971. (Közl. Ért. 1.) KPM számú utasítás közzététele és végrehajtásának szabályozása.

Pályázati felhívás külföldi tanulmányutakra és ösztöndíjakra.

HÍREK

MEGKOSZORÚZTÁK A NÉVADÓ SÍRJÁT

Dr. Rajczy Rezső nevét viseli a BVKH ifjúsági szervezete. A névadó a Magyar Tanácsköztársaság vasutas martírja volt. Halálának 51. évfordulója alkalmából — január 22-én — koszorúzási ünnepséget rendeztek a KISZ-szervezet fiataljai dr. Rajczy Rezső sírjánál, a Farkasréti temetőben.

— **A magas követelmények ellenére,** a miskolci vasútigazgatóság negyvenegy szolgálati helye teljesítette 1970-ben az élüzem szintet. A jól átgondolt intézkedések és a kellően szervezett külszolgálati munka eredményeként a miskolci igazgatóság 740 ezer tonnával teljesítette túl múlt évi szállítási tervét.

— *KOMFORTOS SZEMÉLYKOCSIK. A Nissho—Iwai Co. japán vasúti személykocsigyár különleges komfortos vasúti személykocsikat szállít az új-zélandi vasutak megrendelésére. A 47 méter hosszú kocsik két légkondicionált utastérrel rendelkeznek, s minden kényelmet kielégítenek.*

— **Új motorvonatokat kapott a szentesi vontatási főnökség.** A Ganz-MÁVAG-ban gyártott, hatrészes motorvonatok Orosháza—Mezőtúr, Kiskunfélegyháza—Hódmezővásárhely között, továbbá Szentes és Szeged térségében közlekednek. Ebben az évben további öt motorvonatot kap a főnökség.

— *A KIVÁLÓ GÉPÁLLOMÁS CÍMÉRT. A MÁV Debreceni Építési Főnökség Gépállomás szocialista brigádértekezletének részvevői elhatározták: úgy dolgoznak, hogy munkájukkal kiérdemeljék a kiváló gépállomás címet.*

— **Váltózárkules-azonosító berendezést** helyeztek üzembe Orosháza állomáson. A berendezés üzembe helyezésével biztonságosabbá vált a vonatok forgalmának lebonyolítása.

— *TALPONÁLLÓ HELYETT BISZTRÓ. Miskolc-Tiszai pályaudvaron megszüntetik a váróteremben üzemelő söntést, amely csúcsforgalmi időben a hírhedt talponállókra emlékeztetett. Helyette bisztrót létesítenek az aluljáró város felőli végénél.*

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Fekete László, Bakó János, Kovács Gyula, Kisvárdai János Miskolc; Foki István Budapest; Pacz József Curtici; Szűcs Ferenc Hatvan, Csósza István Szob; Halmai János Pécs; Pintér Lajos Vácrátót; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Kiss Lajos Aisóőrs; Marosán Pál Debrecen; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged; Buru János dr.; Fogas Pál Szentes; Végh Gyula Rákosrendező: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Horváth Kálmán Ajka: Benes István Székesfehérvár; Reznák Ferenc Cegléd; Patkovics Antal Mohács: Kovács Jánosné Érd; Péter Vendel Pécs; Szűcs Ferenc Hatvan: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

— Szár-alsó állomási két szoba összkomfortos, külső épülettel, gazdálkodási lehetőséggel ellátott szolgálati lakásom elcserélném egy szoba-konyhás pesti lakásra. Érdeklődni lehet: Zsolnai Ferencné, Úttörővasút Üzemfőnökség 7—15 óra között. Telefon: 367—621.

— Elcserélném előszobás, fürdőszobás, hozzátartozó kert-gyümölcsössel, zöldövezeti, szép lakásomat hasonló nagyságú belterületire. Cím: Ambró János, Bp. XV., Lenin u. 14.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Bercsúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 76. Pf. 22.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 [illegible]
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

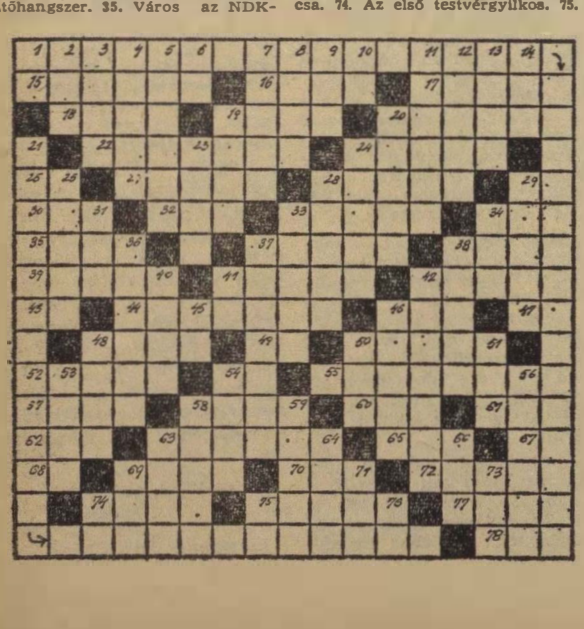
VÍZSZINTES: 1. Az MSZMP X. kongresszusának határozata leszögezi: „Gondoskodni kell arról is, hogy a közlekedési dolgozók .. (Az idézet folytatása a vízszintes 1-ben és a függőleges 21-ben.) 15. Gyengeelméjű. 16. Hajdú megyei község. 17. Lakható hely a sivatagban. 18. Görögök újjongó felkiáltása. 19. Nem erre. 20. Vissza: vulkán az Antarktiszon (ék. fel.). 22. Spanyol kalandor, részt vett Peru meghódításában. 24. Szelvény, a részvény egy része. 25. Időhatározó. 27. Szabad választási jog (latin). 28. Takaró. 29. Ellentétes kötőszó. 30. Török méltóság. 32. Kotor a közepén. 33. Jugoszláv pénz. 34. Kettőzve keleti ütőhangszer. 35. Város az NDK-ban. 37. Francia szekér, fogat, vonat.. 38. Javak összessége. 39. Ritka női név. 41. Vissza: nyugati semita istennő. 42. Dacosság. 43. Azonos betűk. 44. Egyiptomi isten. 46. Harag. 47. R. F. 48. Szibériai folyó. 49. Az arzén kémiai jele. 50. Vámszedő. 52. Lakberendezés .54. Sín szélei. 55. Megsért, megtámad. 57. Betűpótlással tömb. 58. Amerikai írónő családi neve. 60. Ütőhangszer. 61. B. L. E. 62. Testrész. 63. Pontozó szerszám német neve. 65. Két oldala van. 67. Egymást előző betűk. 68. Udvarias megszólítás. 69. Torontó mássalhangzói. 70. Osztrák folyó. 72. Az erdélyi havasok legmagasabb csúcsa. 74. Az első testvérgyilkos. 75. Trade ..., szakszervezet (angol). 77. Veszprém megyei község. 78. Rövid szövegű kötelezvény.

FÜGGŐLEGES: 1. Személyes névmás. 2. Friss. 3. Hindu istenség. 4. ...gia, állattan. 5. Zenei műszó. 6. Kicsinyítő képző. 7. Az egyik Kanári sziget. 8. Spanyol folyó. 9. Ritka női név. 10. Étlen kés. 11. Francia vacsora. 12. Eszik a ló. (ék. fel.) 13. Hirt ad. 14. Lear királya (fonetikusan). 19. Értékpapír többletértéke. 20. ... Alexander (1847—1920) osztrák geográfus. 23. Ügyirat (latin). 24. Vulkán Afrikában az Egyenlítő mentén. 26. Ügynök. 28. Földtörténeti korszak. 29. Szenegál fővárosa. 31. Becézett női név. 33. Öltözék, ruha (angol). 34. Szúrószerszám. 36. Oszthatatlan elemek. 37. Kastély a versaillesi parkban. 38. Pusztít, rombol. 40. A kék egyik árnyalata. 41. Az argon vegyjele. 42. A mesében ebben sül a pogácsa. 45. Európai nép. 46. Autóbalesetet okoz. 48. A lakoma. 50. Hangtalanul vonod. 51. Satöbbi. 53. ... Bátor, Mongólia fővárosa. 54. Rövid, nyári nadrág (fon.) 56. Álomképet látó. 58. Svéd természettudós és orvos (1707—1778). 59. Szajna francia neve. 63. Félsziget a Fekete-tengerben. 64. Kopernikusban megtalálható! 66. Bírósági eljárás. 69. Nagy edény. 71. Angol tagadás. 73. Gébics fele. 74. Kicsinyítő képző. 75. U. Y. 76. Tiltószó.

BEKÜLDENDŐ: Vízszintes 1. és folytatásaként a 21. függőleges. **BEKÜLDÉSI HATÁRIDŐ:** 1971. március 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kiváló ifjú szakmunkás. A szakma ifjú mestere.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 2. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Cseh Ferenc Tapolca, Május 1. út. 7. Kiss Győző Tata, MÁV-állomás. Fáth Mária Bp. VI., Népköztársaság u. 81. II. 1. Kristek Páiné. Bp. XVII., Liszt Ferenc u. 31. Bereznai Paula Szeged, Április 4. útja 48.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM. 5. SZÁM Ára 40 fillér 1971. MÁRCIUS 2.

Az egyén és a közösség ügyeiért érzett felelősséggel

A szakszervezeti bizottságok újjáválasztása után február közepén a hat területi bizottságnál is lezajlottak a küldöttértekezletek. Az elmúlt időszak munkájának értékelése és a további feladatokhoz a feltételek megteremtése egyben alkalmat teremtett ahhoz, hogy a szakszervezeti tagság észrevételei, hasznosítható javaslatai hozzájáruljanak a munka további javításához, tökéletesítéséhez.

A Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusára megválasztott küldöttek megfelelő útravalót kaptak. Érzékeltetik ezt a területi bizottságok újjáválasztásáról érkezett tudósítások is. Végeredményben azt mondhatjuk, hogy az adott igazgatóságoknál dolgozó vasutasok, szakszervezetünk egész tagsága — a bizalmiválasztásoktól kezdve a középszervek újjáválasztásáig — méltóképpen készült fel az elkövetkezendő évek újabb gazdasági és mozgalmi feladataira.

BUDAPEST:

Előtérbe került az érdekvédelem, hatékonyabb, vonzóbb lett a szakszervezeti munka

A budapesti területi bizottság február 11-én tartotta küldöttértekezletét a *Törekvés Művelődési Központ* színháztermében. Az elnökségben helyet foglalt *Pánti Béla*, a vasutasszakszervezet alelnöke, *Szabó Antal* főtitkár, *Fodor Sándor* az MSZMP Budapesti Pártbizottsága, *Mészáros Józsefné* az MSZMP VIII. kerületi Pártbizottságának képviselője. *Jelinek Kálmán*, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának titkára és *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője.



Szavaznak a küldöttek

(Szőnyi Lajos felvétele)

Dr. Pálmai István üdvözlő szavai után *Rékasi István*, a területi bizottság titkára ismertette az írásos anyaghoz kapcsolódó szóbeli beszámolót.

— *A beszámolási időszakban a területi bizottság munkájában jobban előtérbe került az érdekvédelmi tevékenység, javult a tömegpolitikai, a tudatformáló munka, tökéletesedtek a módszerek, hatékonyabb, vonzóbb lett a szakszervezeti munka* — mondotta a többi között.

A szakszervezeti hatáskörök és jogok gyakorlásával kapcsolatban elmondotta, hogy az alapszervezetek különböző hatékonysággal érvényesítik azokat. Legtöbb eredményt a döntési és egyetértési hatáskör érvényesítésében érték el. A véleményezési, ellenőrzési és kifogásolási jogkörök gyakorlásában viszonylag több a probléma.

A termelést segítő tevékenységről szólva kiemelte, hogy *a területi bizottság és a szakszervezeti bizottságok rendszeresen és hatékonyan segítették a vasút szállítási feladatainak teljesítését.* 1970-ben, a jubileumok évében a szolgálati helyeken nagy tömegek kapcsolódtak be a munkaversenybe. Ennek hatására javultak az eredmények az áruszállításban. A jövőben azonban az eredményesebb gazdálkodásra való törekvés mellett nagyobb gondot kell fordítani a műszaki színvonal emelésére, a technológiák korszerűsítésére, az élet- és munkakörülmények javítására.

Foglalkozott a beszámoló a bértömeggazdálkodás adta lehetőségek helyes alkalmazásának fontosságával, az utazó személyzet távolléti óráinak kedvezőtlen alakulásával, a menetrendszerű közlekedéssel, a munkaerővel való helytelen gazdálkodás alapvető hiányosságaival, a pihenőnapok, szabadságnapok rendszertelen kiadásával kapcsolatos mulasztásokkal. Részletesen elemezte a pályafenntartási dolgozók élet-, munka- és szociális körülményeinek biztosításában fennálló hiányosságokat.

A szóbeli kiegészítést követő vitában felszólalt *Szabó Antal* főtitkár. Elismeréssel beszélt a területi bizottság tevékenységéről, a küldöttértekezlet előkészítéséről, színvonaláról. A továbbiakban fontos feladatként jelölte meg a vasút rekonstrukciója és a népgazdaság által meghatározott szállítási feladatok egyidőben és súlyponti kérdésként való kezelését. Felhívta a figyelmet arra, *hogy a szállítási feladatok teljesítését úgy kell tekinteni, mint a társadalom által megszabott igények kielégítését.* Ennek érdekében az ágazati szervekkel és a szállítatókkal még jobb politikai és szervezeti kapcsolatot, szocialista együttműködést kell a jövőben kialakítani.

A bizalmiak szerepének, tájékoztatásának fontosságáról szólva *beszélt az információs tevékenység meglevő hiányosságairól, a mozgalomban egyre elhatalmasodó „agyonszabályozás" helytelen gyakorlatáról.* Hangsúlyozta, hogy az írásos agitáció mellett nem nélkülözhető az emberekkel való közvetlen kapcsolat.

A vita lezárása után a küldöttértekezlet megválasztotta a 19 tagú területi bizottságot, az 5 tagú számvizsgáló bizottságot. Ezután az új területi bizottság zárt ülésen elnökének *Végh Ferencet*, titkárának *Rékasi Istvánt* választotta meg.

MISKOLC:

Kiemelkedő eredmények az áruszállításban

A miskolci területi bizottság küldöttértekezletét február 12-én tartották az SZMT székház nagytermében. Az elnökségben helyet foglalt *Kovács Sándor*, a Borsod megyei pártbizottság, *Balogh Zoltán*, a városi pártbizottság képviselője, *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet, *Kovács Kálmánné*, a Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsának titkára, *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője és *Czimma János*, a miskolci igazgatóság pártbizottságának tagja.

A négy év munkáját összefoglaló és értékelő jelentést, valamint a határozattervezetet a küldöttek — az általános gyakorlatot követve — jóval a tanácskozás előtt, írásban megkapták. A küldöttértekezleten a legaktuálisabb kérdésekről, a dolgozókat foglalkoztató témákról *Zombori Lajos*, a területi bizottság titkára tartott beszámolót. A kiegészítő alapgondolata az alapszervezeti választásokon elhangzottakra való reagálás volt.

A beszámoló kiemelte, hogy bár sok nehézség akadályozta

(Folytatás a 2. oldalon)

1970. évi kiváló teljesítményéért

Kettős kitüntetésben részesül a miskolci vasútigazgatóság

A vasút — mint az ismeretes — *1970-ben 116,3 millió tonna árut szállított, ami azt jelenti, hogy áruszállítási tervét 104,2 százalékra teljesítette.* A tervet 4,6, a bázis időszak teljesítményét pedig 5 millió tonnával túlteljesítette. A népgazdaság szállítási igényeit így sem sikerült teljes egészében kielégíteni. A második félévben jelentkező teherkocsi-hiányt még a hálózaton levő idegen kocsik felhasználásával sem lehetett pótolni.

A folyamatos munkát, s a kocsiforduló gyorsítását

nagy mértékben akadályozta a gépre várások szokatlanul magas száma, az indokolatlanul sok vonatácsorogtatás és a tehervonatok menetrend szerinti közlekedésében bekövetkezett visszaesés.

Tervszerű, fegyelmezett munkával jelentős szállítási kapacitást lehetett volna felszabadítani, s ezáltal gazdaságosabban szállítani. *Ezt mindenki tudja.* Vezetők és beosztottak naponta beszélnek róla az üzemi demokrácia fórumain és az elmúlt hetekben lezajlott szakszervezeti választásokon is sokat foglalkoztak vele, *a menetrendszerű közlekedésben mégsem sikerült számottevő javulást elérni. Pedig ez a vasúti munka alapja.* Enélkül szinte elképzelhetetlen a korszerű vontató járművek gazdaságos kihasználása és az utazószemélyzet hosszú szolgálati óráinak csökkentése.

A személyszállításban 1970-ben már jobban érezhető volt a közlekedéspolitikai koncepció hatása. A rövid távokon egyre inkább a közútra tereli a forgalom. A vasút a személyszállítási tervét 97,9,

személyszállítási bevételi tervét pedig 101,2 százalékra teljesítette.

A hálózati eredmények kedvező alakulását eredményesen segítették azok a kollektívák, amelyek előbb a felszabadulási, majd a kongresszusi munkaversenyben derekasan helytálltak.

Az 1970. évre kiadott célkitűzések alapján a hat vasútigazgatóság második félévi összesített eredménye az alábbiak szerint alakult:

Budapesti	**Vasútigazgatóság**	**102,45%**
Debreceni	— „ —	**101,28%**
Miskolci	— „ —	**109,70%**
Pécsi	— „ —	**107,66%**
Szegedi	— „ —	**101,62%**
Szombathelyi	— „ —	**104,23%**

A *miskolci vasútigazgatóság* a múlt évben elért 109,70 százalékos kiváló eredményével elnyerte a *Közlekedési és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének vörös vándorzászlaját*, a vele járó 700 ezer forint jutalommal. Ugyancsak a miskolciak nyerték a MÁV Vezérigazgatósága és a szakszervezet elnöksége által alapított *felszabadulási vörös zászlót.*

A második legjobb eredményt elért *pécsi vasútigazgatóságot* a MÁV Vezérigazgatóság és a szakszervezet elnöksége oklevél kitüntetésben részesítette.

Megszünt a közvetlen veszély

a becskei alagútnál

Lapunk legutóbbi számában már közöltük, hogy az Aszód—Balassagyarmat—Ipolytarnóc közötti vonalon, *Becske* és *Magyarnándor* állomások között, földcsuszamlás zárta el az alagutat, és megrongálta a vasúti pályát. Erről az eseményről szól most egyik levelezőnk tudósítása.

★

Vasárnap este volt. *Tóth István* pályamester Nógrádkövesd állomáson levő lakásán, családja körében tartózkodott, s éppen a tévé-készülékéhez barkácsolt új antennát. Ekkor kapta a hírt.

— *Baj van az alagútnál*

— Mi baj? Mi történt?

Senki sem tudta pontosan. A feltevések szerint beszakadt az alagút. A pályamester magához vette zseblámpáját, és rohant a forgalmi irodába. Ekkor fél nyolc lehetett. Gyors engedélykérés, majd neki a sötétségnek. *A motoros hajtóka csak óvatosan haladhatott, mert közölték, hogy előzőleg egy tehervonat indult el, de már nem jutott el a következő állomásig.*

Az alagút közelében a pályamester beérte a veszteglő vonatot. Most már gyalogosan folytatta útját. Felmászott a hegyre, és úgy ereszkedett le az alagút túlsó bejáratához.

A mozdony és egy kocsi az alagúton kívül, az oldalfalnak támaszkodva állott. A gyér világítás ellenére is nyomban meg lehetett állapítani, hogy *megcsúszott a hegy.* Személyi sérülés szerencsére nem történt. Ugyanilyen szerencse, hogy a falnak szorított mozdony kazánja nem robbant fel, és hogy nem személyvonat közlekedett a kritikus időpontban. A hosszú alagútban az utasok között ugyanis pánik törhetett volna ki, s ha nincs súlyosabb baj, akkor is áldozatokkal járhat egy effélé baleset.

Az intézkedések gyorsan követték egymást. A mozdony személyzete Becske állomáson fújta ki magát, és törölte le az izzadságot, amelyet az izgalmas percek okoztak.

A vasút felső vezetői már éjfél előtt a helyszínre érkeztek. A közeli őrház benépesedett, majd hamar jött a segítség mindenfelől. Elsők között a becskei téesz és a Nógrádkövesdi Állami Gazdaság emberei és gépei érkeztek meg. Csakhamar munkáskezek szerelték a villanyt és a telefont. A bevágásba tolt vagonok egymás után teltek meg az agyagos, iszapos sárral. *Ám ahogy fogyott az agyag, úgy folyt, csúszott a hegyről az „utánpótlás".* Az iszonyatos erejű lavina maga előtt tolta a betonból és kőből készített bélésfalat.

A hegytetőre földgyalut, alulra markolot irányítottak a vonal pályamunkásai, az V-ös és a hatvani XVI-os gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói. A józsefvárosi pályafenntartási főnökség munkásai minden mozzanatot megbeszéltek, megfontoltak, *és tizenötnapos kemény helytállás után végre elmúlt a közvetlen veszély, s megindulhatott a forgalom.* De még mindig sok a tennivaló.

Műszerekkel, mérőeszközökkel felszerelve megjelentek a tervezők, hogy elkészítsék a végleges tervet, amelynek birtokában a kivitelezők gátat emelnek majd az esetleges, hasonló földmozgások útjába.

Csiba József

Szombathelyen tanácskoztak a vasútigazgatóságok vezetői

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes látogatása a járműjavítóban és a Balaton északi partján

A MÁV „vezérkara" nemrég határozta el, hogy az igazgatói értekezletek egy részét a különböző igazgatóságok székhelyén tartja. Így több lehetőség kínálkozik a „szomszédoknál" alkalmazott jó munkamódszerek átvételére, a területen végzett munka megismerésére. Ennek értelmében *a februári igazgatói értekezletet Szombathelyen tartották.*

A munkaértekezletet sajtótájékoztatás előzte meg. *Dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója elmondotta a sajtó képviselőinek, hogy milyen feladatok hárulnak a vasutasokra, és milyen fontos intézkedések történnek érdekükben. Hazánk Európa szívében fekszik, *s a magyar vasút „forditókorong"-szerepet tölt be a tranzitforgalomban.* Fejlesztését is meghatározza ez a speciális közlekedés-földrajzi helyzet.

A vasút korszerűsítése mellett a mind jobban érezhető kiöregedési folyamat megállítására előtérbe került a vasúti munka szakmásításának terve. Ha a sokrétű vasúti szakmák tanulását beépítenék az egységes szakmunkásképző oktatási rendszerbe, *a fiatalok már 14 éves koruktól elkezdhetnék tanulni és megszeretni a vasutat.* Így a vasutascsaládok gyermekei — mint régen — szívesen folytathatnák apjuk foglalkozását. *A munka anyagi megbecsülése pedig hozzájárulhat a magyar vasút tekintélyének, hírnevének öregbítéséhez,* ha minden poszton odavaló, jól képzett, iskolázott ember teljesít szolgálatot.

A miniszterhelyettes felhasználta az első vidéki igazgatói értekezlet alkalmát arra is, hogy ellátogasson a jövőre százéves jubileumát ünneplő járműjavítóba, ahol már kialakult a vasút egyik Diesel-javító bázisa. A következő nap *Szabó Bélának*, a szombathelyi igazgatóság vezetőjének kíséretében pedig végigutazta a Balaton északi partját is, és megtekintette az ott folyó felújítási munkálatokat.

SZ. T.

LAPZÁRTA UTÁN

Ülést tartott a központi vezetőség

A szakszervezet központi vezetősége lapzárta után, február 26-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár, valamint *Búza Márton*, a SZOT Elméleti Kutató Intézetének vezetője.

Gyócsi Jenő elnök megnyitója után a központi vezetőség megvitatta a VIII. kongresszus szóbeli beszámolójának vázlatát és a határozati javaslat tervezetét, majd elfogadta a szakszervezet 1971. évi költségvetését, a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap 1971. évi költségvetését és a számvizsgáló bizottság jelentését.

A napirendek megtárgyalása után *Szabó Antal főtitkár javaslatára* a központi vezetőség az előző ülésen elfogadott időpont — március 11—12 helyett — *március 17—18-ra hívta össze a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusát.*

Az egyén és a közösség ügyeiért érzett felelősséggel

(Folytatás az 1. oldaról)

munkájukat, *a miskolci igazgatóság dolgozói 1970-ben kiemelkedő eredményeket értek el az áruszállításban.* A pihenőnapok kiadásának rendezetlensége, az utazószemélyzet sokszor indokolatlanul hosszú távolléti ideje, a prémiumoknak, jutalmaknak a szocialista bérezés elvét nem egyszer sértő kifizetése azonban nincs jó hatással a dolgozók hangulatára, munkakedvére.



Kovács Kálmánné, az SZMT titkára köszönti a küldöttértekezletet

Megfogalmazta a kiegészítő jelentés *a dolgozók elvárását a törzsgárda tagjainak fokozottabb megbecsüléséről, a rangfokozati bérek emeléséről.* A szociális ellátottságot illetően, különösen a Miskolc-Tiszai pályaudvar forgalmi dolgozóinak jogos kérését húzta alá nyomatékosan.

Beszélt a modernizálással együttjáró *foglalkozási ártalmak elleni védekezés hatékonysága emelésének fontosságáról, a baleseti helyzetben nem megfelelő előrehaladásról.* Részletesen elemezte az üzemi demokrácia szélesítésének szükségességét, az információ, a tájékoztatás rendszerének javítását célzó elképzeléseket. A jog- és hatáskör leadása és az ezzel való élés között ma még fellelhető ellentmondás gyakorlati példákkal történt illusztrálása után a szakszervezeti szervek és a dolgozók kapcsolata javításának fontosságáról szólva fejeződött be a szóbeli beszámoló.

A vita a vártnál termékenyebb és szenvedélyesebb volt. *Különösen sok szó esett a nők szociális- és munkakörülményeinek nem kielégítő voltáról, a pályafenntartási dolgozók helyzetéről.* Annak ellenére, hogy a néhány év előtthöz viszonyítva összehasonlíthatatlanul jobb az ellátottság, még ma is a legmostohább körülmények között, gyenge színvonalú szociális ellátottság mellett dolgoznak a pályafenntartási és építési dolgozók. Kérték a felszólalók a munkahelyre szállítás megoldását, az élelmezési költségek felemelését, a lakókocsik modernizálását.

Többen szóvá tették az utasítások, rendeletek sokszor érthetetlen nyelvezetét, a vasút oktatási rendszerének elavultságát. Szó esett a szocialista brigádmozgalom jó úton járó fejlődéséről, az egészségügyi ellátottság javulásáról. Bírálat érte viszont a szakszervezeti szerveket a segélyezés és a társadalombiztosítási szolgáltatások bürokratizmusa, valamint kifogásolható tömegkapcsolata miatt. *Különösen azt sérelmezték többen, hogy a dolgozók panaszaikra, javaslataikra későn, vagy egyáltalán nem kapnak választ.*

A küldöttértekezlet végső értékelésként: *betöltötte feladatát.* A határozat mellett a vita során elhangzottak figyelembe vétele helyes program kialakításához adott segítséget az új, 15 tagú területi bizottságnak, melynek elnökévé *Szabó Józsefet*, titkárává pedig *Zombori Lajost* választották.

DEBRECEN:

Az ösztönzés jobban igazodjon a ténylcges követelményekhez

Debrecenben február 17-én tartották a területi bizottság küldöttértekezletét. A 74 oldalas írásos jelentés, amelyet a küldöttek időben kézhez kaptak, *részletesen tartalmazta az elért eredményeket és a még meglevő gondokat.* Alapot adott a mozgalmi tevékenység reális mérlegének elkészítésére a debreceni területen.

A harmadik ötéves tervben kiemelt beruházásként valósult meg a debreceni igazgatóság területén a *Nyíregyháza—Záhony*, majd a *Budapest—Nyíregyháza* vonal villamosítása. Jelentősen bővült a záhonyi átrakó körzet kapacitása. S a terület vasút-műszaki állapotában bekövetkezett örvendetes minőségi változások a debreceni igazgatósághoz tartozó több mint 24 ezer vasutas élet- és munkakörülményeire, munkalendületére sem maradtak hatástalanok. *A fejlesztés elősegítésében jelentős feladatokat vállalt magára az alapszerveket közvetlenül irányító és segítő területi bizottság is.* Világos, elérhető célokra mozgósítva jó eredményeket értek el a szocialista munkaversenyben. A múlt évben már több mint tízezren dolgoztak szocialista brigádban, s közöttük 807-en olyanok, akik már az aranykoszorús jelvényt is elnyerték. *A fokozatosan növekedett szállítási teljesítmények kedvező alapot teremtettek a debreceni területen dolgozó vasutasok személyi jövedelmének emeléséhez.*

Jelentős összegű — több mint 50 millió forint — beruházás szolgálta a beszámolási időszakban a területen dolgozók szociális és egészségügyi ellátásának javítását. Záhonyban, Fényeslitke rendezőpályaudvaron, Biharkeresztesen, a debreceni járműjavítóban, a mátészalkai vontatási főnökségnél létesült korszerű öltöző, mosdó, zuhanyozó. étkező vagy más szociális és egészségügyi rendeltetésű helyiség. hogy csak a jelentősebbeket említsük. *A záhonyiak szakorvosi rendelőintézettel, 100 gyermeket befogadó óvodával és 60 gyermek részére épített bölcsődével gyarapodtak.* Debrecenben és Nyíregyházán máris épülnek az újabb, idén átadásra kerülő szociális létesítmények.

Lovász Imre, a területi bizottság titkára vitaindítóval egészítette ki az írásos jelentést. Elmondotta, hogy a hatáskörök helyes kialakításával *javult a pártirányítás, a kollektív vezetés, növekedett az alapszervezetek önállósága, a vezető testületek, az aktivisták felelősségérzete is.* Számos problémát elemezve megállapította, hogy a szocialista brigádok több segítséget várnak vállalásaik megtételénél, de főként a teljesítés feltételeinek biztosításában. *Az üzemi demokrácia fórumait még a formális vonások jellemzik.* A dolgozók még nem mindenütt kapnak tényleges betekintést az adott szolgálati hely életébe, problémáiba. *Sokszor hiába várják a választ vagy az intézkedést a termelési tanácskozáson tett javaslat, észrevétel nyomán. Az ilyen jelenségek nem segítik elő sem a munka, sem a munkamorál javulását.*

Örvendetes tény, hogy az utóbbi időben több lehetőség nyílik a munkában kitűnt dolgozók prémizálására, jutalmazására. A vitaindító után azonban több felszólaló is rámutatott arra, hogy *az ösztönzési formák sokasága már zavaróan hat, nem orientálja megfelelően a dolgozókat.* Az ösztönzés akkor éri el igazi célját, ha kellően igazodik a gyakorlati követelményekhez. Többen szóvá tették, hogy igen magas az utazók igénybevétele. Az igazgatóság területén *jobb munkaszervezéssel kell elérni, hogy tovább javítsák a dolgozók élet- és munkakörülményeit.*

A küldöttértekezlet megható percei voltak, amikor *Szabó Antal* főtitkár méltatta *Lovász Imre* több évtizedes fáradozását, a vasutasok érdekében végzett munkáját és a SZOT elnöksége nevében, nyugdíjba vonulása alkalmából átadta neki a *Munka Érdemrend* arany fokozatát.

Végezetül a küldöttértekezlet újjáválasztotta a 17 tagú területi bizottságot, amelynek elnöke *Ari István*, titkára *Volosinovszki János* lett.

PÉCS:

Ajánlások a VIII. kongresszushoz

A pécsi területi bizottság küldöttértekezletére — amelyen 97 küldött és 25 meghívott vett részt — február 19-én került sor.

A területi bizottság írásos jelentése egyöntetű vélemény szerint híven tükrözte az elmúlt 4 év eredményeit, hiányosságait. *Elemzően értékelte azokat az erőfeszítéseket, amelyeket az igazgatóság területén tevékenykedő funkcionáriusok, aktivisták a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében kifejtettek.* Tükrözte azokat az eredményeket, amelyeket az igazgatósághoz tartozó dolgozók teljesítéséért munkálkodásuk során elértek.

Az értekezleten a területi bizottság szóbeli kiegészítőjét *Kinczli József* titkár mondta el. Bevezetőben ismertette az alapszervezeti választások statisztikáját, a vitákban elhangzott legjelentősebb kérdéseket. Alig akadt olyan taggyűlés, küldöttértekezlet, amelynek ne állt volna középpontjában az eredmények méltatása, a fogyatékosságok bírálata, az üzemi és szakszervezeti demokrácia sokoldalú elemzése, a kollektív szerződés végrehajtásának tapasztalatai, a munkaidőcsökkentés, az utazószemélyzet túlzott leterhelése, a pihenőnapok és szabadságok kiadása körüli problémák.

Nem egy helyen kifogásolták a premizálás és jutalmazás rendszerét, a szociális ellátottság elégtelenségét. Sok szó esett a munkafegyelem fontosságáról, a beleseti helyzet tarthatatlanságáról, az elavult oktatási rendszerről. Kérték a családos üdültetés kiszélesítését, a lakáshelyzet fokozottabb ütemű javítását, a nehéz fizikai munka további gépesítését.

A szóbeli beszámoló mintegy válaszolva az alapszervezeti választásokon elhangzottakra a VIII. kongresszushoz címezve ajánlotta:

— az anyagi ösztönzési, jutalmazási rendszer és a rangfokozati bérek javítását;
— a munkaidő további csökkentését, különös tekintettel a gyermekes anyákra;
— a törzsgárda fokozottabb megbecsülését;
— az utánpótlás szervezett biztosítását az ifjúság köréből;
— a szakképzés és az oktatási rendszer reformját;
— az üzemi étkeztetés javítását;
— a ruhatérítési díj emelését;
— a fegyelmi eljárás egyszerűsítését;
— a gazdasági vezetők jog- és hatáskörének bővítését;
— a nyugdíjasok néhány kérését.

A beszámolók és a határozattervezet feletti vitában huszan kértek szót. A hozzászólások általában megegyeztek azokkal a témákkal, amelyek az alapszervezeti választásokon felszólalókat foglalkoztatták. *Különös súlyt kapott az utazószemélyzet leterhelésének csökkentése, a még ma is bonyolult bérelszámolási rendszer egyszerűsítése, a szociális létesítmények hálózatának bővítése, a berfeszültségek csökkentése, a bértömeggazdálkodás javítása.*

A küldöttértekezleten részt vett és felszólalt *Gulyás János* a szakszervezet titkára, *Bogár József*, a Szakszervezetek Baranya megyei Tanácsának vezető titkára, *Czigán Károly* a Szakszervezetek Somogy megyei Tanácsának képviselője. *dr. Szabó Tibor* a pécsi igazgatóság vezetője.

Az újonnan választott 15 tagú területi bizottság elnöke *Torma Ignác*, titkára pedig *Kinczli József* lett.

SZEGED:

Nagyobb gondot az emberek felvilágosítására, meggyőzésére

A szegedi területi bizottság küldöttértekezletét 1971. február 18-án tartották a *Petőfi Sándor* művelődési házban. Az elnökségben helyet foglalt *dr. Szániel Imre*, a Csongrád megyei pártbizottság tagja, *Rigó Szilveszter*, a városi pártbizottság képviselője. *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára. *Juhász József*, a Csongrád megyei SZMT vezető titkára. *Kiss Károly*, a szegedi igazgatóság vezetője. *Farkas János*, a Békés megyei SZMT szervezési és káderbizottságának vezetője és *Virág János*, az igazgatóság pártbizottságának titkára.

A kiadott írásos beszámolót *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára egészítette ki. A szóbeli beszámoló rövid értékelést adott az alapszervezeti választásokról, *foglalkozott a választásokon elhangzott, a vasutasok egyes rétegeit érintő kérdésekkel* Ajánlásokat tett a szakmai kongresszusnak a jogos igények és meglevő lehetőségek figyelembevételével. Vázolta a megválasztandó új területi bizottság előtt álló legfontosabb feladatokat

Az őszinte, nagy körültekintéssel készült írásos és szóbeli beszámoló. valamint a határozattervezet a szervezett dolgozók képviseletében megjelent küldöttek és meghívott vendégek nagyfokú érdeklődését váltotta ki. A vitában 13 küldött hallatta a hangját, 10-en írásban nyújtották be hozzászólásukat.

A hozzászólások során szót kaptak a különböző szolgálati ágak képviselői. Így kirajzolódtak azok a legfontosabb tennivalók, amelyek sikeres megoldása segítené *a vasút utánpótlás gondjainak enyhítését, az anyagi ösztönzés jelenlegi rendszerének megjavítását, a törzsgárda fokozottabb megbecsülését, az annyira nélkülözhetetlen munkafegyelem megszilárdítását.* Áthatotta a hozzászólásokat a mély felelősségérzet, a problémák reális felvetése.

A vitában is sok szó esett a rétegpolitikáról. A nődolgozók képviseletében felszólalók ismertették a küldöttértekezlet előtt azokat az ellentmondásokat, amelyek egy-egy nehéz feladat megoldásánál jelentkeznek. *Sok alapszervezeti taggyűlésen felvetődött, hogy a dolgozó anyák részére meg kell szüntetni az éjszakai szolgálatot. A felmérések azonban azt mutatják, hogy az utazószemélyzetnél, forgalmi szolgálatnál, személypénztárakban foglalkoztatott családos anyák nagy része ragaszkodik az éjszakai pótlékhoz, valamint ahhoz a szabad időhöz, amelyet a forduló szolgálat biztosít.* A család nevelése szempontjából ugyanis rendkívül hasznos a szabad idő.

A párt- és a mozgalmi szervek képviselői elvárásaiknak adtak hangot. Még ma is gyakran előfordul, hogy nem ott oldódnak meg a vitatott kérdések, ahol arra a jog és hatáskör biztosított. *Nagyobb figyelmet kell fordítani az alapszervezeti munkára, az emberek felvilágosítására, meggyőzésére.* Ebben a munkában nagyobb szerepet kell biztosítani a bizalmiaknak. Tovább kell javítani a tájékoztató munkát.

A vita után a küldöttek megválasztották a 17 tagú területi bizottságot és a 3 tagú számvizsgáló bizottságot. A szegedi területi bizottság saját soraiból megválasztotta elnökének *Annus Istvánt*, titkárának *Acsai Mihályt.*

SZOMBATHELY:

Erősödött a szakszervezeti demokrácia



Szarka Lajos megnyitja a küldöttértekezletet

Szombathelyen február 19-én a *Savaria Szálló* télikertjében tartották a területi bizottság küldöttértekezletét. Tizenötezer nyugat-magyarországi vasutas dolgozó képviseletében 112 küldött vitatta meg a napi munka és a szakszervezeti élet időszerű kérdéseit. Megjelent a küldöttértekezleten *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes. *dr. Horváth Lajos* a szombathelyi igazgatóság helyettes vezetője, Vas, Zala, Veszprém és Győr-Sopron megyék több párt- és szakszervezeti vezetője.

Szarka Lajos, a területi bizottság titkárhelyettese nyitotta meg a küldöttértekezletet, majd *Auguszt János* titkár terjesztette elő a területi bizottság beszámolóját a 4 éves munkáról. Az őszinteség, a szakma szeretete jellemezte minden mondatát, csakúgy mint a nagyszámú hozzászóló véleményét.

A jelentés közölte, hogy a szombathelyi igazgatóság területén *a szakszervezeti demokrácia minden szinten erősödött.* Számos bíráló megjegyzés hangzott el, amelyeket részben megoldottak. másrészt továbbítottak az illetékesekhez.

— *Azt szeretnénk, ha a műszaki fejlesztésből több jutna területünknek* — hangsúlyozta a beszámoló. — *A keleti országrész villamosításával párhuzamosan több Dieselmozdonyt várunk ide az ország nyugati felébe. hogy jobban tudjuk teljesíteni a szállítási feladatokat. s több nehéz fizikai munkától megkíméljük a dolgozókat.* A munkaerőhiány fokozottan időszerűvé teszi ezeket a fejlesztéseket. Nem mindegy. hogy egy tonna árut hogyan. mennyi idő alatt. milyen körülmények között és mennyiért szállítunk el.

A továbbiakban arról szólt a beszámoló, hogy évről évre nőtt az egészségvédelmi ellátás. Ennek hatására csökkennek az úgynevezett vasutas betegségek, nő az átlagos életkor. Meg kell viszont keresni annak lehetőségét, hogy a kisebb szolgálati helyek beteg dolgozói táppénzes állományba vételét meggyorsítsák és *ne kelljen nekik nap nap után különböző egészségügyi szervekhez utazgatni.*

A nőkkel és fiatalokkal való foglalkozást fontos feladatként kezelik. A szolgálati helyeken *munkaköri jegyzékekben rögzítették, hol nem szabad nőt és fiatalt foglalkoztatni.* A balesetek száma csökkenő tendenciát mutat, ugyanakkor sajnos magas a súlyosabb és a halálos balesetek száma. Emelkedett az egy balesetre eső munkanapok száma is.

A múlt évi bérpolitikai intézkedések 12 619 dolgozót érintettek a szombathelyi területen. *Az egy főre jutó átlagos béremelés 251.20 forintot tett ki. A dolgozók átlagkeresete az 1966. évi 1760 forintról 1970-ben 2115 forintra emelkedett.* A bértömeggazdálkodás nyújtotta lehetőséggel is bátran élnek: ésszerű munkaerőfelhasználással és szervezéssel 49 dolgozó munkaköre szabadult fel. Az így megtakarított közel 90 ezer forint 70 százalékát tartós bérmegtakarítás címén visszakapták az önállóan gazdálkodó szolgálati főnökségek és helyi bérfejlesztésre használták fel.

A küldöttértekezlet vitájában felszólalt *Szabó Antal* főtitkár. Rámutatott. hogy a X. pártkongresszuson tapasztalt egyszerűség. őszinteség a szakszervezeteknek különösen megszívlelendő. Ezután a vasút rekonstrukciójáról, majd azokról az intézkedésekről beszélt. amelyek tovább javítják a vasutasok élet- és munkakörülményeit.

A küldöttek végül megválasztották a 15 tagú területi bizottságot, amelynek elnöke *Maráczi Viktor*, titkára *Auguszt János* lett.

Március 8.

Nemzetközi nőnap

A nemzetközi nőnapon — március 8-án — minden évben világszerte megemlékeznek a nőkről. S bár az időjárás még télies, ezen a napon mégis illatos virágok kerülnek a vázákba, a munkahelyeken bensőséges ünnepségeken köszöntik a nőket.

Hazánkban a felszabadulás után gyökeresen megváltozott a nők helyzete. Azóta a nők a termelőmunkában éppúgy ott vannak és helytállnak, mint a közéletben, a társadalmi szervekben, ahol oly sokszor van szükség kedvességükre, megértő szívükre, józan gondolkodásukra és áldozatkészségükre. S mindezeken felül az asszonyoknak, édesanyáknak ott van a második műszak, amelynek terhei még akkor is az ő vállukra nehezedik, ha mi férfiak néha-néha segítünk is az otthoni munkákban.

Az utóbbi években a párt és a kormány nagyon sokat tett a nők helyzetének javításáért. A családi pótlék felemelése, a szülési szabadság meghosszabbítása, a gyermekgondozási segély kiterjesztése mind az ő érdekükben történt. A dolgozó nők munkáját könnyítik azok a szociális intézmények — óvodák, bölcsődék, a különböző szolgáltatások bevezetése —, amelyekkel egyre több helyen találkozhatunk. Az ismert párthatározat nyomán szakszervezetünk és a vasút vezetői is azon munkálkodnak, hogy az adott lehetőségeket szem előtt tartva, tovább javítsák a vasúton dolgozó nők helyzetét. Erről sok szó esik majd a szakszervezet március 17-én összeülő VIII kongresszusán is.

A nemzetközi nőnap alkalmából szívből köszöntjük a vasutas asszonyokat, lányokat, akik a különböző beosztásokban, férfi munkatársaikkal egyenértékű munkát végeznek.

Tizenhat éve bizalmi

Tizennyolc évvel ezelőtt került *Miskolc—Gömöri* pályaudvarra *Molnár József*, s két esztendővel később szakszervezeti bizalmivá választották munkatársai. Azóta megszakítás nélkül végzi megbízatását, s egy időben üdültetési felelős is volt.

Beosztása: *kocsirakományos raktárnok*. Szakmai munkája kifogástalan. Társadalmi tisztségére jellemző, hogy nemcsak bizalmicsoportjának tagjai fordulnak hozzá problémákkal, hanem mások is, s ő mindig kész segíteni.

Az állomás kocsirendezői is gyakran felkeresik.

— *Lassan már egy fogadóirodát kell itt berendezni* — szól mosolyogva a bizalmi, és már hallgatja is az embereket. A legtöbb megbeszélni való a bérezéssel, prémiummal, jutalmazással függ össze, de akad egyéb téma is. Gyakran elmarad a kérvény, mert Józsi bácsi tudja, hogy a jogos sérelmek orvoslásához elég, ha személyesen beszél az szb-titkárral, vagyis tolmácsolja a panaszt.

— *Harmincnégy éve vagyok a vasútnál, s betöltöttem az ötvenötödik életévemet, s magam is tapasztalom* — mondja —, *hogy nem becsülik eléggé a törzsgárda tagjait. S elsősorban nem is anyagi megbecsülésre gondolok...*

Behán Rózsa

Negyvenen innen — három diplomával

Havas, viharos éjszakákon éberebben alszik. Ilyenkor, ha személyautó áll meg a Szabadság-hegyi lakása előtt, már meg sem várja a sofőr csengetését, lassan öltözködni kezd. Tudja, hogy érte küldtek. Valahol baj van a távközlő vonalban...

Nem csoda ez a megérzés, hiszen *Szilvás Géza* már tizenhárom éve teljesít vasúti szolgálatot: *a budapesti igazgatóság távközlő és biztosítóberendezési osztályának csoportvezető mérnöke.*



Szilvás Géza

Szereti munkáját

Amikor ezekről a rendkívüli szolgálatairól kérdezősködtem, szavai helyett inkább a szemét figyeltem. Kerestem benne az elégedetlenséget, de ennek nyomát sem találtam.

— *Szeretem a munkámat, összes előnyével, hátrányával együtt* — mondotta a világ legtermészetesebb hangján.

— Mikor határozta el, hogy a vasúthoz köti az életét?

— *Megvallom, mielőtt ide pályáztam, nem ismertem a vasutasok életét, sőt még a vasutat sem... Szülőfalumnak, Nagykörünek még ma sincs vasútja.* A legközelebbi állomás Szolnok, 30 kilométerre fekszik tőle. Szégyen, nem szégyen, először 1949-ben, gimnazista koromban utaztam vonaton. Az iskolával mentünk Szolnokról Tiszavárkonyba: *társadalmi munkára, gyapotot szedni.* Bizony, nagyon élveztem annak a kis vicinálisnak a „száguldását". Tudom, mosolyogtató ez a kis történet, de én azelőtt csak hajón utaztam a szülőfalum és Szolnok között. A hajó három óra alatt tette meg a harminc kilométert...

Az emlékezetes, kis utazás után egyre többet foglalkoztatta a vasút és vonzotta a pálya. Közben teltek az évek. Szilvás Géza leérettségizett, majd felvették a műszaki egyetem gyengeáramú tagozatára. Ott ismerkedett először a vasút távközlő berendezéseivel. Még egyetemista korában megtudta, hogy a távközlési és biztosítóberendezési főnökségnél van felvétel. Mi több: *ott háromszáz forinttal magasabb kezdőmérnöki fizetést kínálnak, mint más vállalatoknál.* Így jegyezte el magát egész életre a vasúttal.

Minden érdekli

— Most mivel foglalkozik? — kérdeztem.

— *Erre csak azt tudom mondani, hogy távközlési technikával, vagyis mindennel, ami a vasútnál gyengeárammal működik. Telefon, rádió — adó-vevő készülékek —, személyzet- és utastájékoztató hangszórók, biztosító berendezések. Ezeket mi tartjuk karban, és fejlesztésükkel is foglalkozunk.*

— Renkívüli szolgálatai közül melyik a legemlékezetesebb?

— *Ha jól meggondolom, mindegyik emlékezetes, mert mindig rendkívüli dolog, ha elromlik valamelyik rádióadó, vagy telefonközpont, esetleg ha lég- vagy föld alatti vezeték szakadását jelentik a blokkmesterek.*

A dunai árvíz idején például *Komárom* és *Szőny* között négykilométeres szakaszon földvezetéket kellett létesíteni. Miközben dolgoztak, a pálya töltése alatt szivárgott a víz. Éjszaka kezdték a munkát. Akkor még viszonylag száraz volt minden, de reggelre már térdig érő lavinyatban gázoltak. Óráról órára kritikussá vált a helyzet, mégis elvégezték sikeresen a feladatot. Számos ilyen esetet lehetne felsorolni.

Idegen nyelveket tanul

— Munkája a műszaki ismereteken kívül még milyen tudást igényel?

— *A sokoldalúság mindenütt csak előnyére válik egy mérnöknek* — válaszolta. *Ma már elsőrendű követelmény a gazdasági ismeretek megszerzése. Ezért én jónak láttam megszerezni a közgazdasági diplomát is.* Ezenkívül a politikai ismereteket sem lehet elhanyagolni. Fontosak ezek a mindennapi munkában, és abban a rendszeres kapcsolatban is, amelyet a külföldi vasutakkal tartunk fenn. Esetenként nemcsak műszakilag kell gondolkozni, hanem politikailag is világosan látni, megítélni a jelenségeket. *Engem ez a gondolat vezérelt annak idején a marxista—leninista egyetem elvégzésénél.*

A TBKF csoportvezető mérnöke még fiatal ember, vagyis jóval innen van a negyedik ikszen. A három diploma már csak ezért is elismerésre méltó. De a tanulásban nem áll meg.

— *Nálunk nagyon lényeges a nyelvtudás is* — mondotta búcsúzáskor. — *Én, sajnos, csak „konyhanyelven" beszélem az angolt és a németet, de ezután valamelyikből államvizsgázni szeretnék.*

— A jó pap is holtig tanul — jegyeztem meg.

— *Azt nem tudom* — válaszolta —, *de a jó vasutas az igen...*

Séra Sándor

„Hivatásszeretet nélkül nem lehet jól dolgozni"

Választás után a GYSEV-nél

A *Győr Sopron Ebenfurti Vasút* igazgatóságánál január végén választották újjá a vállalati szakszervezeti bizottságot. Az ország nyugati szélén működő, mintegy 150 kilométeres szakaszzal rendelkező vasút nem mindenben mérhető a MÁV-hoz. *Az 1200 dolgozó egyetlen nagy családot alkot.* Érezniük is kell egymás minden gondját, baját, mert bár az egység kicsi, a problémák és megoldandó feladatok nagyok és bonyolultak. Akár a tél okozta gondokra, akár az elmúlt év tranzitforgalmának lökésszerű áramlására gondolunk, világossá válik, hogy ezt a munkát csak jó munkaszervezés mellett, a szakmájukat nagyon szerető emberekkel lehet megoldani.

Régi, mozgalmi ember

Pusztai József két éve került a szakszervezeti bizottság élére titkárnak. Régi mozgalmi ember, végigjárta a vasút majd minden területét, most a választáson megerősítették tisztségében.

— *A dolgozók, különösen a fiatalok ma megnézik, hová mennek dolgozni. Tető nélküli üzem vagyunk, ünnep nélküli hétköznapokkal* — mondta Pusztai József. — *Az igazgatóság vezetésével sikerült olyan helyzetet teremteni, amivel beszédesen bizonyítottuk, hogy hivatásszeretet nélkül nem lehet eredményesen dolgozni*, de ezért mi is teszünk lépéseket. Leginkább a végrehajtó forgalmi szolgálatnál szorított a cipő. A 6 forintos éjjeli pótlékot a MÁV-hoz hasonlóan mi is 20 forintra emeltük.

— Ami a szociális helyzetet illeti — folytatta az szb-titkár —, eddig számos problémát megoldottunk. Nem mintha rendkívüli helyzetben lennénk, hanem főképpen azért, mert *a gazdasági vezetők is szívügyüknek tekintik a munkakörülmények és a szociális ellátottság javítását.*

Mindenkit ismer

Bónis Lajos, a bevételellenőrzési osztály vezetője elfoglalt ember, mégis mint a szakszervezeti bizottság elnöke, s a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének tagja, szívesen végez társadalmi munkát.

— *Társadalmi munka nélkül már el sem tudom képzelni magam* — mondta Bónis Lajos. — *A váltóőrtől kezdve a legmagasabb beosztású dolgozóig mindenkit személyesen ismerek. Nyugodtan mondhatom, a szakszervezet nagyon népszerű nálunk, s ez a jóleső érzés mellett elkötelez bennünket, választott tisztségviselőket.*

Családi rendezvények

Számos konkrét intézkedés, a szolgálati helyeken felépített 136 cserépkályha, a beszerzett hűtőszekrények sora, a hidegmeleg vizes tisztálkodási lehetőség, a szakorvosi rendelések bővítése bizonyítja a szavak igazát.

Az eredmények és tények sokasága is bizonyíték, engem mégis egy apróság fogott meg. *Minden évben novemberben rendezik a nyugdíjasok összejövetelét. Erre meghívják a nyugdíjasokat és családjukat. Akiknek pedig nehezére esik a járás, azért gépkocsit küldenek*, hogy minél nagyobb számban találkozhassanak egymással a régi munkatársak. Azt hiszem, ezeket az évente ismétlődő „családi" rendezvényeket a világ egyetlen naptárában sem nyomják piros betűvel, a GYSEV-nél mégis jobban várják és sikeréért jobban aggódnak, mint a hagyományos karácsonyért.

Csak ott lehet a hétköznapok közé ennyi melegséget lopni, ahol nem ismerik a felesleges vitát. A választás pillanatnyi megállás volt, s most utána folytatják a két éve megkezdett munkát.

Sármándi Pál

Fáradhatatlanul — vasutasszívvel

Hiányzik valaki az állomásról. Egy ráncoktól barázdált, megviselt, mégis mindig mosolygós arc. A múlt év decemberében láttam utoljára tisztelegni, mosolyogni Vácrátót állomás vezetőjét. Most két hete találkoztam vele a Körúton. Ujságolta, hogy nyugdíjba ment. *Negyvenhárom évet töltött a vasút szolgálatában.* Betegállományban volt, amikor a postás bekopogott az értesítéssel. Nem érte váratlanul, mégis, amikor kézbe vette, egyszerre kavarogni kezdett benne minden.

Hosszú idő telt el azóta, amikor az iskola-, s az inasévek után *Pintér Lajos* a vasúthoz került. A húszas évek végén, abban a bizonytalan világban, számára, mint annyi hozzá hasonló fiatal számára, *a vasút jelentette a biztonságos megélhetést.* Volt órabéres munkás, váltókezelő, majd 1929-re, sok tanulással, nagy küzdeni akarással *Tályán* feltehette fejére a forgalmisták sok felelősséget jelentő sapkáját. Ezután *Sajókaza, Mezőkövesd, Jászapáti* és még néhány kis állomás következett.

A felszabadulás *Pusztamonostoron* érte. Mint állomásvezetőre, Pintér Lajosra hárult a helyi élet újjászervezésének, az elhurcolt javak összegyűjtésének irányítása. *Tíz évet töltött ezen az állomáson.* Amikor a budapesti igazgatóság vezetői közölték vele, hogy új feladatot kap, kissé fájó szívvel távozott. de annál nagyobb lelkesedéssel foglalta el új beosztását, *Vácrátót állomás vezetését.* Ezen az elhanyagolt szolgálati helyen elölről kellett kezdenie mindent. Nem riadt vissza a nehézségektől. *Kitartóan, személyes példamutatással lelkesítette beosztottjait.* Nem hiába. A botanikus kertjérol világszerte ismert Vácrátót vasútállomásán rövid idő alatt gyökeres változások mentek végbe. Az elhanyagolt, szeméthalmokkal tarkított állomás környékét cserjékkel szegélyezték, parkosították. *Négy év után a vonal legszebb állomása lett Vácrátót.*

Mire büszke leginkább? Arra, hogy *1954-től az általa vezetett állomások 17-szer, ebből Vácrátót 13-szor nyerte el az élüzem címet*, s az állomásvizsgálatok alkalmával sem kaptak a jónál rosszabb osztályzatot.

Pintér Lajos az örökmozgó, a nyughatatlan állomásfőnök, szolgálati elfoglaltsága mellett több mint *tíz éven át volt választott tagja a helyi szakszervezeti bizottságnak, a megyei és a területi bizottságnak, és 1964-től — jelenleg is — tagja a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének.* Ezekben



a tisztségekben is éppúgy, mint szolgálati beosztásában, mindig a vasútért, a vasutasokért munkálkodott. Örökös nyughatatlansága volt záloga mások nyugalmának. Lelkesedése, ügyszeretete, a fáradhatatlan küzdeni akarás jelképe lett az eltelt évtizedekben. Ilyen emberként dolgozott és dolgozik napjainkban is az elnökség nyugdíjas-szakbizottságában.

S most, hogy Pintér Lajos számára is elérkezett a megérdemelt pihenés időszaka, csak a vasúti szolgálattól válik meg. *A munka, amely mindig éltető eleme volt, vár rá a társadalmi szervekben.* A vasutas nyugdíjasok között, a tanácsnál, a Népfrontban akar dolgozni fáradhatatlanul, továbbra is *igaz, vasutasszívvel.*

K. Gy. J.

Négygyermekes családanya

a forgalmi csoport bizalmija

Kevesen mondták még olyan határozott biztonsággal, hogy az ő szakszervezeti bizottságuk a legjobb a területen, mint a *szentlőrinciek.* A jó munkát a területen itt-ott működő csoportok alapozták meg, s a bizalmiak, akik szorgalmas munkásai Baranyában is a mozgalomnak. Ha lehet különbséget tenni az egyenlők között, akkor a távol levő szb-titkár helyett *Papp Ferenc* gazdasági felelős azt ajánlja, hogy beszélgessünk el *Szolgai Ferencnével*, a forgalmi csoport bizalmijával. Elkísért a találkozóra is.

A négygyermekes asszony évek óta becsülettel látja el tisztségét, legutóbb is újraválasztották. Húsz éve van a vasútnál, kötődik a munkához. *A férje is vasutas, Bicsérden szolgálattevő.* Munkájáról és a nők helyzetéről érdeklődünk.

— *Nálunk nincs panasz* — mondja —, *ugyanúgy részesedünk a jutalomból, mint a férfiak. Területünkön érvényesül az egyenlő munkáért járó egyenlő bérezés.* Most éppen nőnapra készül a szakszervezeti bizottság és ezt az ünnepet évenként a vasutas kultúrotthonban tartjuk. Ilyenkor nem marad el az apró figyelmesség sem. *Ez azonban nem az alkalmi megbecsülés jele, így gondoskodnak rólunk az év többi napján is.* Persze, én is és nőtársaim is sokat dolgozunk. Mi Szigetváron lakunk, a férjem hajnali negyed ötkor kel. Addigra már én is fenn vagyok, készítem a reggelit és a tisztaruhát a családnak. *Hat húszkor indul a vonatom Szentlőrincre. Este háromnegyed hétkor együtt érünk haza. Megszoktuk már, hogy csak annyi időnk marad a két iskolás korú kislány nevelésére, hogy gyorsan átnézzük a leckét, azután vacsorát kell készíteni.* A nagyobb fiúkra nincs gond, már felnőttek.

Másnap a munkában frissnek kell lenni. A vasút, úgy tartják itt is: veszélyes üzem, ahol a legkisebb gondatlanság súlyos balesetet okozhat. Szolgai Ferencné a tizenhat tagú bizalmicsoporton kívül egy másik kollektívának is megbecsült tagja: *a bronzkoszorús Kossuth szocialista brigádnak.* És mivel gazdasági munkája naplózó, rábízták a kollektíva életének, eredményeinek rögzítését. A gondosan vezetett brigádnapló jó gazdasági eredményekről tanúskodik, mert *Tőke János* állomásfőnök bátran támaszkodik a társadalmi szervezetekre és a szocialista brigádokra. Ennek tudható be, *hogy tavalyi feladatainkat is az élüzem cím követelményei felett teljesítettük.* Ebben az újabb sikerben benne van Szolgai Ferencné bizalmi és valamennyi szervezett vasutas munkája, de úgy is mondhatnánk, hogy az ő munkájuk nélkül ma már elképzelhetetlenek a megalapozott gazdasági eredmények.

M. F.

A váciak elérték a kiváló szintet

Vác állomás dolgozói elérték a múlt év első termelési tanácskozásán kitűzött célokat. A vonal villamosításának előkészítésével járó vágányzárak és egyéb akadályok ellenére *teljesítették a kiváló szolgálati hely cím megszerzésének feltételeit.* Az elért eredmények része, hogy — főként az árvízzel sújtott területekre indított cementszállító vonatok közlekedtetésével — *70 ezer tonnával több árut szállítottak, mint 1969-ben.*

Az állomás dolgozói közül többen nem egyszer szabad idejüket is készségesen áldozták fel az évi terv sikeres teljesítése érdekében. Az élen járó dolgozók közé tartozik *Bényei Ferenc* forgalmi szolgálattevő és brigádja, *Pálfalvi János* tolatásvezető, *Sleng József* váltókezelő és még számos, hozzájuk hasonló vasutas. A létszámhiány leküzdését gyakran az tette lehetővé, hogy az állomásunk vezetője és *Sziklai Ervin*, az igazgatóság állandó kirendeltje is beállt a hiányzó forgalmi dolgozók helyére.

R. S.

A VII. kongresszus határozata nyomán

Hogyan alakult a vasutasok ruhaellátása?

A szakszervezet VII. kongresszusa határozatában nagy fontosságot tulajdonított a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei javítását szolgáló szociális és egyéb intézkedéseknek. A dolgozókat közvetlenül érintő és érdekeiket szolgáló intézkedések között jelentős szerepet kapott a legközvetlenebb természetbeni ellátás, az egyen-, munka- és védőruha-juttatás fejlesztése is.

A határozat a következők szerint szabta meg az ezzel kapcsolatos feladatunkat: *„... A ruhaellátásban részesülők ruházatát kivitelben, minőségben és határidőben magasabb színvonalon kell biztosítani. Ezzel együtt a munka- és védőruhaellátást is javítani kell."*

Kevesebb a panasz

A jelenleg érvényes *Vasúti Ruházati Utasítás* 1967. január 1. óta több ízben végrehajtott módosítással javította a dolgozók természetbeni ellátását. A vasutas dolgozókra kedvezően ható intézkedések folytán, a korábbi évekhez viszonyítva, mind *kevesebb kifogás és panasz tapasztalható.* Egyes panasztípusok megszűntnek vehetők.

A ruhaellátás szabályainak módosításában olyan törekvések valósultak meg, amelyek az egyszerűsítésre, a könnyebb érthetőségre és a félreértések elkerülésére irányultak. Ezt a célt szolgálta többek között az az intézkedés, amely szűkítette a ruhamegváltási kötelezettséget, és mindazokban az esetekben lehetőséget biztosított a ruhák visszaszolgáltatására, ha a dolgozó azokat — jogosultság megszűnése esetén — nem kívánta megtartani. *A teljes értékű (100 százalékos) ruhadarabok visszaszolgáltatási lehetősége mindenki számára biztosított.* Ezzel az intézkedéssel azt kívántuk elérni, hogy minél kevesebb esetben kerüljön sor nagy összegű, nehezen behajtható tartozások létrehozására, melyek egy része csak bírói úton volt érvényesíthető.

A ruhaellátás adminisztrációjának csökkentése a kis értéket képviselő ruhafeleségek kezelésével járó hosszadalmas ügyintézés, a tárolási problémák csökkentése stb. miatt *intézkedés történt, hogy a 25 százalék érték alatti ruhafeleségek bármilyen okból történő jogosság megszűnése esetén — a kötelező megváltás esetét kivéve — térítés nélkül kerüljenek a dolgozók tulajdonába.* Testfelülettel közvetlenül érintkező ruhafeleségek, sapkák, kesztyűk, lábbelik pedig, a viselési időtől függetlenül, ilyen esetekben a dolgozó tulajdonába megy át.

Jelentős intézkedésnek tekinthető a munkaruhára vonatkozó igényjogosultság néhány szigorú kritériumának megszüntetése, melyek korábban hátrányosan különböztették meg az újfelvételeseket. *Az azonnali ellátási kötelezettség a dolgozó és a MÁV érdekeit is szolgálja.*

A nődolgozók érdekeit szolgálják azok az intézkedések, amelyek alapján *megkülönböztetett minőségű lábbeliellátást kell biztosítani számukra* mindazon munkakörökben, amelyekben korábban bakancs- vagy csizmaellátás volt.

1969. január 1-i hatállyal minden segédmunkás bakancsellátásban részesül. Ezzel az intézkedéssel több éves, jogos igény nyert kielégítést és korábban fennállott feszültség szűnt meg. *A fizikai dolgozók lábbelivel történő ellátása teljesen megoldottnak tekinthető.* A végrehajtott intézkedések sorában kiemelkedő jelentősége van a szabadban foglalkoztatott dolgozók időjárás elleni védelme további javításának. Ezt a célt szolgálta *a pályamunkások és több, szabadban foglalkoztatott dolgozó téli, meleg sapkával történt ellátása.* A műszőrmés bundák beszerzése és kiosztása 1969. január 1-i hatállyal egységesen megszűnt. A már kiosztott műszőrmés bundák viselési idejét egységesen három évben állapították meg. Az intézkedést elsősorban az tette szükségessé, hogy a begombolható kivitelben készült műszőrme bélések minősége nem elégítette ki a vele szemben támasztott követelményeket.

Módosító intézkedések

A ruházati alapanyagok kopásállósága miatt felmerült panaszok alapján *viselésiidő-csökkentést hajtottunk végre. Ennek megfelelően került sor a takarítók és takarítónők munkaköpenyének egységesen 12 hónapra történt leszállítására.* A munkaruha nagyfokú elhasználódását vette figyelembe a pályamunkásoknál bevezetett 10 hónapos viselési idő megállapítása.

A 7 1967. Eü. M. rendelet alapján *felülvizsgáltuk a vasutas dolgozók védőruha-ellátottságát.* A módosítás valamennyi szolgálati ágra vonatkozó intézkedést léptetett életbe azokra az esetekre, amelyeket a ruházati utasítás nem tartalmaz. *Kötelezővé tette a dolgozók védőruhával történő ellátását, minden külön előírás nélkül, ha arra Óvórendszabály alapján szükség van.*

Az évenként rendszeresen végrehajtott felülvizsgálat alapján számos módosító intézkedés született. A kongresszus határozatának szellemében került sor — újabb ellátásbővítő módosításra, melyről az 1971. évi 6. sz. *Hivatalos Lap* intézkedik.

Az 1971. január 1-i hatállyal érvénybe lépett intézkedések mind minőségileg, mind mennyiségileg tovább javítják a dolgozók ellátását. A módosító intézkedés megjelenésével egyidőben megkezdődött a nyitott fazonú egyenruhákhoz rendszeresített ingek kiosztása. *Csupán ez az intézkedés a vasutas dolgozók 50 százalékát érinti.*

Jelentős az az intézkedés is, mely szerint *öregségi és rokkantsági nyugdíjazás esetén a dolgozók térítésmentesen megtarthatják mindazon ruhadarabjaikat, melyek használhatósága a 75 százalékot nem haladja meg.* Ez az intézkedés tulajdonképpen azt jelenti, hogy az öregségi vagy rokkantsági nyugdíjba kerülők egyenruháikon kívül a bundát, esőköpenyt, vattás ruhát, sapkát, lábbelit, kesztyűt is térítésmentesen megtarthatják.

A nődolgozókat kedvezően érinti az az intézkedés, amely a két éve bevezetett, *magas szaru, vászon kismamacipő-ellátást újabb munkakörökre* kiterjeszti, illetve azok helyett csúszásgátló talpkiképzésű munkacipőt állapít meg.

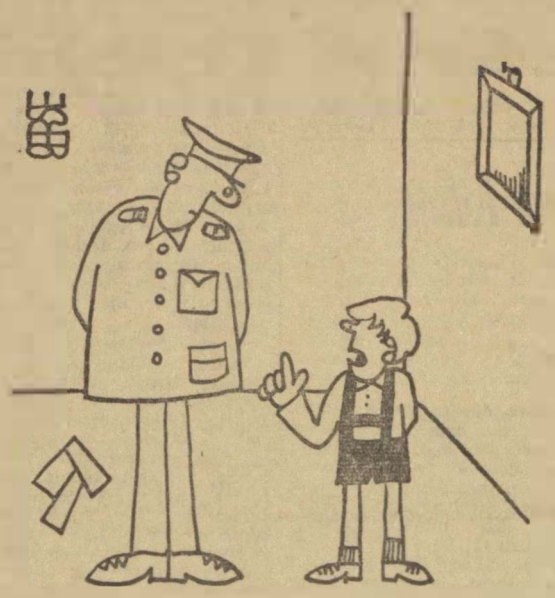
Figyelembe vették a dolgozók javaslatait

A *Ruházati Utasítás* módosítását gyakran amiatt kellett végrehajtani, mert áthelyezésre, munkakörváltozásra került sor. Ennek megfelelően, *már 1971-re intézkedés történt a forgalmi szolgálattevői munkakör egyszerűsítése miatt a lábbeliellátás biztosítására.* A gyakori munkakörváltozás rendszerint jogosultságváltozással is jár, mely sok adminisztrációt, viselésiidő-módosítást kíván. A beosztásváltozásokkal járó ruhaviselésiidő-módosításokat csak az eredetileg megállapított viselési időt még el nem ért ruhadarabokra kell végrehajtani, azt is csak hat hónap eltelte után.

A vasutas dolgozók ruhaellátása évről évre javult, és ma már mindinkább megközelíti a szükségletet. *A végrehajtott módosításokat mindenkor általános és széles körű tapasztalatszerzés előzte meg, melynek során érvényre jutott a dolgozók észrevétele, javaslata.* A korábbi évekhez képest ma már inkább csak minőségi igények és a kiszolgáltatással kapcsolatos észrevételek tapasztalhatók. Ezek együttal azt is bizonyítják, *továbbra is szükségét látjuk rendszeresen figyelemmel kísérni a biztosított ruhafeleségek időbeni, méretnek megfelelő kiszolgálását, az előforduló panaszok orvoslását.* A jövőben azonban szakszervezeti bizottságainknak is nagyobb gondot kell fordítaniuk a dolgozók ellátásának zavartalan biztosítására.

A vasutas dolgozók legközvetlenebb ellátási formája az eddig tett intézkedésekkel kedvezőnek értékelhető. Mindezek ellenére *vannak még problémák.* Ezek megszüntetése érdekében tovább kell javítani a biztosított ellátás minőségét, végrehajtásának ellenőrzését.

Berta István
a Munkavédelmi Felügyelőség vezetője



— Apu, te miért nem szeretsz velem vonatozni?

(Gerse László rajzai)

MEGJEGYEZZÜK

Kihasználatlan lehetőségek a társadalmi ellenőrzésben

Két levél fekszik előttünk. Az egyiket egy budapesti, a másikat egy hatvani vasutas írta. A téma látszólag különböző, de mégis együtt kívánkozik a két levél a nyilvánosság elé.

„Mindjobban tapasztaljuk, hogy elég sok a potyázó, jegy nélküli utas — írja az egyik. — *Vannak ugyanis szép számmal, akik felismerték, hogy ha 8—9 személykocsiból álló vonaton, csak egyetlen kalauz van* —, *ami már elég rendszeressé vált* —, *akkor Budapesttől Vácig, Székesfehérvárig, Pusztaszabolcsig, Hatvanig, Ceglédig »nem érdemes« jegyet váltani.* A kalauz a tömött szerelvényen úgysem ér hozzájuk, vagy ha végig is kezelné minden kocsiját, könnyen ki lehet a jegyvizsgálót kerülni egy-egy megállónál. Vajon a szolgálati felsőbbség, miért nem szorgalmazza a társadalmi ellenőrök, esetleg civilruhás nyugdíjas, vagy szabadnapos vasutasok »bevetését« a lógósok ellen? Úgy, amint ezt a *Budapesti Közlekedési Vállalat* járművein is bevezették!"

A másik, a *Hatvanból* érkezett levél így hangzik:

„Az 1964. évi 48. számú *Hivatalos Lapban* megjelent 128 244/I. 8. A. számú rendelet *szabályozta a személyszállítási társadalmi ellenőrök beállítását.* Állomásunkon ennek értelmében meg is alakult 1965. február 24-én egy társadalmi ellenőri csoport tíz taggal és egy felelőssel. A csoportnak én is tagja lettem, majd 1965. december 21-én kézhez kaptam a szép kivitelű, piros fedelű, 16 oldalas, *Megbízólevél és kézikönyv* című »dokumentet«, amelynek előszavát a vasutasszakszervezet főtitkára és a MÁV vezérigazgatója írta, illetve a megbízást aláírásukkal hitelesítették.

Mi, valóban megtisztelő és fontos feladatnak tekintenénk a ránk váró tennivalókat, de hiába. Az utóbbi években semmiféle segítséget, irányítást vagy szempontot nem kaptunk, s a kezdeti megállapításaink nyomán papírra tett jelentéseinket sem vették számba sehol. Így nem is lehet csodálkozni azon, hogy a társadalmi ellenőrök abbahagyták ténykedésüket, holott úgy látjuk, hogy fontos szerepet tölthetnénk be a vasútra háruló feladatok elvégzésében."

A sorok önmagukért beszélnek: *nem kívánnak hozzáfűznivalót. Választ azonban annál inkább!* (k)

Ha nem hiányzik az éberség, kézre kerülnek a kocsik rongálói

A Gyöngyös állomásról 19 óra 49 perckor induló 8831. számú személyvonatra *négy fiatalember szállt fel Gyöngyöshalász megállóhelyen,* január 28-án. Úgy látszik, csupán esti időtöltésnek szánták az utazást, mert a 20 óra 38-kor Vámosgyörkről visszafordúló szerelvénnyel már indultak is vissza. Gyöngyöshalászon azonban — ameddig a jegyük érvényes volt — nem szálltak le. *Nagy Lászlóné,* a jegyvizsgáló, észrevette a bliccelést, bár a fiatalemberek a lépcsőkön átugrálva, másik kocsiba mentek át.

A kalauzno ezenkívül más is megállapított. Azt, hogy a 4437. számú kocsiban, ahol a négy fiatal korábban tartózkodott, *tíz ülőhelyen, mintegy 40x50 centiméter hosszban, a bőrüléseket összevagdosták, és tönkretettek 14 villanyégőt, két hamutartót, valamint két polcot.*

Nagy Lászlóné gyorsan cselekedett. Segítségül hívta a vonaton hazafelé utazó *Bejó Józsefet,* Gyöngyös állomás kocsivizsgálóját és *Gulyás Józsefnét,* a másik jegyvizsgálót. Így sikerült a négy közül két fiúnak a személyazonosságát megállapítani, s az egyiktől előkerült a kés is. A többi teendő már a rendőrségre hárult.

Megállapították, hogy a fiatalok közül kettő Gyöngyösön, kettő pedig Gyöngyöshalászon lakik. Életkoruk 16—17 év. *A vasútnak összesen 4056 forint kárt okoztak.* A büntető eljárás megindult ellenük, s nem kétséges, hogy el is nyerik méltó büntetésüket.

Az esethez tartozik még, hogy Nagy Lászlóné és Gulyás Józsefné gyöngyösi jegyvizsgálók az 1969-ben kormánykitüntetésben részesített szocialista brigádnak a tagjai, amelynek *Matticsek Ferenc* a vezetője, s nem ez volt az első alkalom, amikor a vasúti kocsik berendezéseit rongáló személyeket értek tetten. *Éberségükért, lelkiismeretes és példamutató szolgálatukért megérdemlik az elismerést.*

Szűcs Ferenc

1970-ben gondatlanságból, lopásból

több mint 16 millió forint kár érte a vasutat

A *Vasúti Főosztály* 5. szakosztálya a vasútigazgatóságok tűzrendészeti vezetőinek bevonásával a közelmúltban értékelte az 1970. évi tűzrendészeti munka tapasztalatait, majd meghatározta az ez évi feladatokat, a megelőző tűzrendészet szervezésének elveit, főbb célkitűzéseit és módszereit.

A múlt évben jelentős fejlődés mutatkozott a tűzrendészeti munkában, különösen a mezőgazdasági termékek nyári tűzvédelmében, a védelmi eszközök karbantartásában. A megelőző tűzrendészeti munka eredményeként a károk csökkentek. *Azonban a gondatlanság, a súlyos forgalmi szabálysértések, az éberség hiánya és a szándékos kártevés következtében a vasút múlt évi tényleges kára több mint háromszorosa a korábbinak.*

A becsületes vasutasok tízezrei által elért jelentős gazdasági eredményeket *a vasutat ért károk közel 20 millió forinttal csökkentették. Ebből a szabályok megsértése és a gondatlanság több mint 16 millió forint kárt okozott!* Éppen ezért a szakoszály mélyreható elemzést végzett, hogy a múlt év minden tanulságát felhasználja a hasonló esetek megelőzésére, a károk csökkentésére.

Az értekezleten megállapították, hogy egyes szolgálati helyeken a vezetőkből hiányzik a felelősség, az igényesség a társadalmi tulajdon védelmét illetően. *Vannak olyan szolgálati helyek is, ahol a tűzrendészeti előadók, megbízottak munkafeltételei nem megfelelőek.* Vagy nem jut idő e munkával foglalkozni, vagy formálisan, kellő támogatás nélkül tevékenykednek.

A tűzveszélyes folyadékok szabálytalan tárolását nagyon sok helyen elnézik. A hatósági tűzrendészeti szemlék során feltárt hiányosságok megszüntetésének ellenőrzésében nincs kellő következetesség. Nem elég hatékony és következetes a vonali tűzrendészek tevékenysége sem. A határozott fellépésű tűzrendészeket pedig nem egyszer éppen a biztonságért elsősorban felelős szolgálati vezető ingerülten fogadja. Észrevételeiket zaklatásnak, a hibák, hiányosságok megszüntetésére előírt határidőket nem egyszer kötekedésnek tekintik. Pedig a közös ügy szolgálata: a társadalmi tulajdon védelme szorosan összeköti őket.

A tűz elleni biztonság további előfeltételei megteremtése érdekében került sor az elmúlt hetekben a *MÁV Tűzrendészeti Működési Szabályzat* kiadására. Kiadását a jóváhagyás után, még az első negyedévre tervezik. A vonali tűzrendészeti munka egységes szemlélete és színvonala érdekében elkészült és a közeljövőben kiadásra kerül *a vonali tűzrendészeti vasútőrparancsnokok szolgálati ügyrendje.* Ez további javulást, határozottabb ellenőrző munkát és a fogyatékosságok elleni egységes fellépést eredményezi. 1971 második felére kiadásra előkészítik a *MÁV Tűzrendészeti Utasítását* is.

Előtérben áll a vontatás, különösen a korszerű járművek tűzbiztonságának, az anyagszerkezelő, pályafenntartási és műszaki kocsiszolgálat területén a megelőző tűzrendészeti munka javítása.

Nagyobb felelősség és több munka hárul a jövőben a vezetőkre, s a tűzrendészeti szervekre, a tűzrendészeti bizottságokra. A Vasúti Főosztályon a szakosztályok tűzrendészeti előadóiból *megalakul a MÁV tűzrendészeti tanácsa.* Valamennyi vasútigazgatóságon hasonlóan felülvizsgálják a tűzrendészeti bizottságok összetételét. A szolgálati helyeken is sor kerül erre. *Nem formai, hanem tartalmi tevékenységet végző aktív tűzrendészeti bizottságokra van szükség a megelőzés érdekében.* Megfelelő műszaki felkészültségű és e munkával érdemben foglalkozó bizottsági tagok megválasztása fontos lépés a korszerűsödő vasút biztonsága fokozásának útján.

Csak a közös összefogás, a megelőzés hozhatja meg az idei évben a kedvezőbb fordulatot a károk jelentős csökkentésében, a vasúti és fuvarozott javak, eszközök tűz elleni biztonságában.

Kovács Gy. János

Tizenegyen búcsúztak...

Tizenegy nyugdíjba vonuló vontatási dolgozót búcsúztattak február 13-án a győri vasutas kultúrotthonban. A családias hangulatú ünnepségen megjelent 250 dolgozó nevében *Fekete István* vontatási főnök méltatta a nyugdíjba vonulók több évtizedes helytállását, lelkiismeretes munkáját. A szakszervezeti bizottság ajándékainak kiosztása után a KISZ-fiatalok adtak műsort az ünnepeltek tiszteletére.

A társasvacsorát reggelig tartó tánc követte. Ebből az alkalomból mutatkozott be a vasutas kultúrotthonban a mosonszentmiklósi *Jó hangulat* zenekar, amely — nevéhez méltóan — valóban hozzájárult a jó hangulathoz.

Dr. Ferenczy Imre

Kis könyvtárak

a szocialista üzemrészekben

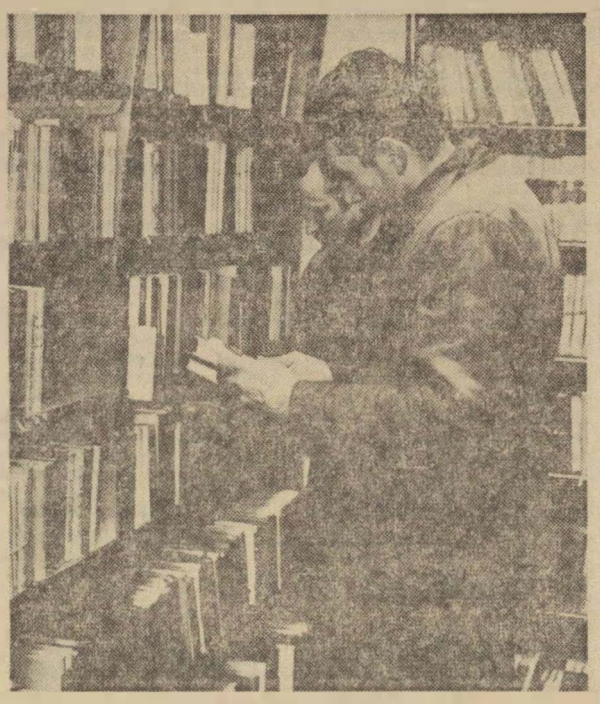
Növekedett a munkásolvasók száma a debreceni járműjavító üzemben

A *debreceni járműjavító* művelődési házának szabadpolcos rendszerrel működő területi jellegű könyvtárában *11 695 kötet könyv áll a dolgozók rendelkezésére.* 1970-ben 1181 beiratkozott olvasója volt a könyvtárnak, akik 13 800 esetben kölcsönöztek és az általuk kikölcsönzött kötetek száma több mint 34 ezer kötet volt.

A könyvtár a *városi tanács könyvtárával* közös fenntartásban üzemel és *a múlt évben a könyvállomány fejlesztésére 30 ezer, berendezések korszerűsítésére pedig 40 ezer forintot fordítottak.* A könyvtár vezetősége a legtöbb könyvet olvasó tagok bevonásával minden év elején értékelni szokta az előző év tapasztalatait, eredményeit és problémáit. Így a múlt év munkájának értékelésére az elmúlt napokban került sor.

A fő könyvtár mellett a szocialista üzemrészek kezelésében 8 letéti kis könyvtár működik, melyek könyvállománya 100—150 kötetet tartalmaz. A könyvek cserélése havonta, illetve szükség szerint történik a letéti könyvtárakban. Dicséretes munkát végeztek a letéti könyvtárosok, *Bagoly Béla* bognár, *Makai József* lakatos, *Gróf Gyula* hegesztő, *Kocsis László* lakatos, *Esze László* asztalos, *Vámosi Zoltánné* bérelszámoló, *Balogh Antal* lakatos, *Nagy Imréné* adminisztrátor, akik társadalmi munkában vállalták a könyvek cserélését és kiszolgálását, munkatársaik részére. Munkájuknak egyik jelentős eredménye az volt, hogy *a múlt évben tovább növekedett a fizikai dolgozók körében az olvasók tábora.* Ők nyolcan nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a szocialista brigádtagok körében nőtt az olvasók száma és művelődési vállalásaiknak egyre többen az olvasó mozgalomban való részvétellel tesznek eleget.

A könyvtár mellett működő és a múlt évben új helyiségbe, a *Szabadságtelepi Pártházba* költözött a 2270 kötetes gyermekkönyvtár. A gyermekkönyvtár munkájának tartalmi színvonalát jelentősen növelte a létrehozott *úttörőklub, melynek jelenleg 28 tagja van és fő célja az, hogy*



Munkások a könyvtárban

(Husi József felvétele)

biztosítsa az utánpótlást, nevelje a gyermekeket az olvasás szerepének és szeretetének elmélyítésére. A gyermekkönyvtárban különféle társasjátékok állnak a gyermekek rendelkezésére.

A múlt évben 26 fővel a nagykönyvtárban is *megalakult az irodalombarátok köre,* melynek tagjai főleg ipari tanulók és a tapasztalatok azt mutatják, hogy a tagok humán ismereteinek bővítéséhez, szélesítéséhez, jelentősen hozzájárul a szakköri munka.

A könyvtárban az irodalmi művek mellett a napi-, heti sajtó és folyóiratok olvasására is megvan a lehetőség. A tágas és modern bútorokkal berendezett könyvtárban minden lehetőség biztosítva van a szabad idő eltöltésének kellemes kihasználására. *17 különféle napi- és hetilap és 10 folyóirat áll a látogatók rendelkezésére.* Ezen túl a különféle érdeklődési körök szakkönyvei is rendelkezésre állnak. Így többek között a kertészkedéssel foglalkozók, méhészek, galambászok, horgászok, fotósok, házi barkácsolók, tv-rádió iránt érdeklődők részére egyaránt biztosítva vannak a szakmai könyvek.

A művelődési ház vezetősége a letéti könyvtár vezetőit és az élenjáró olvasókat könyvjutalomban részesítette.

Volosinovszki János

A nagykanizsai színjátszók

nem anyagiakért járják a falvakat

A nagykanizsai vasutas művelődési házban régi hagyománya van a színjátszásnak. Erről tanúskodnak a folyosó falán elhelyezett tablók, amelyek egy-egy régebben játszott darab emlékét idézik. A múlt hagyományait őrzi és viszi tovább — *Schmidt István* rendező irányításával — a színjátszó csoport és az irodalmi színpad.

A csoport tagjai napi munkájukat becsületesen végző emberek, akiket a színpad, a színjátszás szeretete, az irodalom iránti tisztelet, a szereplési vágy, a sikerélmény kovácsol alkotó közösséggé. A szép szó befogadása és továbbadása utáni vágytól hajtva áldozzák fel szabad idejüket, tanulnak, képezik magukat, és vállalják a vidéki szerepléssekkel járó utazás fáradalmait.

Jelenleg a csoport *Nicola Manzari* olasz író *A holtak nem fizetnek adót* című — *Nemes László* által fordított — 3 felvonásos darabját játsszák. A darab bemutatója Nagykanizsán volt, a művelődési házban, december 25—26-án. Azóta járták *Pölöskefőn, Letenyén, Nagybakónakon,* s mindenütt telt házak előtt aratták sikert.

Honfi Ferenc művelődési ház-igazgató naptárában már sorakoznak az újabb és újabb községek nevei, ahová meghívást kapott a csoport. *Sarud, Becsehely, Szepetnek,* olvasom az előttem ismeretlen községek neveit. Ide várják a színházat, a szinjátszást szerető falusi emberek a csoportot.

A csoport szívesen megy. Ha a szükség úgy hozza, utaznak éjjel s hajnalban. *Nem anyagiakért vállalják, jutalmuk a közönség tapsa,* a mosoly, amit kicsalnak az arcokra, a könny, amit belopnak a szemek sarkába, s az a megfizethetetlen, boldogító érzés, hogy egy fokkal jobbá, műveltebbé, vidámabbá tették az embereket.

Az irodalmi színpad sem tétlenkedik. A rádió és televízió *Szálljatok, szép szavak* címmel meghirdetett irodalmi színpadi vetélkedőjére két egyfelvonásossal neveztek be. Hubay Miklós *Megismerés és búcsú,* valamint Pirandello *Férfi, aki virágot hord a szájában* című darabjával. Kíváncsian várjuk, hogy állnak helyt a nagy vetélkedőben.

A művelődési ház minden támogatást megad a csoportnak a sikeres szerepléshez. S addig, amíg ilyen lelkes emberek veszik kézbe és emelik magasabbra a műkedvelő művészeti mozgalom zászlaját, nem kell félni annak elsorvadásától.

T. B.

Levelezőink írják

Biztonságot jelentő fények Komáromban

Komárom állomáson régi probléma volt, hogy a váltóknak a fele kézi állású, és a motorikusan működő váltók mellett sok helyen ott „szomorkodtak" a hagyományos, kőolaj-világítású berendezések is. A Duna partján végigsüvítő szelek gyakran kioltották a pislákoló fényeket, s ez akadályozta a biztonságos munkát.

A megoldást sokáig hiába sürgettük az igazgatóságnál. Az 1970. évi újítási feladattervben végül a dolgozókhoz fordultunk. *Jött is javaslat, de nem akadt kivitelező.* A hiányzó kapacitást mégis sikerült megtalálni a vontatási főnökségnél, de ott természetesen csak a műszaki részfeladatot tudták elvállalni. Ám ki vállalhatja el a kábelek lefektetését, az ahhoz szükséges, mintegy 80 centiméter mély árok kiásását?

A kérdés az állomás párt- és szakszervezetéhez került. A végső megoldásnál ismét *a dolgozók vállalták a fő szerepet. Az önkéntességi alapon meghirdetett társadalmi munkára, beosztásra és nemre való tekintet nélkül, szinte mindenki jelentkezett.* Az ezer méternyi árkot négy nap alatt sikerült kiásni, majd 45 nap alatt befejeződött a műszaki szerelés is.

Az öntevékeny, áldozatos munka eredményeként Komárom állomás „A" és „B" lirájának *összes váltójelzőiben kigyulladtak a biztonságot jelentő fények.*

A példa — úgy gondoljuk — követésre méltó.

Molnár István
állomásfőnök

Hanyag munka, kidobott pénz

A *miskolci igazgatóság* területére kirendelt kocsik felderítésére sok üres szerelvény érkezik, főleg Hatvanon át. Ezeknek a szerelvényeknek azonban jellemző tulajdonságuk, hogy *a kocsiajtók nincsenek rögzítve és becsukva.* A villamosított pályán ez különösen balesetveszélyes.

Előfordult olyan eset, amikor az üres szerelvényben futó kocsik egy-egy ajtaja menet közben leesett, s csak a véletlenen múlott, hogy nem történt súlyos baleset.

Az efféle veszély elhárítására december 16-a óta *Hort-Csány* állomáson forduló vizsgálatban két-két dolgozó foglalkozik a nyitva hagyott kocsik ajtajainak bezárásával. *Egy hónap leforgása alatt 209 vonatot kellett feltartóztatni és 4609 kocsi ajtaját bezárni. Ezért a teljesítményért 23 154 forintot fizettünk ki, vagyis dobtunk ki az ablakon* más igazgatóság szolgálati helyein elkövetett mulasztások miatt, nem számítva azt a kárt, amit a vonatok feltartóztatása okoz.

A kár elkerülhető lenne, ha a vasútállomások dolgozói a fuvaroztató vállalatoktól megkövetelnék az ajtók bezárását, amikor a kocsikat kirakás után átveszik.

Bakó János

Kultúrotthont avattak

Az idén új létesítménnyel gazdagodott a szentesi csomópont. Ünnepélyes keretek között adták át rendeltetésének *a mintegy kétmillió forintos költséggel épített kultúrházat.* A régi kultúrotthon szűk és elavult volt, berendezései is tönkrementek, elhasználódtak. A csomóponti rendezvényeket az üzemi konyha étkezdéjében lehetett megtartani, igen kulturálatlan körülmények között. Hely hiányában gondot okozott a szakmai oktatások megtartása is.

Az új létesítmény megváltoztatta a helyzetet. A korszerű bútorzatra és berendezésekre mintegy 300 000 forintot fordított a vasút. *A tágas előcsarnokban van a ruhatár, és* innen nyílik a szakszervezeti iroda, az oktatótiszt irodája, *a több mint 3000 kötetes könyvtár és a mellékhelyiségek, valamint a nagyterem két bejárata.* A nagyteremben elhelyezett asztaloknál 180 személy foglalhat helyet. Az egész épület gázfűtéses, s a nagyteremben nyolc konvektor kellemes meleget biztosít. A modern világítótestek jól illeszkednek a terem hangulatához. Az akusztika szintén kifogástalan, ezáltal igényesebb műsorok is rendezhetők. A hűtést és a szellőzést szolgáló ventillátorok sem hiányoznak.

Az új kultúrotthont szívesen vették birtokukba a szentesi vasutasok. Ez azonban nem akadálya annak, hogy kapui nyitva állnak a város dolgozói előtt, s létesítményünk később Szentes kulturális életének egyik bázisává váljon.

Majzik László

„Mozgó" villanyszerelők a mellékvonalakon

Nemrég *Egerbe,* majd legutóbb *Gyöngyösre* utaztam, amikor a vonaton észrevettem, hogy — bár nappal volt — kigyúltak a villanyok. Mindjárt a kocsi kapcsolófülkéjéhez mentem, és ott mindkét esetben fiatal szerelőket találtam. Kiderült, hogy *a miskolci igazgatósághoz, illetve a miskolci vontatási főnökséghez tartoznak, és az a feladatuk, hogy menet közben javítsák ki a személykocsik esetleges világítási hibáit.*

Ellenőrző útjaik nyomán nemcsak a *Füzesabony—Eger, Vámosgyörk—Gyöngyös* közötti vonalszakaszon szűntek meg a ki nem világított kocsik miatt előfordult panaszok, hanem a többi szárnyvonalon is lényegesen javult a helyzet. A *Füzesabony—Tiszafüred, Kál-Kápolna—Kisterenye, Kál-Kápolna—Kisújszállás és a Vámosgyörk—Jászapáti* között közlekedő szerelvények utasai szintén észrevették, hogy nincsenek már kivilágítatlan kocsik.

De vajon miért csak a miskolci igazgatóság tudott megoldást találni a leggyakoribb panaszok orvoslására? A máshová tartozó műszaki kocsiszolgálati dolgozók — ha nem is járnak ki a vonalakra — többet tehetnének azért, hogy este, éjszaka a személyszállító vonatok minden kocsija ki legyen világítva.

Szűcs Ferenc

Bodrogolaszi gyerekek



A Zempléni hegyek tövében, közel a Bodrog partjához, festői környezetben tanul, nevelkedik 120 vasutasgyermek. Otthonuk: a bodrogolaszi MÁV nevelőotthon.

A fiúk nagy többsége Szabolcs-Szatmár és Borsod megyéből, kis részük az ország más vidékeiről került ide. *Negyven közöttük félárva, harmincöten pedig elvált szülők gyermekei.* Az intézet 9 nevelője, 3 ápolónője és csaknem húsz technikai dolgozója nagy-nagy gonddal és szeretettel foglalkozik velük. A gyerekek semmiben sem szenvednek hiányt. A minden igényt kielégítő, jól felszerelt játszótéren kívül tv-vel ellátott kultúrterem, 600 kötetes könyvtár, sok szórakoztató játék áll rendelkezésükre.

A legfontosabb persze, a tanulás. Második éve már, hogy megszüntették a zárt intézeti rendszert, és a községi iskola együttműködésével vegyes osztályokat hoztak létre. Az eredmények megfelelnek a várakozásnak: *bővült a gyermekek látókör, és közelebb kerültek a kinti, lüktető élethez is.*

A hála megnyilvánulásának egyik jele, hogy a gondoskodást és szeretetet a gyerekek jó tanulmányi eredménnyel viszonozzák. Az elmúlt tanévben például *a bodrogolaszi fiúk az ország hat vasutas nevelőotthon diákjainak versenyében a második helyezést szerezték meg 3,3 átlagos tanulmányi eredményükkel.* A 120 gyerek közül csupán egy bukott meg. Az idei félévkor viszont már 3,4 volt a tanulmányi eredmény.

Jogos azonban a kérdés, hogy az innen kikerülő fiatalok közül hányan választják életpályául a vasutat.

Kétségtelen, hogy két évvel ezelőtt még kevesen voltak az ilyen gyerekek. Azóta már más a helyzet, mivel a pedagógusok igyekeznek megismertetni és megszerettetni a vasutat. Az új tematika szerint 15 előadást tartanak a VII. és VIII. osztályosok részére a vasútról, s kirándulásaikat is zömmel a vasúti csomópontokra tervezik.

Ezzel függ össze, hogy tavaly 34 tanuló közül 21, az idén 27 nyolcadikos közül 26 döntött a vasúti hivatás mellett.

Az intézet dolgozóinak fáradságos és eredményes munkáját a felsőbb szervek is elismerik, nagyra értékelik. Az 1970/71-es oktatási évben például heti 36-ról 30 órára csökkentették a nevelők munkaidejét. Meg is érdemlik a fokozottabb megbecsülést.

Kisvárdai János

Ismét számítanak rá a tanácsi választásnál

Negyvennégy évi szolgálat után igazgatói elismeréssel ment nyugdíjba Zalalövő állomásról *Nagy Károly.* A napokban ellátogattam hozzá, hogy elbeszélgessünk a régmúlt időkről és a nyugdíjas kor első napjairól.

— *Jólesik, ha a régi kollégák gondolnak ránk* — így szólt az első vallomás. — *Igaz, a vasútnál ez így természetes. Apám is vasutas volt, nyugdíjazásáig ő pályaőrként teljesített szolgálatot és soha nem bántam meg, hogy a több mint négy évtized során apámat mindig példaképemnek tekintettem.*

Nagy Károly a polgári iskola elvégzése után hosszú évekig dolgozott pálvamunkásként. Később átkerült a forgalmi szolgálathoz, de még 1935—36-ban is csak órabéres volt, amikor Pécsett elvégezte a segédtiszti tanfolyamot. Dolgozott mindenféle beosztásban, s egykori szolgálati helyei közé tartozik *Balatonfüred, Veszprémvarsány, Szentgotthárd, Zalaszentgrót, Püspökmolnári, Egyed—Rábacsanak, Edsárkány,* majd 1957 májusában helyezték *Zalalövőre.* Azóta ezt az állomást vezette, a múlt év decemberéig. A felszabadulás évében lépett be a pártba és a szakszervezetbe. Felelősségteljes szolgálata mellett mindig tanult és politikai oktatást vezetett. *A szakszervezeti bizottságnak utóbbi szolgálati helyén 13 évig volt a gazdasági felelőse.* A felszabadulási emlékérem tulajdonosa, és hatszor kapott kiváló dolgozó kitüntetést.

— Most van-e „különösebb" elfoglaltsága? — kérdeztem.

— *Elfoglaltságot mindenki találhat magának, ha akar* — válaszolta. — *Itt, Zalalövőn 1958. óta vagyok községi tanácstag és ezzel együtt a tanács gazdasági és pénzügyi állandó bizottságának titkári teendőit is ellátom.* A községi sportkör vezetőségében szintén tevékenykedem, ezenkívül az ÁFÉSZ intéző bizottságába, valamint annak fegyelmi bizottságába is beválasztottak. *A Hazafias Népfront vezetősége pedig ismét számít rám a tanácsi választások előkészítésében...*

Markos József

Megtartja-e vezető helyét

a Ceglédi VSE és a Pécsi VSK?

Az NB I és az NB I B vasutascsapatainak tavaszi programját, esélyeit lapunk legutóbbi számában elemeztük. A futballsport örök izgalma, bizonytalansága a *Nemzeti Bajnokság* két felső osztályában is nehéz feladat elé állítja azt, aki találgatni, különösen „jósolni" merészel. Még nehezebb az alacsonyabb osztályokban megkockáztatni a jóslást. Csupán annyi bizonyos, hogy az NB II három csoportjának tavaszi küzdelmei után *nem lesz olyan ünnepség, mint legutóbb, amikor mindhárom NB II-es csoportban vasutas bajnokcsapatot avattak.*

Nehéz tavasz előtt

Ez a ragyogó hármas siker már csak azért sem valósulhat meg, mert az NB II két csoportjában találunk csak vasutascsapatokat: *keleten és északon.* A sportszerető vasutas társadalom különösen az NB II Keleti csoportjának tavaszi mérkőzéseit kíséri nagy érdeklődéssel, miután a csoport első két helyén — a március 21-i rajtig — ez a helyzet:

1. Ceglédi VSE	15	10	4	1	32—15	24
2. Pénzügyőrök	15	9	4	2	28—12	24
3. Jászberény	15	7	5	3	15— 8	19

A ceglédiek tehát megismételhetik a MÁV DAC, a DVSC és a BVSC emlékezetes bravúrját, bajnokságot nyerhetnek. Megnyugtató, hogy *Nagyszalóki András* edző az NB II egyik legeredményesebb csatársorát kovácsolta össze Cegléden. Ez döntő lehet, hiszen olyan szoros küzdelem folyik ebben a csoportban a feljutást jelentő bajnoki címért, hogy könnyen a gólkülönbség dönthet. Az őszi idény után az 5. helyen áll a *Szegedi VSE. A Szolnoki MÁV is nehéz tavasz elé néz,* de egészen más az esélye. Hasonló helyzetben, az Északnyugati csoport 8., a Duna-menti csoport 7. helyén végzett ősszel a *Soproni VSE,* illetve a *Dunakeszi VSE. kicsit összeszedik magukat, a középmezőnyben is végezhetnek.* Hiszen a 4. helyezett Szegedi Dózsa és a Szolnoki MÁV között mindössze 4 pont a különbség.

Északon a bajnoki címért a Kazincbarcika és a Volán küzd. *Ebbe a küzdelembe a Miskolci VSC aligha szólhat már bele,* legfeljebb a „mérleg nyelve" lehet. *A miskolciakat a tavaszi rajt a 6. helyen találja,* a bronzéremért folyó küzdelembe esetleg — főleg ha gólképesebb lesz a támadósoruk — beleszólhatnak.

Négy pont előnnyel

Az NB III kilenc csoportjában március 21-től kilenc vasutas együttes folytatja az 1970/71. évi bajnokság pontjaiért a harcot. Eközött a kilenc csapat között is találunk olyanokat, amelyeknek a bajnokságért és olyanokat is, amelyeknek a kiesés ellen folyó küzdelmét kísérjük figyelemmel. *Előbbiek közé tartozik a Délnyugati csoportban a Pécsi VSK. A pécsiek biztosan haladnak az NB II-be visszavezető sineken. Négy pont előnnyel vezetnek a csoportjukban.* Különösen megnyugtató, hogy a második helyezett is vasutascsapat, a *Dombóvári VSE.* A PVSK kitűnően készült fel a tavaszi idényre. 1970 őszén az NB III 144 csapata között *a PVSK rúgta a legtöbb gólt,* sőt egyike azoknak a csapatoknak, amelyek a legkevesebb gólt kapták.

Némi csalódást okozott 1970 őszén a *MÁV NTE* szereplése a Nyugati csoportban. A csapat a 6. helyen várja a tavaszi idénynyitót, de olyan helyzetben, hogy a feljutást jelentő bajnoki címre minimális esélye sincs. A sorozatos vereségek után a sereghajtó helyen *kell összeszedniük magukat, hogy ne kerüljenek a kiesés közvetlen veszélyzónájába.* Ugyanez a helyzet a *Soproni VSE* előtt is, amely *ugyancsak a kiesési zónából igyekszik tavasszal kijutni. A kiesés veszélye egyébként az Északi csoport utolsó helyén kullogó MÁV HAC-ot fenyegeti leginkább.* A hatvaniak helyzete sem reménytelen azonban, mert a 12. helyezett Ormosbányától csak két pont különbség választja el. a MÁV HAC-ban a kidolgozott gólhelyzetek nagyobb százalékú értékesítése lehetne biztosítéka a kiesés elkerülésének...

A záhonyiak remekül küzdöttek

Szándékosan hagytuk tavaszi beharangozónk végére az Északkeleti csoportban *ősszel nagyszerűen szerepelt Záhonyi VSC-t.* A nagyforgalmú határállomás csapata ősszel remekül küzdött és két hajdúsági csapat mögött a 3. helyen végzett, úgy, hogy a bajnoki cím eldöntésének kérdését nyitva tudta hagyni. A Záhonyi VSC az NB III egyik leggólképesebb csapata, sajnos nemcsak az adott. de a kapott gólok terén is. Védelme feljavulásától nagyon sok függ. *Kellemes meglepetést okozna, ha őszi három pontos hátrányát tavasszal sikerülne ledolgoznia.* Ugyanitt a *Püspökladányi MÁV* a 9. helyen várja a tavaszt. A ladányiak jó középcsapatként szeretnének végezni.

Ismételjük: sem előző. sem mostani cikkünkben nem jóslásra vállalkoztunk. Csupán arra. hogy a tavaszi rajt előtt felmérjük az élvonalban szereplő vasutas labdarúgó csapatok helyzetét és rámutassunk azokra a tényezőkre, amelyek az őszinél is jobb szereplést segíthetik elő.

Vedres József

A „nagyok" árnyékában

BEMUTATJUK A ZALAEGERSZEGI VSE-T

A Zalaegerszegi Vasutas Sport Egyesületben csendben, minden publicitás nélkül dolgoznak a vezetők és a sportolók egyaránt. Céljuk a jó kollektív szellem kialakítása, a sportpályán és a munkahelyen való helytállás, egy-egy jobb sporteredmény elérésére. A sportvezetők szavait idézzük: *„Szerényen, a nagy sportolók árnyékában, becsületesen, jó szándékú munkával igyekszünk kielégíteni vasutas dolgozóink egyre növekvő sportigényeit."*

Öt szakosztályban 154 sportoló

A szándék, a kitűzött cél nemes. Nézzük annak gyakorlati megvalósítását. *A sportegyesület a felszabadulás utan 1948-ban alakult.* A tagok száma 650, ebből pártoló tag 496, a szakosztályokban foglalkoztatottak száma 154. Öt szakosztályunk működik: *atlétika, labdarúgás, súlyemelés, sakk és teke.* Három tömegsportcsoportban 130 dolgozó vesz részt. Létesítményről saját maguk gondoskodtak. A bekerített salakos labdarúgó-pálya teljes egészében társadalmi munka eredménye. A súlyemelők zavartalan sportolási lehetőségét bérelt tornaterem biztosítja.

A sportegyesület anyagi helyzetét az állami és szakszervezeti támogatáson kívül a tagsági díjakkal igyekeznek stabilizálni. A csomóponton minden második vasutas támogatja az egyesületet. *A rendezvények látogatására olcsó tavaszi és őszi bérletet bocsátottak ki, amely valamennyi sportmegmozdulásra érvényes és bárkire átruházható.* Ez egyben nemcsak a sportkör szeretetét jelenti, hanem a bizalmat a vezetők és a sportolók iránt. A sportkör az elmúlt évben 48 versenyt, illetve mérkőzést rendezett. Ezeket mintegy négyezren látogatták.

A szakosztályok közül a legeredményesebben a súlyemelők szerepelnek. A fiatal szakosztály 1965-ben alakult és Zala megye első és jelenleg is egyetlen súlyemelő szakosztálya. Az edzéseket előbb a vasutas klub helyiségében, majd a fűtőház pincéjében tartották. *Kezdetben házilag készített súlyzóval és talpfákból összeállított dobogón folytak az edzések.* A lehetőségek javulásával ugrásszerűen emelkedtek a versenyeredmények. Vezetők és versenyzők összmunkája nyomán a szakosztály —, amelynek 84 tagja van — ma már az NB II-ben versenyez. Az elmúlt év második felében beindították a sportiskolát, ami a tervszerű utánpótlás szempontjából felbecsülhetetlen jelentőségű.

Apa és fia egy csapatban

Legrégibb és legnépszerűbb (ezt a vezetők mondták) a *labdarúgó-szakosztály.* Csapatuk évek óta a megyei A osztályban szerepel. *Jó középcsapatként ismerik az együttest a környéken.* A csapatban szerepel a megye, de nem túlozzuk el, ha azt mondjuk, hogy az ország egyik legöregebb aktív játékosa. *Dombai Károly.* A veterán labdarúgó jelenleg 46 éves. az állomás dolgozója. Hosszú éveken keresztül volt a Szombathelyi Haladás erőssége. 1957-ben a Zalaegerszegi TE-hez jött Szombathelyről. *Példamutató, sportszerű életmódjával elérte, hogy még ma is végig tudja „hajtani" a 90 percet és nem egyszer félelmetes szabadrúgása megrezegteti az ellenfél hálóját.* István fia a csapat középhátvédje, így egy csapatban küzd apa és fia.

A sakkozók városi és megyei szinten érnek el említésre méltó eredményeket. A tekézők sikeres NB II-es szereplésének a tekepálya lebontása vetett véget. Azóta a különböző szintű tömegsportversenyeken érnek el értékes helyezéseket. A természetjárók is bontogatják szárnyaikat, minden lehetőség megvan az előbbre lépésre.

Szeretik a sportot

A tömegsport tevékenységben a legteljesebb egyetértésben együttműködnek a szakszervezeti, KISZ- és MHSZ-alapszervezetekkel. Közösen tervezik meg a rendezvényeket és a lebonyolítást is együtt vállalják. Évek óta népszerű a dolgozók körében a szombathelyi területi bizottság által kiírt *Vasutas Kupa* mérkőzéssorozat. A csomópontiak minden számban részt vesznek. *1970-ben például labdarúgásban és asztaliteniszben az első, tekében a negyedik helyezést érték el.* Rendszeresen részt vesznek a városi testnevelési és sportszövetség által kiírt versenyeken is.

A sikeres működés egyik titka, hogy a vezetőség nagyjából azonos a szakvonali vezetéssel és így a különböző szolgálati ágaknál megfelelő súllyal tudjuk képviselni a sportkört. A sokat emlegetett és nagyon fontos követelmény: *a vezetők személyes példamutatása a Zalaegerszegi VSE-nél nemcsak frázis, hanem élő valóság.*

Sz. Tóth András

75 ÉVE JELENT MEG

a Kommunista Kiáltvány magyar nyelvű kiadása

Bokányi Dezső születésének 100. évfordulóján ünnepségek keretében emlékeztek meg a magyar szervezett építőmozgalom alapító tagjának és vezéralakjának munkásságáról és forradalmi örökségéről.

Bokányi Dezső az 1890-ben kibontakozó magyar munkásmozgalomban az erélyesebb politikát követelő tömegek bátor szószólója. Ezért a kormányzat mind erőteljesebb hadjáratot indít a szakszervezetek ellen.

A támadások középpontjában főként a nagyra nőtt építőmunkás-szakszervezet áll. Az építőmunkások, élükön a kőművesekkel, harcot indítottak a kilenc és fél órás munkanapért, a minimális bérekért, az emberi bánásmódért. E harc nyomán a munkáltatók engedményekre kényszerültek.

Ekkor már Bokányi a *Kőműves* című lapot szerkeszti, majd megjelenik az építőmunkások szaklapja: az *Építőmunkás.* Az 1895—96-os évek voltak élete legtermékenyebb évei. Ekkor rendezte sajtó alá *Marx és Engels* halhatatlan művét: a *Kommunista Kiáltvány* magyar nyelvű kiadását.

Marx Károly Európa munkásaihoz intézett szózatának idézett sorai örök tanulságul szolgálnak: *...„hogy a munkásosztályokat felszabadítsuk, más eszközök szükségesek. A munkásosztályok nagy kötelessége lenne az, hogy politikai befolyásra s hatalomra szert tegyenek. Egy föltétele megvan a munkásosztálynak, ami eredménnyel kecsegtet, s ez a szám. Azonban a számok úgy lesznek nyomatékosak, ha azokat rendszer és ismeret vezérli."*

Bokányi Dezső útja a magyar munkásság útja volt: a szociáldemokráciától a kommunista forradalomig. Ezért a magyar munkásság nem felejti el legnagyobb szónokát, az Építőmunkás Szövetség alapítóját, a magyar Vörös Hadsereg egyik bátor parancsnokát.

Ugróczky Mihály

1971. ÁPRILIS 6—8.

Közlekedésgazdasági konferencia Debrecenben

A Közlekedéstudományi Egyesület közlekedésgazdasági szakosztálya *1971. április 6—8. között* rendezi meg Debrecenben, a *Kossuth Lajos Tudományegyetem* aulájában a III. országos közlekedésgazdasági konferenciát. A közlekedés közgazdászainak, gazdasági szakembereinek immár hagyományos találkozóján *dr. Csanády György* közlekedés- és postaügyi miniszter *A közlekedés és hírközlés fejlesztésének legfontosabb feladatai, Rödönyi Károly,* a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese *A közlekedés műszaki fejlesztésének fő irányai* és *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója *Szervezési és gazdasági feladataink a közlekedésben* címmel tart vitaindító előadást.

Az előadásokhoz kapcsolódó korreferátumok részletes áttekintést adnak a közlekedés egyes szakágaira váró gazdasági és szervezési feladatokról, a népgazdaságban és a közlekedésben végbemenő strukturális változásokról. A közlekedés fejlesztését tárgyaló közlekedésgazdasági konferencia szervesen kapcsolódik az előző évek során rendezett konferenciákhoz, ankétokhoz.

A Debrecenben megrendezésre kerülő konferenciára 1971. március 5-ig lehet jelentkezni.

Újítás az utasbiztosításban

Sok panasz hangzott már el az utazóközönség részéről, hogy a személypénztárosok — főleg a nagy állomásokon — ha kéri az utas, ha nem, egy ügyes mozdulattal „rányalják" a menetjegyre a biztosítási bélyeget.

Ez a turpisság kétségtelen kettős célt szolgál: *az utas érdekét, baleset, személysérülés vagy anyagi kár esetében és egy kicsit a biztosítási bélyeg eladásából származó jutaléktöbblet növelését is.* Ha az utas észrevette és szóvátette a turpisságot, meg kellett győzni, annak előnyeiről. Ha nem sikerült az agitáció, le kellett venni a bélyeget.

Egyszóval, voltak bajok!

Egy bevezetett újítás feleslegessé teszi a bélyegragasztást, mert a jegy alsó részén — azzal egyet képezve — egy kis szelvény jelenti, hogy az utas és a vasút között létrejött egy kétoldalú szerződés, a biztosítás.

Jó dolog! Egy hibája azonban van. A rövidtávú bárcajegyeken is van biztosítási szelvény. Ugyanis az 5, 10, 15, 20 kilométeres menetjegyek ára a szelvénnyel. illetőleg a biztosítással *20—40 fillérrel drágul, amit szóvátesz az utas.* Ilyenkor, ha az agitáció nem használ, a pénztáros nem tehet mást. *mint az utas kívánságára levágja a szelvényt.* Tulajdonképpen és itt ez okoz problémát, részben az utas, részben a pénztáros szempontjából. Ha ugyanis rövid távolságon éri baj az utast, nem kap térítést. A pénztárosnak pedig a levágott arócska szelvényt gyűjteni kell. mert zárlatkészítéskor le kell vonni a jegyfogyásból.

— ger —

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Behán Rózsa Miskolc Gömöri pu.; Sziládi Sándor Szeged; Szücs Ferenc Hatvan; Óvári László Debrecen; Molnár István Komárom; Markos József Zalaegerszeg; Majzik László Szentes; dr. Ferenczy Imre Győr; Csiba József Gödöllő: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Ács János Balatonboglár; Reith János Döbrököz; Kuzma István Csoma-Szabadi; Markos József, Berkesi Ferenc Zalaegerszeg; Rákos Béla Tapolca; Szücs Ferenc Hatvan: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

6. számból: 100 465/1971. 1. D. Oktató, nevelő munkát végző egyes dolgozók pótszabadsága.

102 171/1971. 1. D. Rendkívüli hómunkások díjazása.

102 706/1971. 3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.

102 610/1971. 3. B. Szerződéskötésnél jogtanácsos közreműködése.

Tájékoztató a közlekedési és távközlési szakközépiskolák 1971/72. tanévi beiskolázásáról.

7. számból: 807/1971. BVKH. I. 1971. évben működő utazási irodák.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Maglód állomáson levő 2 szobás, vízvezetékes, újjáépített lakásomat budapesti, vagy győri hasonlóra, vagy nagyobbra megegyezéssel. Érdeklődni levélben: Rátkai Zoltán, Maglód állomás, személyesen hétköznap 16—19 óra között. vasárnap egész nap.

HÍREK

— **Gyors vasúti összeköttetést terveznek** Bécs és Burgenland központja, Kismarton között. Előzetes tervek szerint a gyors összeköttetéshez az ÖBB egy 7 kilométer hosszú vonal megépítésével a GYSEV vonalát használná fel.

— *ÚJ IPARVÁGÁNY. Békéscsabán a közelmúltban adták át rendeltetésének a 30 millió forint költséggel épült, 5200 méter hosszú iparvágányt, amely nagymértékben tehermentesíti a közutakat. Az új iparvágány üzembehelyezése elsősorban a konzervgyár szállítási gondjait enyhíti, de később más üzemek is igénybe veszik.*

— **Jövőre lesz 100 éve,** hogy az ózdi kohászati üzemek és Bánréve között megépült a vasútvonal. A jubileumra elkészítik a 100 évvel ezelőtt használt vasúti kocsik makettjeit és az 1924-ben Ózdon gyártott gőzmozdonyok és szállítóvagonok kicsinyített mását.

— *SZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉS. A budapesti után a miskolci vasútigazgatóság is szocialista szállítási szerződést írt alá a területén levő három érc- és ásványbánya vezetőivel a szállítások zavartalan lebonyolítására.*

— **Vasút épül a Tajgában.** A Szovjetunió távol-keleti részében, Tyumeny és Szurgut között 1966-ban kezdték meg annak a fővonalnak az építését, amely az Ob középső folyásánál levő olajlelőhelyekhez vezet. A vasútépítők gépesített osztagai eddig 345 kilométer hosszban fektették le a síneket. Ezzel a tajgai vasútvonal első felét már megépítették.

— *ELOSZÁLLÍTÁS. Négyezeregyszáz tonna kavicsot szállítottak február 7-én, vasárnap a pécsi igazgatóság dolgozói a gyékényesi és az adonyi kavicsbányákból két megyeszéknek, Pécs és Kaposvár építkezéseihez.*

— **Csapatzászlót kaptak a jánkmajtisi úttörők.** A debreceni építési főnökség gépállomásának József Attila szocialista brigádja még a múlt évben elhatározta, hogy csapatzászlót adományoz egy árvíz sújtotta község úttörő csapatának. A zászlóátadásra február közepén ünepélyes külsőségek között került sor Jánkmajtis község általános iskolájában.

— *ISMERETTERJESZTŐ ELŐADÁSOK. A hatvani vasutasok Liszt Ferenc művelődési házában februárban, a mezőgazdasági könyvhónap alkalmából a Gyöngyösi Felsőfokú Mezőgazdasági Technikum tanárai és a Gödöllői Kísállattenyésztő Kutató Intézet szakemberei érdekes ismeretterjesztő előadásokat tartottak.*

— **Nyugatnémet Diesel-mozdonyok Kínának.** A kasseli Rheinstahl Transporttechnik 30 darab Diesel-hidraulikus mozdony gyártására kapott megrendelést a Kínai Népköztársaságtól. Az utóbbi tíz évben ez a legnagyobb kínai megrendelés a NSZK-tól.

— *TÁVOLRÓL KEZELT SOROMPÓK. A Balaton déli partján megkezdődött a korszerűsített vasútvonal biztonsági és jelző berendezéseinek szerelése. A vasút-közút kereszteződéseknél fény- és távolról kezelt sorompókat helyeznek üzembe.*

— **Godisa és Abaliget között** befejezték az első 659 méter hosszú új vasúti alagút fúrását. Az Aknamélyítő Vállalat és a MÁV műszaki brigádjai ezután megkezdik az Abaliget—Bükkösd közötti 319 méter hosszú alagút fúrását.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VIII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 850
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. Ára 40 fillér 1971. MÁRCIUS 16.

Nagyobb megbecsülést a törzsgárdának

Tudósítás az elnökség VIII. kongresszus előtti utolsó üléséről

A szakszervezet elnöksége március 9-én tartotta a VIII. kongresszus előtti utolsó ülését. Az első napirend keretében *megvitatták a törzsgárda tagjainak erkölcsi és anyagi elismeréséről készült módosító előterjesztést*, valamint a MÁV ipari üzemek és építési főnökségek dolgozóinak bérrendszerével kapcsolatos előterjesztést.

Az elnökség február 5-i ülésén már tárgyalta a törzsgárda tagjainak erkölcsi és anyagi elismerésének szabályozását. *Elveiben el is fogadta, de az anyagi elismeréssel kapcsolatban újabb javaslatot kért.*

A SZOT irányelvei alapján a vállalatok hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy a törzsgárdatagságot hány éves munkaviszonyban eltöltött időhöz kötik. A Magyar Államvasutak területén a hosszabb szolgálati idővel rendelkező dolgozók fokozottabb erkölcsi és anyagi megbecsülésére — a rendelkezésre álló lehetőséreével kapcsolatban, *a döntést megelőzően kikérte az érintett szolgálati helyek gazdasági és mozgalmi vezetőinek véleményét.* Az érdekelt szakosztályok e tárgyban megtartott értekezleteinek értékelése után nem volt olyan üzem, vagy főnökség, amely a rangfokozati, bér nélküli ipari bérrendszer bevezetését ellenezte volna. Az elnökség ennek figyelembe vételével

hozzájárult a rangfokozati bér nélküli ipari bérrendszer bevezetéséhez.

A határozat azonban leszögezi, hogy a dolgozók részére biztosítani kell azt az összeget, amely őket a rangfokozati bér felemelésével 1971. június 1-én megilletné.

Az elnökség ezután megtárgyalta a MÁV részesedési és fejlesztési alap jóléti részének 1970. évi felhasználásáról és az 1971. évi költségvetéséről készült jelentést. Elfogadta a szakszervezet 1970. évi mérlegbeszámolóját, a félszázalékos ÖTA 1970. évi gazdálkodásáról készített beszámolót, az 1970. évi üdültetés tapasztalatairól és az 1971. évi feladatokról készült jelentést.

Az ülés végén *Szabó Antal* főtitkár méltatta a testület négyéves munkáját. Hangsúlyozta, hogy *az elnökség tagjai mindvégig nagy hivatástudattal, a szakszervezeti mozgalom iránti felelősséggel végezték munkájukat.* Ez nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a vasutasszakszervezet méltó partnere tudott lenni a vasút vezetésének. A főtitkár végezetül köszönetet mondott az elnökség tagjainak eredményes munkájukért.

V. P.

— 10, 20 és 30 éves megszakítás nélküli vasúti munkaviszonyban eltöltött időt kell figyelembe venni a törzsgárdatagság megítélésénél.

Az előterjesztés megvitatása után az elnökség úgy határozott, hogy a 10, 20 és a 30 évi vasúti szolgálattal rendelkező dolgozók részére a *Szolgálati emlékjelvény* bronz, ezüst és arany fokozatát kell adományozni. A határozat értelmében

az arany fokozattal 2000, az ezüst fokozattal pedig 1000 forint jutalom illeti meg a törzsgárda tagjait.

Az elnökség az ipari üzemek és építési főnökségek bérrend-

Átadták a vándorzászlót a miskolci vasútigazgatóságnak

Mint arról lapunk legutóbbi számában már beszámoltunk, az 1970-re kiadott célkitűzések szerint, a hat vasútigazgatóság második félévi összesített eredménye alapján, 109,70 százalékos teljesítményével, a miskolci vasútigazgatóság elnyerte a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének* vörös vándorzászlaját, valamint a MÁV Vezérigazgatósága és a szakszervezet elnöksége által alapított *felszabadulási vörös zászlót.* A két zászló átadására március 10-én, ünnepélyes keretek között került sor *Miskolcon*, az SZMT székházában.

Az ünnepség részvevőinek *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője, számolt be az elmúlt évi munkáról. Elmondotta többek között, hogy a szállítható felekkel való jó együttműködés, valamint a jubileumi és a kongresszusi munkaverseny eredményeként, *csupán a második fél évben 743 ezer tonnával többet szállítottak a tervezettnél.* A személyvonatok menetrend szerinti közlekedtetését kivéve, minden tényezőnél túlteljesítették a tervet.

Az igazgatóság vezetőjének elemző beszámolója után *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes köszöntötte a miskolci igazgatóság dolgozóit és méltatta eredményes munkájukat. Hangsúlyozta, hogy a hálózati eredmények kedvező alakulásához is nagymértékben hozzájárultak. Beszéde után *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, az elnökség nevében fejezte ki elismerését, majd Lindner Józseffel átadták a vörös vándorzászlót és a felszabadulási vörös zászlót az igazgatóság vezetőjének.

Petőfi márciusa

Március 15. élő hagyomány számunkra. Azt tartszavaival élve — „Magyarország úgy állott akkor juk róla, a régi márciusról, hogy — Ady Endre a világ előtt, mint az állami és emberi jogok legfiatalabb, legfényesebb, legmerészebb bajvívója." A történelemből tudjuk, hogy e „legmerészebb bajvívó"-nak Európa akkori legreakciósabb erői, az osztrák és magyar urak voltak az ellenfelei, legyőzői, majd kegyetlen megtorlói.

Mit értünk mi 1848—49 örökösei Ady szavain? Feleljen a kérdésre nagy költőnk, Petőfi Sándor, aki bátran vallotta, a népnek ott van hazája, ahol joga van. Tehát jogot a népnek! A márciusi fiatalok — különösen Petőfi — a kor minden szabadságérzését magukénak vallották, s ilyen vonatkozásban az ország és az egész korszak lelkiismerete voltak.

Petőfi azt vallotta, hogy a költő az emberiség, a szabadság, a század evangélistája, akinek a nép ügyéről sem hallgatnia, sem hazudnia nem szabad. Szabadságvágya nem indulatának zabolátlansága, hanem egy a francia forradalom történelmén nevelkedett szellem és a magyar rendiség keserű tényein lázadó ember szent meggyőződése.

A küzdelem, amely a márciusban megszületett, egy ország társadalmi jövőjét akarta eldönteni. Petőfi, ez a lángeszű költő már akkor tudta — amit 1848 márciusának minden évfordulóján ismét és újra át kell érezni —, hogy a szabadság ügye: egy és oszthatatlan.

A szocializmust építő magyar nép a 48-as szabadságharc bukásában is dicsőséges évfordulóját ünnepli. Március 15-én a forradalmat ünnepeljük, azt a napot, amikor Magyarországra figyelt Európa. Azt a napot, amelyen a márciusi ifjúság rárányította az országot a haladás útjára.

Vasutas nődolgozók kitüntetése

A nemzetközi nőnap alkalmából március 5-én, a Vasúti Főosztály kultúrtermében rendezett bensőséges ünnepségen köszöntötték a vasúti munkában élenjáró nődolgozókat. Az ünnepségen jelen volt *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára és a főosztály több vezetőbeosztású dolgozója.

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a vasutas nőket, asszonyokat és lányokat. Elismerő szavakkal méltatta munkájukat, a különböző beosztásokban tanúsított helytállásukat. Rövid ünnepi beszéde után kitüntetéseket adott át a vasúti munkában évek óta kiemelkedő eredményt elért nődolgozóknak. *A közlekedés kiváló dolgozója kitüntetésben részesült 23, Miniszteri dicséretet kapott 23, Vezérigazgatói elismerésben részesült 30 nődolgozó.*

A SZOT Elnöksége a nemzetközi nőnap alkalmából március 6-án adott fogadást a szakszervezeti mozgalom nőaktivistái számára. Az ünnepségen *Földvári Aladár*, a SZOT elnöke mondott beszédet, majd szakszervezeti kitüntetéseket adott át. A kitüntetettek között van — a *Szakszervezeti munkáért* ezüst fokozatot kapta — *Jancsika Károlyné*, a Hámán Kató Vontatási Főnökség szakszervezeti bizottságának nőfelelőse is.

A IV. ÖTÉVES TERV IDEJÉN

Még hatvan „Piroska" kerül a MÁV mellékvonalaira

A mellékvonalakon ma még sok helyen közlekednek a régi, kályhafűtéses motorvonatok vagy gőzvontatású „vicinálisok". Lassan azonban átveszik helyüket *az MDA—2-es típusú, ötrészes, Dieselüzemű szerelvények, a máris népszerű „Piroskák".* Az első ilyen szerelvényt 1969-ben gyártotta a Ganz-MÁVAG.

Tavaly a prototípuson kívül még nyolc MDA—2-es motorvonatot állítottak forgalomba a mellékvonalakon, s az idén újabb tíz szerelvényt vásárol a MÁV.

A múlt évben átvett motorvonatok a szegedi és a pécsi igazgatóság szárnyvonalain közlekednek, az idén átvételre kerülő szerelvényeket pedig a szombathelyi igazgatóság vonalaira irányítják.

— Hogyan alakul az MDA—2-es Diesel-vonatok további gyártása a negyedik ötéves terv időszakában?

— *A már forgalomban levő tíz szerelvényen kívül 1975 végéig még hatvan Piroskát ad át a MÁVAG* — hangzott a tájékoztatás. — *Ez pedig azt jelenti, hogy valamennyi szárnyvonalra jut majd belőlük.*

A vonatokat minden szempontból a korszerűség jellemzi. A tervezők egyik célkitűzése volt, hogy hosszú távon kielégítsék a mellékvonali utazóközönség, és a szerelvényeket üzemben tartó vasút igényeit. *Amíg a régi motorkocsik erőforrását csupán 135 lóerős motor képezi, az új szerelvények mozdonyaiba 800 lóerős motort terveztek.* A hidraumechanikus sebességváltó lehetővé teszi, hogy az egyébként 70 kilométeres sebességűre tervezett mozdony kisebb átszerelés esetén 100 km/ó sebességgel közlekedhessen. Az MDA—2-es mozdonya mellékvonali tehervonatok továbbítására is felhasználható.



Az MDA—2 típusú, ötrészes motorvonatok népszerűek mind a vasutasok, mind az utazóközönség körében (Laczkó Ildikó felvétele)

— A prototípus átadása óta adódtak-e konstrukciós vagy egyéb jellegű hibák?

A kérdésre *Keszthelyi József*, a Ganz-MÁVAG szervizüzemének vezetője a következőképpen válaszolt:

— *Eddig a motor fűtőgenerátorainak zárlatosságáról érkezett panasz.* Főbb tartozékok egyéb hibáiról még nem tudunk. Az idén egyébként szétszerelik az első szerelvényt, hogy az esetleges rejtett hibákra fény derülhessen. *Kérjük az MDA—2-esek kezelő személyzetét, a szerelőket és a vonatkísérőket, hogy bármilyen kis hibát, hiányosságot észlelnek az új szerelvényeken, jelentsék észrevételeiket,* mert ezzel a mi munkánkat és a vasút fejlődését is elősegíthetik.

Séra Sándor

A Magasépítési Főnökség százmilliós programja

Ötven brigád a szocialista munkaversenyben • Központi székház épül Rákosrendező mellett

Növekvő eredményekről számolhattak be március 3-án, a *MÁV Magasépítési Főnökség* első negyedévi műszaki konferenciáján. A múltévi, 93 millió forint értékű termelését a tervezetthez képest közel százzal kevesebb dolgozóval valósította meg a főnökség. A tervhez képest 108,4, a bázishoz viszonyítva 111,8 százalékos termelékenységet értek el.

Kiemelt építkezések

— *Kivitelezett létesítményeink minősége is kedvezően alakult* — emelte ki beszélgetésünk alkalmával *Soós József*, a főnökség terv-gazdasági csoportvezetője. — *A 64 millió forint értékű befejezett állományunknál mindössze 18 ezer forint minőségi hiányt állapított meg az átviteli ellenőrzés. 1970-ben 19 kiemelt építkezésen dolgoztunk, s az ezekre előírt feladatainkat 100 százalékra teljesítettük.*

A tavaly átadott legfontosabb létesítményeik közé tartozik a ferencvárosi vontatási főnökség tízmillió forint beruházással épített irodaháza, a Landler járműjavító orvosi rendelője, Almásfüzitő állomás öltöző-mosdó épülete, Székesfehérvárott pedig a pályafenntartás új irodaháza. *Nyereségtervét az előirányzott 5 millió helyett 10 millió forintra teljesítette a főnökség,* és mindvégig betartotta a bértömeggazdálkodás előírásait.

— Sikeres munkának jelentősen segítette a jubileumi évfordulókra és a X. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott versenymozgalmunk — jegyezte meg *Kulcsár Ferenc*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse. — *Ötven brigádunk vett részt a szocialista versenyben, melyek közül már 11 nyerte el a bronz-, 7 az ezüstplakettet.* A termelékenység emeléséhez jelentősen hozzájárult a transzportbeton- és habarcsfelhasználás, az előregyártott vasbetonelemek széles körű alkalmazása. Az is hasznos volt, hogy szakszervezeti bizottságunk minden negyedévben beszámoltatott egy-egy építésvezetőséget a munkaverseny helyzetéről. A tapasztalatok alapján a főnökség vezetője gazdasági vonalon is mindig megtette a szükséges intézkedéseket a munka segítésére. *Az anyagi érdekeltség fokozását szolgálta a brigádversenyre forditott 40 ezer és az építésvezetőségek versenyének jutalmazására felhasznált 18 ezer forint.*

KISZ védnökséggel

— Mit terveznek az idei esztendőre?

— *Közel 100 millió forintos termelési program vár az idén főnökségünk dolgozóira* — tájékoztatott Soós József. — *A legfontosabb munkáink közé tartozik a Távközlő és Biztosítóberendezési Központ építése a Bokányi Dezső utcában. A 20 millió forintba kerülő TBK székházat jövőre fejezzük be.* Modern és nagyon szép épület lesz. Az újszerű alumínium függönyfalburkolatot a Fémmunkás készíti hozzá. Megkezdjük a MÁV Kórház új rendelőintézetének építését, amelynek segítésére *KISZ-szervezetünk vállalt védnökséget.* Bicskén felvonulási létesítményt épít a főnökségünk, hogy mielőbb megkezdődhessen a Budapest—Győr vonal felépítménycseréje. *Rákosrendező szomszédságában máris elkezdtük főnökségünk új központjának építését.* A tervek szerint a 60 millió forintos saját beruházásból korszerű műhelyeken és szertáron kívül munkásszállót és irodaházat is építünk a következő években.

Várják a tavaszt

S a növekvő eredmények növekvő gondokat is jelentenek az idén a MÁV Magasépítési Főnökség vezetői számára. A magasabb program megvalósításának döntő feltétele a jobb anyagellátás és a tervezett létszámnövelés biztosítása. Saját erőből is növelik szakmunkásaik számát. *Kőműves, ács, szigetelő, parkettázó és más szakmákban 58 betanított munkásuk részére tartanak most szaktanfolyamot a főnökség műszaki dolgozói.* A tanuló munkások, akik majd teljesértékű szakmunkásvizsgát tesznek, díjtalanul kapják a szakkönyveket a főnökségtől.

A meglevő építőipari gépeik fokozott kihasználása mellett újabb gépek, főként szak- és szerelőipari kisgépek beszerzésével segítik elő a termelékenyebb munkát. S hogy a gépek üzembiztonsága növekedjék, javításukra *minőségi védnökséget vállaltak a karbantartó KISZ-fiatalok.* Magasabb munkateljesítményeket igér, hogy a brigádok anyagi ösztönzésére az idén fokozott mértékben kívánják alkalmazni a korábban jól bevált *egyösszegű utalványozás módszerét.* A törzsgárda erősítését szolgálja, hogy az új szakmunkások patronálását is vállalják a szocialista brigádok vezetői.

L. J.

A társadalmi tisztségviselők oktatása elsőrendű feladat

AZ ALAPSZERVEZETI VÁLASZTÁSOKON tapasztalt aktivitás, a szervezeti élet fellendülése is jelzi, hogy a szakszervezeti mozgalom tekintélye, befolyása az utóbbi években jelentősen megnövekedett. A tagság nagy érdeklődéssel figyeli a szakszervezeti szervek tevékenységét, és mind nagyobb követelményeket támaszt a vezetőkkel szemben.

Ahhoz, hogy a most megválasztott tisztségviselők — régiek és újak — megfeleljenek az egyre növekvő követelményeknek, nagy ismeretanyag elsajátítására van szükségük. S mivel a szakszervezeti tisztségviselők jól akarják megoldani feladataikat, *nem elegendő, hogy általános politikai ismeretekkel és szervezőkészséggel rendelkezzenek.* Bár ez is fontos alapkövetelmény, emellett azonban számos munkajogi, bérügyi, közgazdasági, pénzügyi, munkavédelmi, társadalombiztosítási ismeretet, jogszabályt kell elsajátítani.

Az elmúlt oktatási évben is a szakszervezeti funkcióba került új aktivisták gyors képzése, a korábban már oktatásban részesültek továbbképzése volt a fő feladat. Az 1970-es oktatási év befejezése után megállapítható, hogy a kitűzött feladatokat eredményesen oldottuk meg. *A különböző tanfolyamokon összesen mintegy 15 846 szakszervezeti aktivista részesült alap- és középfokú oktatásban.* A szakszervezeti központ osztályai által szervezett 1—3 hetes bentlakásos tanfolyamokon is nagy számban vettek részt a társadalmi munkabizottságok vezetői.

A SZAKSZERVEZETI AKTIVISTÁK és tisztségviselők szervezett alap- és továbbképzését 1971-ben a SZOT Elnöksége 1970. VI. 1-i *„A tisztségviselők oktatási rendszerének továbbfejlesztésére"* hozott határozata alapján kell megszervezni. Szakszervezetünk elnöksége az elmúlt évek oktatási tapasztalatait figyelembe véve úgy határozott, hogy az 1971. oktatási évben alaposabb előkészítéssel, jobb szervezéssel, *az eddigieknél magasabb színvonalat kell biztosítani a szakszervezeti oktatás különböző területein.*

Melyek a legfontosabb feladatok? A szakszervezeti bizottságok tagjai közül a különböző tanfolyamokra, iskolákra való küldésnél *azokat kell előnyben részesíteni, akik ilyen oktatásban még nem, vagy csak 1967 előtt részesültek.* A bizalmiak oktatásánál az újonnan megválasztottakat, a bizalmi kézikönyve alapján kell tájékoztatni. Ezen kívül az új és a régi bizalmiakat egyaránt meg kell ismertetni néhány kiemelt témával. Ilyenek a IV. ötéves terv célkitűzései. A bizalmiak oktatásához a SZOT egységes útmutatót ad ki. Célszerű, ha ennek alapján a Társadalmunk időszerű kérdései című tanfolyamhoz hasonlóan előadássorozat formájában szervezik meg oktatásukat.

Az újonnan választott szakszervezeti bizottsági, osztály- és műhelybizottsági tagokat és titkárokat, mivel az 1971-es oktatási évben a különböző tanfolyamokra csak kisebb részük küldhető el, feladatukról tájékoztatni kell. Legcélszerűbb módja az egy-két napos munkaértekezlet lehet. Ezzel azonban oktatásukat nem tekinthetjük befejezettnek. A különböző eseményeks, párt- és szakszervezeti határozatok módosíthatják az oktatás tematikáját.

KIEMELTEN KELL KEZELNI az MSZMP X. kongresszusának anyagát, a népgazdaság, ezen belül a vasút IV. ötéves tervének ismertetését, az MSZMP KB és a kormány néhány nagy jelentőségű határozatát, különös tekintettel az ifjúság és a nők politikai, gazdasági és szociális helyzetét elemző határozatokra, hogy csak a legfontosabbakat említsük.

Az 1971-es oktatási év tervszerű előkészítése és lebonyolítása jelentősen hozzájárulhat a szakszervezeti feladatok elvégzéséhez. *A szervezett oktatás a tisztségviselőktől a tanfolyamokon való részvételt, a vezető testületektől a tanfolyamok megszervezését kívánja meg.* A bizalmiak és műhelybizottsági tagok tanfolyamainak megszervezése, a területi bizottságok segítségével az alapszervezetek feladata. A bentlakásos tanfolyamok szervezését a központ osztályainak segítségével a területi bizottságok végzik.

Magyar György

A társadalombiztosítási tanácsok munkája a választások után

Az üzemi szakszervezeti szervek valamennyi tisztségviselőjének újraválasztása befejeződött. A társadalombiztosítási tanácsokat is megválasztották. Az arra érdemes és jól dolgozó funkcionáriusokat a vezetőségválasztó taggyűlések tisztségeikben meghagyták, illetőleg megerősítették. Funkcióba kerültek azonban olyanok is, akik ezt a munkát még nem ismerik. Éppen ezért segítségre szorulnak.

Tervszerű munkával

A társadalombiztosítási tanácsok első tennivalója legyen, hogy aktivahálózatukat megszervezzék. A megválasztott albizottság-vezetők mellé olyan aktivistákat szervezzenek, akik ennek a munkának az ellátására alkalmasak és fűti őket a közügyek iránti lelkesedés. *Csak olyanokat érdemes a tt-munkába bevonni, akik szolgálati beosztásuknál fogva el tudják végezni társadalmi munkájukat, amellett, hogy hajlandók is munkatársaikért fáradozni.* Akiknek olyan a szakmai elfoglaltságuk, hogy amellett társadalmi munka végzésére idejük és alkalmuk nincsen, vagy csak vállalják a társadalmi munkát, de nem dolgoznak, kár őket az albizottságokba szervezni.

Az albizottságok létszámára vonatkozóan nincsenek szabályok. Az aktivisták létszáma függ a szolgálati főnökség létszámától és függ magától a reszorttól. *Más létszám szükséges például a társadalmi beteglátogatáshoz és más a nyugdíjelőkészítéshez.*

Jól dolgozni és a dolgozókért sokat tenni csak megfelelően előkészített, tervszerű munkával lehet. *Fontos ezért, hogy a társadalombiztosítási tanácsok készítsék el munkatervüket.* A területi bizottság társadalombiztosítási bizottsága készít éves programot, melyet kiadnak az alapszervezeteknek. Ez legyen a társadalombiztosítási tanácsok munkatervének alapja.

Nem kampány feladat

Igényelje a társadalombiztosítási tanács, hogy a szakszervezeti bizottsági ülésen számot adhasson munkájáról. *Foglalkozzon a szakszervezeti bizottság is a társadalombiztosítási tanácsok munkájával.* Értékeljék az elvégzett feladatokat és vessék fel a fogyatékosságokat. Hozzanak a hibák megszüntetésére megfelelő határozatokat.

Az albizottsági munkát illetően csak két albizottság munkájára szeretnénk a figyelmet ráirányítani. Az egyik az *egészségügyi*, a másik a *segélyezési* albizottság.

Az egészségügyi albizottságok, mint munkabizottságok, évtizedes múltra tekintenek vissza. *Ennek ellenére gyengén dolgoznak.* Egy-egy kampányfeladaton túl rendszeres munkát nem végeznek. Mindannyiunk érdeke, hogy az egészségügyi albizottságok is rendszeresen dolgozzanak. Végezzék el mindazokat a feladatokat, amelyeket *az elnökség 1968. augusztus 2-i határozatával hatás- és jogkörükbe utalt.*

Ennek a feladatkörnek megfelelően *kutassák fel azokat az egészségügyi ártalmakat, amelyek a dolgozók megbetegedését okozzák.* Szervezzék meg a rendszeres egészségügyi vizsgálatokat. Segítsék az idült betegek gondozását és gondoskodjanak a csökkent munkaképességűek rehabilitálásáról. Az üzemorvossal működjenek együtt. *Szervezzék meg az egészségügyi felvilágosítást.* Sajnos, az albizottságok mindezekből még keveset valósítanak meg.

A segélyezési albizottságok munkája napjainkban reflektorfénybe került. A vállalati segélykeretnek a szakszervezeti hatáskörbe vétele szervezeteinktől *nemcsak szigorú pénzügyi fegyelmet követel,* hanem a döntésnél nagyobb körültekintést, tárgyilagosabb megítélést igényel.

Építsék ki a kapcsolatokat

A társadalombiztosítási tanácsok a kapott hatáskörrel csak akkor élhetnek jól és feladataikat csak akkor végezhetik el maradéktalanul, ha jó kapcsolatot építenek ki elsősorban a szervezeten belül, továbbá a szolgálati főnökségnél. *Szervezeten belül fontos, hogy jó munkakapcsolat alakuljon ki a társ-munkabizottságokkal. A munkásvédelmi és munkásellátási bizottsággal, a nőbizottsággal.* A szolgálati főnökségnél a szolgálati vezetéssel, az üzemorvossal, ellenőrzőorvossal, továbbá a területi bizottsággal, a társadalombiztosítási bizottsággal, az egészségügyi főcsoporttal, a főorvosi hivatallal, a rehabilitációs bizottsággal. Figyelemmel kell kísérni a körzeti orvosok, a MÁV gyógy- és rendelőintézetek gyógyító munkáját. Igényelni kell más szakszervezeti bizottságok segítségét, kapcsolatokat kell teremteni a szakmaközi bizottságokkal, a vöröskereszttel, s szükség esetén a tanácsi szervekkel.

A mai igényeknek megfelelő társadalombiztosítási tanácsi munkát csak jól szervezett, rátermett aktivistákból álló, valamennyi szervvel jól együttműködő társadalombiztosítási tanács tud végezni.

Megjegyezzük

Érdemes-e újítani?

A vasút 1966. évi újítási feladattervében a budapesti igazgatóság II. osztály feladatot tűzött ki az üvegházak újszerű árnyékolásának megoldására Idézet a feladattervből: *„A rácsok fel- és leralása napi 10 órát vesz igénybe. Olyan árnyékolót kell készíteni, amely tartósabb, olcsóbb, kevesebb munkát igényel, a résztávolság szabályozását biztosítja."* Az újítási díjat eszmei alapon 1500 forintban állapította meg a feladatterv kitűzője. A feladatterv kiadásához, a Vasúti Főosztály 6. szakosztálya is hozzájárult.

1966. május 17-én *Kalkó János* asztalos csoportvezető, aki az árnyékoló kereteket javítja, újítási javaslatot nyújtott be a főnökségéhez a feladat megoldására. *A javaslatot 1967. május 5-én az igazgatóság, II. osztályának elbírálója kísérletre elfogadta.*

Mivel még nem volt tapasztalat az újszerű árnyékolók alkalmazására és költségére vonatkozóan, a kísérleti időszakot egy évben állapították meg. A lefolytatott kísérletek alapján *a Vasúti Főosztály 6. szakosztálya a javaslatot 1968. október hónapban országos bevezetésre elfogadta és felkérte az újítót, hogy a hasznosítási szerződés megkötése végett, jelenjen meg a 6. B. osztályon.* Az elfogadó határozat alapján a szerződést 1968-ban meg is kötötték.

Ekkor kezdődött el a javaslattal a kötélhúzás. A 6. B. osztály 1969. november 15-én az újítót egy kiadmányban arról értesítette, hogy a megrendelt árnyékolót kapacitás hiányában elkészíteni nem tudták. Javasolták hogy az újító járuljon hozzá a szerződés módosításához. Az újító ehhez hozzájárult, *és az új határidőt 1970. szeptember 30-ban állapították meg.*

Ezek után azt gondolhatjuk, hogy az akadályok megszűntek. a javaslatot megvalósították és az újító felvette a munkája után járó újítási díjat. Sajnos. nem ez történt. *Az újítási díj helyett Kalkó János 1970. decemberében újból kapott egy kiadmányt, melyben az elbíráló 6. B. osztály vezetője köszönetét fejezi ki az újítómozgalomban végzett tevékenységért, de a javaslatot elutasítja.* Ezzel egyoldalúan és önkényesen felbontotta az érvényes szerződést, melyet az újítóval kötött.

Ezek után önkéntelenül felvetődik a kérdés:

Miért volt szükség három éven keresztül az újítási feladattervben megoldását kérni, s a beadott újítási javaslattal négy és fél évig foglalkozni. ha annak megvalósítása érdekében semmi érdemleges nem történik, illetőleg, ha arra a vasútnak nincs szüksége?

Az újítási javaslatok érdemi elbírálására a jogszabály 60 napos határidőt ír elő. *A 6. szakosztályon vajon mivel magyarázzák a jogszabály ilyen súlyos megsértését?* Egyáltalán, mi a véleményük arról: érdemes-e a dolgozóknak újításon gondolkodni, a feladattervekben meghirdetett megoldásokon dolgozni, ha a javaslatokat ilyen lélektelenül kezelik?

S. E.

Egymást segítve könnyebb a bizalmi feladata

Szigetvár állomáson tizenhét évvel ezelőtt lépett a vasút szolgálatába *Fenyősi Irén* személypénztáros. Most is ott dolgozik. Mi több: *azt vallja, hogy a még hátralevő sok-sok szolgálati év elteltével nyugdíjba is innen szeretne menni.*

A rövid vallomásban szinte minden remény, kívánság benne van, amit egy dolgozó nő óhajthat. Jó munkahelyi közérzet. megbecsülés, helytállás, elismerés.

— És a pontosság, lelkiismeretesség — teszi hozzá *Francsics Józsefné* állomásfőnök. — *Mindenekelőtt ez az Irénke legfőbb tulajdonsága. Nem véletlen, hogy az új fuvarozási rend kialakításakor ő lett állomásunkon az expresszáruk számadója.*

Nem kevésbé felelősségteljes és megtisztelő poszt szakszervezeti bizalminak lenni. Most, a legutóbbi választás során *ismét megkapta Fenyősi Irén a II-es turban dolgozó munkatársai bizalmát.*

— Újbóli megválasztásom arra kötelez — jegyzi meg a II-es tur bizalmija —, *hogy az eddigieknél is jobban, eredményesebben képviseljem munkatársaim, főképpen az itt dolgozó nők érdekeit.*

(kovács)

Misi néni

Ligetvári Mihályné 21 éve menetkedvezményi előadó — a Miskolc Tiszai pályaudvaron. A kedves, mosolygós asszonyt akik ismerik. Misi néninek hívják.

— Közel 20 éve történt — meséli —, *hogy férjem egy újfelvételes fiatalembert irányított hozzám menetjegyének elintézése végett. Mivel a férjemet Misi bácsinak szólították, azt hitte ez a vezeték neve.*

Amikor a fiú bejött az irodába — ahol többen voltunk —, *Misi nénit keresve, először kollegáim elküldték.* De amikor kiderült, hogy engem keres, nagy derültség támadt és azóta rajtam is maradt ez a név.

Valóban így igaz, mert ha Ligetvári Mihálynét nem is, de Misi nénit a Tiszai pályaudvar határain túl is ismerik. *Kevés ember dicsekedhet olyan népszerűséggel, mint ő.* Igaz mindenkihez van egy-két jó szava. Szakvonali beosztásánál fogva nincs is olyan dolgozó, akit ne ismerne, mert jegyért, igazolványért hozzá kell fordulni.

Mint a szakszervezeti bizottság tt-elnöke irányítja a segélyezési, üdültetési és beteglátogató albizottság munkáját. *20 éves szakszervezeti munkájáért oklevéllel tüntették ki.* A társadalmi munkában nem ismer fáradságot. Tevékenyen dolgozik a nőbizottságban és mint vöröskeresztes aktíva a véradó napok megszervezésében.

Misi néni azok közé a vasutasok közé tartozik, akik valóságos dinasztiát alkotnak. Hirtelen meg sem tudja mondani, hányan vannak vasutasok a rokonságban. *Vasutas volt édesapja, apósa, a férje, vasutasok sógorai, vője és leánya is.* A férje, mint üzemi balesetes került rokkantsági nyugdíjba. Az éveket ezüstös haja miatt le sem tagadhatja, de nem is akarja, ahogy mondta — már ő is belépett a nyugdíjat várók körébe. Négy éve van még hátra. Mindig a dolgozókért harcolt, azok érdekeit képviselte. Jutalmat, elismerést soha nem várt munkájáért, mert amit tett, azt mindig önzetlenül, emberségből tette.

Bár jó munkájáért vezérigazgatói elismerésben részesült és kétszer jutalmazták kiváló dolgozó jelvénnyel, aminek nagyon örült, de *legboldogabbnak akkor érzi magát, amikor egy-egy dolgozó problémáját elintézi és az megelégedetten távozik tőle.*

— kisvárdai —

Javult a betegek ellátása

a szombathelyi MÁV-rendelőben

Tavaly 35 000-rel többen keresték fel a *Szombathelyi MÁV Rendelőintézetet,* mint 1969-ben. A betegek ellátása, kivizsgálása mégis javult, színvonalasabb lett. Ezt pedig az intézet időközben bekövetkezett bővítése, korszerűsítése tette lehetővé.

A folyosók tágasak, világosak, a rendelők légköre nyugodt, barátságos. Az épület környékét is hagyományos gondossággal ápolják. *Az orvosok munkáját zavartalanabbá teszi, hogy minden szakrendelés külön helyiséget kapott, és növelték a főfoglalkozású szakorvosok létszámát is.* A sebészetre és a belgyógyászatra például két-két főfoglalkozású szakorvost állítottak be. A jól felszerelt laboratórium három helyiségből áll. s most már nem szükséges a nagyobb jelentőségű vizsgálatok elvégzésére sem igénybe venni a városi, illetve a megyei kórházat. Ez nemcsak az intézet. hanem a betegek szempontjából is előnyös. *A betegek kényelmét, jobb ellátását szolgálják az úgynevezett fektető szobák is, amelyek a korszerűsítés előtt annyira hiányoztak.* A szobák rendeltetése, hogy az ellátásra szorult beteg — főként, ha vidéki — a vizsgálat idején, esetleg vonatjának indulásáig pihenhessen, illetve felügyelet alatt lehessen.

Az intézet előtt álló tervekhez, feladatokhoz a lehetőségek most már adottak. Dr. Dombi vezető főorvos tájékoztatása szerint a rendelőintézet dolgozói már foglalkoznak annak a tervnek a megvalósításával, hogy rendszeressé teszik a hipertóniás, a reumatikus és egyéb betegek gondozását is.

(Vágvölgyi)

Nehéz emberek?

A szakszervezeti választás már csak emlékként él a *biatorbágyi* villamos vonalfelügyelőség dolgozóiban. De azért van mire emlékezni...

Én néhány évvel ezelőtt találkoztam először ezekkel az emberekkel, *s akkor valaki a fülembe súgta, hogy nem könnyű velük szót érteni.* Azután kiderült, hogy ez egyáltalán nem így van. Csupán az az igazság, hogy soha nem rejtik véka alá a véleményüket.

A választás előtt például háromszor is fontolóra vették a jelölő bizottság javaslatát, amely sokáig ki volt függesztve. A szavazófülkékben mégis megváltoztak a vélemények, s bizony kétszer kellett választani, mire kialakult a kétharmados többség.

— Miért ne? — kérdezte *Durucz Pál.* — Nálunk mindenki választható, mert senkinél sem forog fenn kizáró ok. A mozgalmi tapasztalat sem hiányzik, hiszen többen vannak olyanok. akik töltöttek már be párttitkári, szbtitkári tisztet vagy egyéb funkciót.

Ilyen előzmények után választották meg végül is az új vezetőséget. A titkár *Mészáros Gyula* elektrikus lett, aki harmadik éve dolgozik az állomáson.

Legutóbb, amikor Biatorbágyon jártam, már az idei év első termelési tanácskozását tartották a villamos vonalfelügyelőség dolgozói. *Mihály István,* a főnök ismertette a kollektív szerződés tapasztalatait, és javaslatokat kért az újabb szerződés tervezetéhez. A beszámolót számos hozzászólás követte. Ki-ki gondosan mérlegelte a munkahelyi sajátosságait, s ebből kiindulva bontakoztak ki a vélemények.

A munka nem könnyű, az emberek itt egész évben ki vannak téve az időjárásnak. *Télen-nyáron a magas oszlopokat kell mászni. s mire elérkezik a nyugdíjkorhatár, többen megrokkannak.* A dolgozókról való gondoskodás tehát elsőrendű kötelesség. Valójában itt nincs segédmunkás, akkor *miért nincs szakmásítva az itt végzett munka?* — hangzott el többek között. A felügyeletre kijelölt vezetékek hossza 140 kilométer. s a karbantartásnál jóval több a felújítás. A programozott feladatokon kívül gyakran kerül sor riasztásra, amikor esetleges forgalmi akadályt vagy balesetet kell elhárítani.

Ám a gondok, problémák emlegetése közben sok szó esett az elért eredményekről is. Arról például, hogy a szállás korszerű. *A készenléti csapatnak otthonos társalgó, rádió, televízió, hideg és meleg víz, paplanos ágy áll rendelkezésére.*

Miközben hallgattam a véleményeket, önkéntelenül is arra gondoltam, hogy nem is olyan „nehéz emberek" a biatorbágyiak. Csak szeretnek vitázni és önmaguk dönteni a saját sorsukról. Ez pedig nagyon jó tulajdonság.

Csiba József

Kongresszustól — kongresszusig

Szemelvények a központi vezetőség írásos jelentéséből

Mire ezek a sorok az olvasó kezébe kerülnek, megkezdi munkáját szakszervezetünk VIII. kongresszusa. A küldöttek a központi vezetőség írásos jelentése és szóbeli beszámolója alapján megvitatják a szakszervezet 4 éves tevékenységét. Megszabják azokat a legfontosabb teendőket, amelyek az elkövetkezendő években a szakszervezeti szervek munkájának alapját képezik.

Az alábbiakban részleteket közlünk a központi vezetőség jelentéséből.

Javult a vasutasok élet- és munkakörülménye

Az 1967. június 6—7-én tartott VII. kongresszus határozatainak végrehajtása során a szakszervezeti szerveknek az a törekvése, hogy betöltsék szerepüket a szocialista építés időszakában, erősítsék a munkásosztály államát, mozgósítsanak a gazdasági és politikai célkitűzések megvalósítására, ellássák érdekvédelmi és érdekképviseleti funkciójukat, kifejezzék a dolgozók véleményét, igényét — túlnyomó részben eredménnyel járt. *Elni tudtak a gazdaságirányítás új rendszerének bevezetésével egyidőben biztositott nagyobb önállósággal, a megnövekedett jog- és hatáskörrel.* A párt eszmei, politikai vezetésével bizonyságát adták, hogy a szervezet erejével és a politikai befolyással élve képesek a tagság mozgósítására, aktivizálására.

Szélesedett a szakszervezeti és üzemi demokrácia. Tökéletesedett a vezető szervek munkamódszere. Következetesebbé vált a kollektív munkára és felelősségvállalásra törekvés. Növekedett a dolgozók aktivitása és kezdeményező készsége. Szélesedett a szakszervezeti szervek politikai tömeghatása és tömegkapcsolata. *S bár még ma is leggyengébb része munkánknak a nevelő tevékenység előrehaladás tapasztalható a dolgozók politikai, általános és szakmai képzettsége tekintetében.* A szakszervezet tagjai számos tanújelét adták az áldozatvállalásnak, a közösségi érzület és a proletárinternacionalizmus megnyilvánulásának.

A közösségi és egyéni érdek szem előtt tartása mellett *előbbre léptek a választott szervek a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában,* a kollektív szerződésben lefektetettek érvényre juttatásában. Amiben nem sikerült a kongresszus határozatait, a kollektív szerződésben foglaltakat, a központi vezetőségi és elnökségi határozatok végrehajtását biztosítani, ott az objektív nehézségek mellett — létszámhiány, szervezetlenség, elemi csapások — mindenkor a végrehajtás ellenőrzésének következetlensége. a nem kellő erejű fellépés volt megtalálható.

Hatékonyabbá vált a szakszervezeti szervek termelést szervező, mozgósító munkája. Nagy mértékben ennek köszönhető. hogy a vasút a fokozódó létszámhiány, objektív nehézségek ellenére, gyakran nagy nehézségek, egyes dolgozók túlzott igénybevétele árán, de teljesítette szállítási kötelezettségeit. *Ami rontja a teljesítmények értékét, hogy esetenként késedelmesen és magas önköltséggel történik a végrehajtás.*

A szakszervezeti választott szervek mindinkább élnek hatáskörükkel. gyakorolják jogkörüket. Alkalmasabbá váltak az érdekvédelem még hatékonyabb ellátására. *A kibővült jog- és hatáskör növelte felelősségüket, tekintélyüket.* Közrejátszott ebben az is, hogy emelkedett a tisztségviselők felkészültsége, javult a gazdasági vezetők hozzáállása.

Magunkat általtanánk viszont, ha a hiányosságokat nem tennénk szóvá. *Nemegyszer és nem egy szervnél még tapasztalható bátortalanság, tanácstalanság.* Egyes jogkörök gyakorlása sem mozog azonos szinten. A jogok jellege, a tisztségviselők felkészültsége, a gazdasági vezetők magatartása egyaránt befolyásolja a gyakorlatot. *Legkevésbé tudnak élni a vétójoggal, a gazdasági vezetők megitélésében kapott jogkörökkel.* A jogokat sokszor nem a testület gyakorolja, hanem a testület nevében egyes személyek. A párt- és állami szervek gyorsított intézkedései is hozzájárulnak ahhoz, hogy a testületi vélemény nem mindig érvényesül például a gazdasági vezetők megitélésében.

Megnőtt a vezető szervek tekintélye

A vezető testületek minden szinten erősödtek. A mozgalom alapvető elvei — a demokratikus centralizmus. a társadalmi erők fokozottabb bevonása, a kollektív vezetés — jobban érvényesültek. *Céltudatosabb, eredményesebb munkastílus alakult ki. A vezetőszervek tekintélye növekedett a dolgozók, az állami és gazdasági szervek előtt.* A választott vezető szervek tevékenysége tervszerűbbé vált, határozataik, intézkedéseik a korábbiaknál megalapozottabbak.

Az elmúlt évek során tovább szélesedett és fejlődött az üzemi demokrácia. *Tartalmasabbá, szervezettebbé, rendszeresebbé vált az üzemi demokrácia különböző fórumainak munkája.* Főleg a termelési tanácskozásokon, műszaki konferenciákon, a vezető szervek testületeiben, azok társadalmi munkabizottságaiban, a szocialista brigádvezetőkkel, a törzsgárda tagjaival folytatott tanácskozásokon tapasztalható egyre inkább a dolgozók megnövekedett segítő készsége, felelősségérzete a gazdálkodás ügyei iránt. Ez egyaránt kedvezően hat a vezetés színvonalának javulására és a gazdálkodás eredményességének növelésére.

Az üzemi demokrácia teljesebb kibontakozásának ma még nem egyszer gátja a gazdasági vezetők jogkörének tisztázatlansága; a szakszervezeti jog- és hatáskör nem ismerese mellett az is, hogy sok vezető a kollektív szerződés egyes pontjait nem ismeri, illetve nem helyesen értelmezi.

A szakszervezet tevékenyen részt vett a gazdasági mechanizmus vasútra vonatkozó feladatainak kialakításában és megoldásában. *Minden intézkedésénél, határozatánál figyelembe vette a közlekedéspolitikai irányelveket, és a vasút modernizálásával együtt járó, újszerű szakszervezeti feladatokat.* Közreműködött mindazon intézkedések kimunkálásában, amelyek a vasút termelékenységét. gazdaságosságát, kapacitásának legcélszerűbb kihasználását hivatottak elősegiteni. *Nem járt viszont a várt eredménnyel az iiremvitel racionalizálása érdekében tett kezdeményezése, a gépek, eszközök jobb kihasználására irányuló törekvése.*

A szakszervezeti szervek minden ténykedésének középpontjában *a dolgozo ember állott.* A gazdasági eredmények növelése, a modernizálás szorgalmazása, a munka- és bérügyi intézkedések egyaránt a dolgozók élet- és munkakörülményeit voltak hivatottak előségiteni. A közvetett és közvetlen érdekvédelmet szolgáló határozatok, a szakmai vezetéssel közösen kiadott intézkedések kialakításánál az egyéni és a közösségi érdekek összhangjának biztositása döntő szempont volt.

Természetszerűleg nem minden ilyen határozat talált a tagság körében egyertelmű megértésre. Ennek több oka van. Mindenek előtt az, hogy *az intézkedések magyarázása, indoklása nem volt kielégítő.* Meghozatala előtt a dolgozók nagy részével történő vitájára nem volt lehetőség. A vasút olyan sokféle réteget, szakmai ágat foglal magába, hogy minden réteg. üzem. szolgálati hely, foglalkozási ág bérkorrekciójára egy időben nem kerülhetett sor. A kimaradók természetesen elégedetlenkedtek. *Sokan nem értették meg pl. a bérformák egységesítésére való törekvés célját.* Az agitáció hiányára vall az is, hogy a leterheltség fokát, a felelősséget és egyéb differenciáló tényezőt a dolgozók általában nem veszik figyelembe. *Sokaknál a szocialista bérezés elvével ellentétes tendencia, inkább az egyenlősége való törekvés az uralkodó gondolkodásmód.*

Az új *Munka Törvénykönyve* kidolgozásánál sikerrel járt az a törekvésünk, hogy az úgynevezett vasúti sajátosság — eltérő szabályozás — minél kevesebb legyen. *Eredményeket értünk el a biztonságosabb munkafeltételek megteremtésére irányuló tevékenységben, a munkavédelmi előírások betartásában,* a balesetelhárítás társadalmasításában, a csökkent munkaképességűek helyzetének javításában. a vasútegészségügyi hálózat fejlesztésében, az egészségügyi propagandában, a dolgozók lakáshelyzetének javításában, a ruhaellátás kiterjesztésében — főleg ruhafeléleségek minőségét illetően — a szociális létesítmények fejlesztésében. a kulturális nevelésben. a sporttevékenységben, a takarékos gazdálkodásban.

Szakszervezetünk 37 ország szakszervezetével tart kapcsolatot. 10 szocialista, 13 fejlett tőkés, 14 fejlődő ország szakszervezetével. Nemzetközi kapcsolatainkban kulturális és sport vonatkozásban is számottevőek. *Gyümölcsözőek a szlovák, a szovjet, a román és a jugoszláv vasutasokkal folytatott határforgalmi versenyek.*



Könyvtárainkban 338 003 kötet könyv áll az olvasók rendelkezésére.

A VII. kongresszus a szakszervezeti mozgalom fontos feladataként jelölte meg a *dolgozók szocialista tudatának fejlesztését, a tagság politikai és kulturális színvonalának emelését.* Munkánkban azt tartottuk elsődlegesnek, hogy a nevelés legfontosabb ismérve a szocialista építés hatékonyabb segítése, a szocialista tudat kialakítása legyen.

Négy év alatt javult a politikai, kulturális nevelő munkánk eszmei hatékonysága, melynek eredményeként *újabb tömegeket vontunk be a szakszervezeti nevelés hatókörébe.* Az agitáció és propaganda eredményesen segítette az időszerű feladatok megértését és végrehajtását. Kezdetét vette egy olyan folyamat, amely a nevelést — a kulturális, agitáclós és propaganda munkát — a szakszervezeti munka szerves részének tekinti.

1966—69 közötti három iskolai évben *általános iskolában 4035, középiskolában 7513, egyetemen vagy főiskolán 3383 vasutas dolgozó vizsgázott.* Ismeretterjesztő előadásokon évente 80—90 000 ember vett részt. 64 ismeretterjesztő szakkörnek 2105 tagja van. A műszaki munkásakadémiák száma 180.

Igen kedvelt oktatási forma a szakszervezeti politikai iskola. *A beszámolási időszakban szervezett 4499 politikai iskolának 99 553 hallgatója volt.*

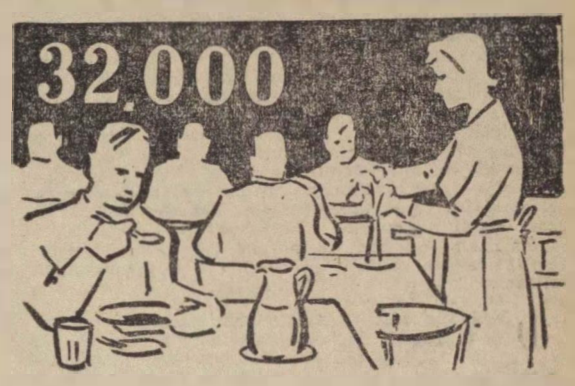
Jelenleg 4 művelődési központ, 14 művelődési ház, 15 klubkönyvtár és 31 egy-két teremmel rendelkező klub áll a vasutas dolgozók rendelkezésére. *A művelődési intézményekben 38 művészeti csoport 742 taggal tevékenykedik.* Az intézmények rendezvényei 1969-ben 310 693 fő vett részt. A központi ének- és zeneiskolán évente 550—600-an tanulnak. 53 góckönyvtár, 16 önálló és 292 letéti könyvtár 338 003 kötet könyvvel áll az olvasni vágyók rendelkezésére.

Az üzemi tömegsportban évente kb. 15 000 dolgozó vesz részt. A vasutas sportlétesítmények száma 273. *1970-ben 74 sportklub 379 szakosztályában 16 882 minősített versenyző sportol.*

A VII. kongresszus határozata fontos feladatként jelölte meg a dolgozók bérszínvonalának emelését, a külső és belső bér- és keresetarányok tökéletesítését. E cél érdekében szükségesnek tartotta a saját erőforrások racionális felhasználását és indokolt esetben központi, kormányszintű intézkedés igénybevételét is.

Ilyen előzmények után került sor a MÁV-nál *1970. március 1-től részben központi támogatással, részben saját erőforrásokból mintegy 10 százalékos bérszínvonal-emelésre.* A béremelés ez alkalommal csak a külszolgálati dolgozókat érintette. Az átlagon belül voltak olyan munkakörök, ahol 20 százalékos és olyanok is, ahol csak 1—2 százalékos volt az emelés.

Tíz százalékos bérszínvonal-emelés



Az üzemi étkeztetést igénybe vevő vasutasok száma kb 32 ezer

A 10 százalékos bérszínvonal-emelési lehetőség nem lebecsülendő. Ez volt a beszámolási időszak legjelentősebb bérfejlesztése 343 millió forint kihatással. De ez sem nyújtott fedezetet a hosszabb idő óta húzódó minden jogos kérés orvoslására, a vasúti szolgálattal járó kedvezőtlen körülmények bérben történő elismerésére.

Mintegy 17—18 000 dolgozó sérelmezte, hogy az 1963. december 31. előtt magasabb szakcsoportba átminősítettek rangfokozatát nem a teljes szolgálati idő alapján állapították meg. *1971. január 1-től ez a megkülönböztetés megszűnt.* Olyan rangfokozati helyzetbe jutottak, mintha egész szolgálati idejüket jelenlegi szakcsoportjukban töltötték volna el. Ez az intézkedés a törzsgárda tekintélyes részét hozta kedvezőbb helyzetbe. *éves szinten mintegy 6,5 millió forintos bérkihatással.*

A forgalommal összefüggő munkakörökben foglalkoztatottak keresetcsökkenésének mérséklését szolgálja az 1971. január 1-től hatályba lépett rendelkezés. *miszerint egészségromlás következtében alacsonyabb bérrel járó beosztásba kerülők a korábbi átlagkeresetük 80 százalékának megfelelő keresetkiegészítésben részesülnek, függetlenül a munkaképesség-csökkenés mértékétől.* Nagyobb mértékű keresetkiegészítés jelenleg nem volna célszerű, mert megszűnne az anyagi érdekeltség a nagy felelősséggel, szellemi és fizikai igénybevétellel járó munkakörök betöltésénél.

A személyi jövedelmek alakulásában különösen egyes munkakörökben jelentős szerepe van a különböző prémiumoknak és jutalmaknak. Ilyen célra *évenként a béralap 2—2,5 százaléka kerül felhasználásra, ami megfelel a népgazdaság egyéb területén kialakult arányoknak.* Az átlagon belül az egyes munkakörök között, azon belül egyének között jelentős a szóródás. *(1970-ben 92,5 millió forint került fenti címeken kifizetésre.)*

A vasúti közlekedés rekonstrukciójának időszaka alatt a kialakult sajátos körülményekre való tekintettel sem népgazdasági, sem vállalati gazdálkodás szempontjából nem tartottuk célszerűnek az átlagbérszint ellenőrzési rendszert. *és kezdeményeztük a MÁV-nál a bértömeggazdálkodás bevezetését.* Kezdeményezésünk a SZOT és az illetékes minisztériumok részéről megértésre talált, melynek eredményeként 1970. január 1-től a kormány engedélyezte a bértömeggazdálkodási rendszer bevezetését.

A beszámolási időszak alatt központi támogatással és saját erőből végrehajtott bérintézkedések eredményeként a *vasutas dolgozók bére 22.5 százalékkal emelkedett.* A beszámoló felsorolja azokat a munkaköröket, amelyekben megközelítően sem volt ilyen mérvű az emelkedés, s ahol a legszükségesebb a bérszínvonal növelése.

Nem kielégítő a gépesítés üteme

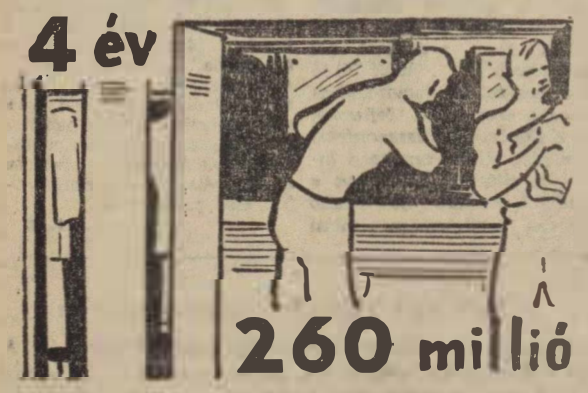
Nem sikerült előbbre lépni az utóbbi években az iparon és építőiparon kívüli munkahelyeken dolgozók *munkaidejének rövidítésében, a szabadságok és pihenőnapok rendszeres biztosításában.* Részletesen foglalkozik a beszámoló a munkakörülmények alakulásával, a gépesítésben, modernizálásában történt előre lépéssel. *Nem tartja kielégítő mértékűnek a rakodásgépesítés, az építési és fenntartási munkák gépesítésének ütemét, a szociális ellátottság színvonalát.* A szakszervezet azt a célt tűzi ki határozatában, hogy a negyedik ötéves terv végéig minden szolgálati helyen biztosítani kell a legszükségesebb szociális normákat.

A társadalombiztosítás szolgáltatásai az utóbbi években jelentősen emelkedtek. Az ilyen célú kiadások *1970-ben már elérték az 1 milliárd forintot.* Bővült a ½ százalékos önkéntes támogatási alapból juttatott segélyek, szolgáltatások összege is. *Az alapból mintegy 25 millió forintot fordítottak egészségügyi létesítmények építésére, korszerűsítésére.*

Valamennyivel emelkedett az üdülésben részt vevők száma. Ennek ellenére az eddiginél sokkal több lehetőséget kell biztosítani, elsősorban a családos üdültetés kiszélesítésére. Bővült a ruhaellátás, javult a kiosztott ruhák minősége, szükséges viszont a ruhatérítési díjak mielőbbi emelése. *A nagy összegű ráfordítás ellenére csak igen lassú ütemben halad a vasutas dolgozók lakásproblémáinak megoldása.* Javítani kell az üzemi étkeztetés színvonalát, emelni kell a férőhelyeket a gyermekintézményekben.

Nagy teret kap a beszámolóban a vasút termelési eredményeinek értékelése, az üzemi demokrácia, a törvényesség kérdése, a versenymozgalom ismertetése és fogyatékosságainak bírálata. *Számot ad a központi vezetőség jelentése a segélyezésről, a gazdasági tevékenységről.*

Ebben — a lapunkban ritkán olvasott — hosszú cikkben is csak néhány gondolatát tudtuk ismertetni a központi vezetőség négy évről szóló jelentésének. A vezető szervek határozatának megfelelően, a több mint 100 oldalas jelentést valamennyi alapszervezethez el kell juttatni. Meg kell találni a módját, hogy az abban foglaltakról a tagság minél nagyobb része tudomást szerezzen, megismerje a VIII. kongresszus négy évre vonatkozó határozatait.



Négy év alatt 260 millió forintot fordítottak szociális beruházásokra.

Megbékélés a csillagokkal

Az idősebb vasutasok még nagyon is jól emlékeznek az 1907-ben kiadott és kisebb módosításokkal a felszabadulásig érvényben volt kinevezési rendszerre, amelynek alacsonyabb fizetési osztályából a magasabb fizetési osztályba *csak soron kívüli kinevezés útján juthattak.* Ez azt jelentette, hogy a tiszt rendkívüli előléptetés útján érhette el a főtiszti, a főtiszt az intézői, az intéző pedig a főintézői rangot és így tovább. Ahhoz tehát, hogy valaki felügyelői, főfelügyelői, tanácsosi vagy főtanácsosi rangot érhessen el, pályafutása alatt négy esetben kellett legyőzni a csillagokból rakott akadályokat, *s ha nem volt megfelelő „keresztapa" vagy „köztiszteletben álló patronáló", akkor legjobb esetben is 36 éves szolgálati idő után főintézőként mehetett nyugdíjba.*

A kisemberek sorsát jobban átérző és ügyükkel szimpatizáló tisztviselők közül azonban sokaknak 36 évi becsületes szolgálat után főtiszti, intézőként kellett a szolgálatból kiválni. Annak a *Horváth Lászlónak* — és még sok más harcostársának —, aki a Tanácskormány idején, mint Dombóvár állomás forgalmi szolgálattevője *szót emelt a vonatkísérők életkörülményeinek megjavítása érdekében, 1936-ban tisztként kellett búcsút venni a fárasztó vasúti munkától.* Ezt a példát azért írtam le, hogy a felnövekvő vasutas nemzedéket emlékeztessem: a múltban becenéven is ismert „ranglétrán" milyen nehéz volt felkapaszkodni.

Döntő változást csak úgy, mint minden másban, a felszabadulás hozott. Az 1945-ben és azt követően tett intézkedések a kinevezés megcsúfoló, osztályérdekeket szolgáló kötöttségeit eltörölték. Az örömbe azonban csakhamar üröm is vegyült, *mert 1953-ban — elvi okokból — feltehetően indokoltan újabb kötöttségeket vezettek be.* Ez az újabb rendelkezés nem a múlt utánzása, és kizáróan a magasabb felügyelői, főfelügyelői, főtanácsosi rangfokozatokba való kinevezések nagy számának korlátozására irányult. Rosszakarattal sem lehetne tehát azt mondani, hogy a korlátozás a hosszú szolgálattal rendelkező, hivatást szerető dolgozók bosszantására történt. Ennek bizonysága mellett szól, hogy csupán 1970-ben — *a felszabadulás 25. évfordulója, majd vasutasnap alkalmából mintegy kétszáz dolgozó részesült felügyelői, főfelügyelői, főtanácsosi kinevezésben.*

Az utóbbi évek helyzetvizsgálatai alapján a vasutas szakszervezet központi vezetősége mellett működő szakbizottságok ülésein *többször vitatott kérdésként szerepelt a csillagos rangfokozat, pontosabban az előlépés korlátozásának feloldása.* Sürgette az ügy megoldását a hosszú, szorgos munka megbecsülésének mindinkább előtérbe kerülése is.

A szakszervezet elnöksége február 5-i ülésén *a csillagos rangfokozat további fenntartása ellen foglalt állást. Ezzel a lépéssel a szakszervezet vezetői ismételten bizonyították a vasutas dolgozók ügye iránti felelősségüket.* Az elnökség állásfoglalása után a vasút vezetői megtették a szükséges intézkedéseket, mely szerint *1971. január 1-től kezdődő hatállyal* időszakosan kinevezik azokat, akik az I. (I/a) és a II. szakcsoport 3. és 2. rangfokozatában öt évet meghaladóan várnak. A hozott döntésnek szociális és erkölcsi következményei is vannak, amely abban jut kifejezésre, hogy olyan dolgozók is előnyös helyzetbe jutnak, a kinevezés szempontjából, akik arra valójában munkájuk és magatartásuk folytán alapot nem szolgáltattak. Szerencsénkre az ilyen dolgozók aránya a kedvezményre minden szempontból érdemes dolgozók létszámához képest csekély. Ennek ellenére a társadalom iránt kötelezettséget nem érző és csak a maguk érdekeit követők elbírálásának ügye a döntésre illetékesek vitájában helyt kapott, és a valóság megbízható ismeretében hozott döntés megfelel a többségükben tiszteletet, megbecsülést érdemlő dolgozók elvárásának.

Régi jogos kívánság teljesült, bővült a hosszú szolgálat erkölcsi megbecsülésének köre. Hatása a közhangulat alakulására is jelentős, kedvező benyomás. Azt mondják, hogy *most már nálunk is kezdenek jobban menni a dolgok.* Ez valóban így van, mert az utóbbi időben sok olyan intézkedés történt, amelyek életünk szebbé tételét, munkakörülményeink javítását szolgálják.

Azokat pedig, akik a rangfokozat tisztasága iránt érzett jó szándéktól vezetve, aggályaikat fejezik ki, ne nyugtalanítsa a hozott döntés. Ellenkezőleg, a környezetükben levő olyan munkatársakat, akik munkájukkal és magatartásukkal eddig még nem jutottak volna el arra a szintre, ahol már nincs mit szégyenkezniök a magasabb rangok viseléséért — *segítsék, támogassák munkájukban, hogy önbizalmat kapva mielőbb ők is a munkában élenjárók körébe tartozhassanak.* Az a kevés dolgozó viszont, aki ezek után sem áll be soraink közé, érezze, hogy mások munkájának gyümölcsét élvezi. A munkahely, a környezet jó légköre, amelyben igazságosan és tárgyilagosan ítélik meg a teljesítményeket, magatartást, a kiegyensúlyozott és elvszerű emberi viszonyok megteremtésének fontos feltétele, s egyben a biztonságos vezetés legfőbb záloga.

Kovács József
főfelügyelő

TAPASZTALATCSERE SÁTORALJAÚJHELYEN

A gazdasági eredmények szinte felbecsülhetetlenek

Költségeik több mint háromszorosát nyerték meg a négy évvel ezelőtt létrehozott bontótelepek

Négy év telt el azóta, hogy az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság, illetve a miskolci, a szombathelyi és a budapesti igazgatóság anyagosztályának irányításával három önálló bontótelep — a sátoraljaújhelyi, a celldömölki és a Hámán Kató szertári — vette át a járműjavítóktól a kiselejtezett vasúti kocsik és mozdonyok boutását. Azóta igazolódott, hogy a döntés helyes volt, mert az önálló telepeken a bontás gyorsabbá, gazdaságosabbá vált.

Március 4-én és 5-én a *Sátoraljaújhelyre* összehívott bontótelepi munkaértekezleten nyílt alkalom arra, hogy az eredmények értékelése mellett hosszabb távon vizsgáljákː *megfelelt-e céljának az új bontási konstrukció.*

Nagyobb árbevétel

Az értekezleten *dr. Kovács Imre*, a miskolci igazgatóság anyagosztályának vezetője — mint házigazda — üdvözölte a részvevőket, majd *Rácz Kálmán*, az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság A-osztályának vezetője tekintett vissza az 1967 nyarán megtartott első bontótelepi tanácskozástól a napjainkig megtett útra. *Azóta bebizonyosodott, hogy a bontótelepek a kiselejtezett vontatott járműveket a járműjavítók által elszámolt időnek egyharmad része alatt bontották szét.* Ez nagy munkaerő-megtakarítást, illetve a járműjavítási munkákra való nagy átcsoportosítást tett lehetővé. A bontótelepekre összpontosított munkával lehetővé vált továbbá a használható alkatrészek tervszerű visszanyerése és a vontatási műhelyek alkatrészigényeinek folyamatos kielégítése, ami az üzemi bontások idején egyáltalán nem volt biztosított. *A kocsifaanyag jelentékeny részének visszanyerése még azzal a haszonnal is járt, hogy jelentékeny fabehozatal megtakarítását eredményezte.* A bontótelepi rendszer azt a törekvést is elérhetővé tette, hogy a MÁV minél nagyobb árbevételhez jusson a kohászatnak beszolgáltatott vas- és fémhulladékból.

Még gazdaságosabban

Ezeket a sikeresen végrehajtott kezdeti törekvéseket a IV. ötéves terv időszakában új követelményekkel kell kiegészíteni. Ezek közül *az egyik legfontosabb a még hatékonyabb gazdálkodás a munkaerővel.* Azokat a járműveket, amelyekről a használható alkatrészek vagy egyéb, a vasútnak szükséges anyagot visszanyerni nem lehet, „lábon", vagy nem adagolható minőségben adják át a *Kohászati Anyagellátó Vállalatnak.* Ezeniul tehát a bontótelepek munkájának havonkénti elemzésénél a haszonanyag gazdaságos bontását, a legracionálisabb munkaerő-gazdálkodást és a készletek lehető legkedvezőbb alakulását kell döntő szempontként kezelni.

Az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság nagyra értékeli azokat az öntevékeny erőfeszítéseket, amelyek a miskolci igazgatóságnál és a sátoraljaújhelyi szertárnál tapasztalhatók.

Mit, mennyiért?

Azok az elképzelések, amelyek alapján a telepeket életrehívták, a négy év alatt megvalósultak. *A vontatási műhelyeknek és a járműjavítóknak 48 millió forint értékben adtak át különféle használt alkatrészeket kocsi- és mozdonyjavításhoz.* OH-faanyagot 6856 köbmétert hasznosítottak, 4.3 millió forint értékben a MÁV-üzemekben, -műhelyekben. Ha ezt az anyagmennyiséget újonnan kellett volna beszerezni, *20.5 millió forint értékű devizáért hozhatták volna be külföldről.* Különféle hasznosanyagot 4.5 millióért értékesítettek. A szétszedett mozdonyoknak, tartálykocsiknak a MÁV-nál már használhatatlan razánját, tartályát, a még használható kocsiszekrényeket 11.6 millió forintért adták el különböző vállalatoknak. Üzemi célra a vasutasok részére háztartási tüzelőként 5622 tonna faanyagot adtak át. *Ócska hulladékvasat, a bontótelepek legnagyobb vásárlójának, a Kohászati Alapanyagellátó Vállalatnak 109.2 millió forintért adtak el.* Ha ehhez hozzávesszük, hogy a még használható alkatrészek, kazánok, tartályok, faanyagok értékesítése nagy munkaerő-megtakarítást is jelent, *a gazdasági eredmény számokban szinte felbecsülhetetlen.* Végeredményben a telepek az összes bontási költségek több mint háromszorosát jövedelmezték.

A tapasztalatcsere, amelyen megjelent *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője és *Zombori Lajos*, a vasutasszakszervezet miskolci területi bizottságának titkára, a bontótelepen folytatódott. Az igazgatóság vezetője azt kérte a bontótelepi dolgozóktól és vezetőiktől, hogy *a bontási munkát tekintsék a vasút közös „üzletének" és tegyenek meg mindent azért, hogy minél több anyagot mentsenek meg a MÁV-nak.*

Jobb munkakörülmények

Másnap délelőtt a bontótelepen műszaki szemlével folytatódott a program. A szemlét követő zárómegbeszélésen felszólalt *Berta István*, a vasutasszakszervezet munkavédelmi felügyelőségének vezetője. Megállapította, hogy Sátoraljaújhelyen, a legnagyobb kapacitású bontótelepen *sokat javultak a munkakörülmények. A legnagyobb változás, hogy a dolgozókat ellátták megfelelő munkaruhával,* a munkaáltalmak és az időjárás viszontagságai ellen. A nehéz fizikai munka megkönnyítésére, a vashulladék rakodásához 5 tonnás bakdarut állítottak be. A kötőelemek szétvágásához használt kézigépeket gépi légvágó szerszámokkal váltották fel. *Ezek azonban nagy zajt okoznak.* A magas zajszint miatt szűrőséggé vált, hogy a MÁV Közegészségügyi Intézet mérje meg a helyszínen a zajszintet és a mérési eredmények alapján — ha szükségesnek látja — intézkedjen.

A kétnapos munkaértekezlet hasznos tanulságokkal zárult.

Szász Ferenc

Vándorzászlót nyertek a komáromiak...

Komárom MÁV és Komarno CSD határállomások nemzetközi munkaversenyét február 25-én ünnepélyes keretek között értékelték. A komáromi városi tanács nagytermében lezajlott ünnepségen részt vett *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője, a CSD bratislavai igazgatóságát pedig *Miloslav Skárka* vonalfőnökségi főmérnök képviselte.

A több mint másfél évtizedes múltra visszavezethető versenyt 1970-ben újították fel, és július 1-én indították el a két határállomás dolgozói. Azóta — a múlt év végéig — mintegy 80 000 teherkocsi csaknem másfél millió tonna árut szállított át a határon. Ennek a mindjobban szervezett tranzitforgalomnak a lebonyolítása közben a kulturált utazás feltételeinek biztosítása sem került háttérbe, s végeredményben mindkét állomás vasutasai kiemelkedő munkasikerekkel büszkélkedhetnek. *Komárom összesített eredménye azonban 1,82 százalékkal jobb volt, mint a szomszédoké, ezért ők kapták meg most a vörös vándorzászlót.*

A zászló átadása után 62 komáromi dolgozót jutalmaztak meg.

...és a bánréviek

Bánréve állomás dolgozói a kettős évforduló, valamint a X. kongresszus tiszteletére tett vállalások teljesítése nyomán 1970-ben *elérték az élüzemszintet.* A nyolc szocialista brigádnak kiemelkedő szerepe volt a kocsiidőhasználás, illetve kocsitartózkodás kedvező alakulásában, a vonatok menetrendszerű közlekedtetésében, ezzel együtt a tonnaterv és a kocsiindítási terv maradéktalan teljesítésében. Az állomáslak az értékelés idején is balesetmentesen dolgoztak.

Február 23-án ünnepélyes keretek között megtörtént Bánréve és a CSD Lenartovce (Sajólénártfalva) határállomása közötti munkaverseny eredményének kihirdetése is. *A bánréveiek 125 pont előnnyel nyerték a versenyt, s birtokukba vették a vándorzászlót.*

Győr 700 éves város

A három folyó városa, *Győr 700 éves.* A kiváltságot jelentő városi rangot 1271-ben kapta meg, jóllehet már *I. István király* korában is kiemelkedő szerepet töltött be. Azt megelőzően pedig a római korban játszott fontos szerepet, mint központi település.

A 700 éves jubileumát ünneplő Győr ebben az évben több mint száz rangos esemény színhelye lesz. *Az ünnepségek, rendezvények fő időszaka március végétől augusztus 20-ig tart.* Március 27-én jubileumi tanácsülésen emlékeznek meg a város történelmének három nevezetes dátumára, az 1271-es kiváltságlevél adományozására, a győri vár 1598-ban történt elfoglalására, és 1945. március 28-ra, a város felszabadulásának évfordulójára.

A Kisalföld jubiláló fővárosa, a nemrég megyei várossá nyilvánított, a több mint 100 ezer lakosú iparváros ezévben *gazdag programmal várja vendégeit, a városba látogató hazai és külföldi turistákat.* Márciustól augusztusig kiállítások, tárlatok nyílnak, színházi bemutatókra, zenei eseményekre, nemzetközi sportversenyekre kerül majd sor.

A jubileumot azonban nemcsak ünnepségsorozatok, hanem új alkotások, ipari objektumok, középületek és modern lakóházak egész sora köszöntik.

sk

A dolgozók észrevételei nem maradhatnak válasz nélkül

Amikor *Szolnok* állomáson újjáválasztották a szakszervezeti bizottságot, a vezetőség nevében eredményes szakszervezeti tevékenységéről adhatott számot *Szép Ferenc* titkár. Például arról, hogy a termelést segítő, versenyszervező tevékenység döntően kihatott a szakvonali eredményekre. *Az utóbbi két évben a kiváló csomópont valamennyi célkitűzését teljesítette Szolnok állomás.*

Eredmények — gondok

Így 1970-ben a személyvonati menetrendszerűség 98 százalékos célkitűzését 98,32 százalékra, kocsitartózkodásban 92 százalék helyett 92,51 százalékot, a kocsikifutás 100 százaléka helyett 103,6 százalékot, kocsikihasználásban pedig 101,39 százalékot teljesítettek. *A jó munka elismeréseképpen kifizetett prémiumok, jutalmak összege meghaladta a 2,7 millió forintot.* Az állomáson 37 brigád 469 taggal vesz részt a szocialista brigádmozgalomban.

— Az elért kiváló eredmények korántsem jelentik azt, hogy nincsenek gondjaink, nem küzdünk nehézségekkel — mondotta beszélgetésünk alkalmával Szép Ferenc. *— Küldöttértekezletünk elemző módon tárta fel a problémákat. Ezek megoldása sok feladatot adott az újjáválasztott szakszervezeti bizottságnak.*

Egyes problémák az állomáson „házon belül" megoldhatók, de jócskán van olyan, melynek rendezéséhez felsőbb szervek közreműködése is szükséges.

— Saját hatáskörünkben kell érvényt szereznünk például annak a jogos igénynek, hogy dolgozóink rövidebb idő alatt kapjanak érdemi választ a termelési tanácskozáson elmondott javaslataikra, észrevételeikre — folytatta az szbtitkár. — További feladatunk, hogy nevelőmunkával is szorgalmazzuk az utasítás szerinti munkát, mint a balesetek megelőzésének legfontosabb előfeltételét. Kedvüket vesztik munkavédelmi őreink, ha a szakvonali vezetés nem teszi meg a kellő intézkedéseket az általuk feltárt hiányosságok megszüntetésére. A múlt év októberéig megtörtént 30 üzemi balesetünk egy részét elkerülhettük volna, ha jobban szorgalmazzuk a munkavédelmet...

Több segítséget a bizalmiaknak

Helyben megoldandó feladat az is, hogy *több segítséget adjanak a bizalmiaknak, s a hatáskörükbe tartozó kérdésekben ne mellőzzék a műhelybizottságokat.* Kollektív szerződéshez kapcsolódik az a jogos igény, hogy a jövőben fokozottan érvényesüljön a törzsgárda megbecsülése. Nemcsak Szolnokon probléma, hogy egészségük romlása esetén anyagi hátrány is éri a munkában megfáradt idősebb dolgozókat. A helyi vezetés ugyancsak keveset tehet a szolgálati igénybevétel csökkentéséért. *Közbeváltásra már alig jut erő, de arra igen, hogy például a KTG 26 féle nyilvántartás vezetésével növelje a bürokráciát.* Ilyen és hasonló kérdésekben a budapesti igazgatóság segítségét várják a szolnoki vasutasok. Például abban is, hogy megoldják végre a rendező női dolgozóinak öltöző-fürdő problémáját. Ide tartozó téma lenne a kooperáció fejlesztése. *Különösen a ferencvárosi és a fényeslitkei rendezési hibák hátráltatják Szolnokon a rendezői munkát.* Sok feladó állomás felületessége miatt kényszerülnek a nagyszámú rakományigazításra.

Közügyekről van szó

— A bizalmi értekezlettől az állomás küldöttértekezletéig száznál több javaslat, észrevétel hangzott el. Az újjáválasztott szakszervezeti bizottságunk — mondotta Szép Ferenc — azzal kezdte a munkáját, hogy összegezi a javaslatokat, a kritikai észrevételek dolgában pedig megteszi a szükséges intézkedéseket. *Bennünket is kötelez az a követelmény, hogy egyetlen észrevétel se maradjon megfelelő válasz nélkül.*

Ez az egyetlen helyes szemlélet az újjáválasztott tisztségviselők számára, akik a tagság bizalmából kerültek funkcióba. A kollektíva kisebb-nagyobb részét érintő kérdésekről, *közügyekről van szó.* Az ezek elintézésében, helyes megválaszolásában tanúsított felelősségteljes munka az újjáválasztott tisztségviselők első próbatétele.

L. J.

Százötven nő köszöntése Békéscsabán

Békéscsaba szolgálati helyein mintegy 150 dolgozó nőt köszöntöttek március 8-án a férfiak. Ezen a napon a MÁV-kultúrotthonban megtartott ünnepségen *Molnár Gábor* állomásfőnök méltatta a nemzetközi nőnap jelentőségét. A vontatási főnökségnél is gondosan készültek fel a férfiak a nőnap megünneplésére, a munkatársnők köszöntésére. A pályafenntartási főnökség központi munkahelyein március 9-én zajlott le a nőnapi ünnepség, amikor is *Kádár Pál*, a főnökség vezetője mondott méltató szavakat, és megajándékozták a lányokat, asszonyokat.

B. Gy.

A kommün nem kapitulál...

EREDMÉNYES. forradalmakban gazdag századunk dicső elődként, tanulságos korszakként ünnepli 1871. március 18-át, a *Párizsi Kommün* egy évszázados évfordulóját.

Korszakot mondunk, mivel korszakos jelentőséggel bír, hogy a francia—porosz háborúból ha vérszínű virágként is, de kibomlott az a forradalom, amely a világon elsőként hozott létre munkáskormányt, a proletariátus első diktatúráját. *A körülzárt Párizsban Nemzeti Gárda alakult s magához ragadta a hatalmat, nem adva sem időt sem módot az egyezkedésre.* Élve a történelmi lehetőséggel, elsőként valósította meg a proletariátus demokratikus diktatúráját. A burzsoá államapparátus részeire esett szét és helyébe lépett a tisztviselők választhatósága, leválthatósága. Rövid léte alatt arra is volt ideje, hogy általános gazdasági, kulturális és szociális intézkedéseket hozzon, s utat mutasson a XIX. század forradalmainak.

„A munkások Párizsát, Kommünjével együtt — írta *Marx* 1871. május 30-án — *egy új társadalom dicsőséges előfutárjaként örökké ünnepelni fogják. Mártírjait a munkásosztály nagy szívébe zárta. Hóhérjait a történelem már odakötözte ahhoz az örök pellengérhez, amelyről papjaik minden imája sem oldozhatja le őket".*

HETVEN NAP TELT EL csupán abból a hatalomból, amely a hatalomra jogosult nép kezébe tette a jövő ígéretét, s a lobogó lelkesedést Párizs lángjai világították meg. *Égett Párizs!* Égett a hatalom, majd a gyűlölet tüzében. Barikádok katonái, férfiak, nők és gyermekek az utolsó pillanatig védték a már védhetetlent. *Az ellenforradalmi erők kíméletet nem ismerve torolták meg a hatalom ideiglenes elvesztését.* A lőpornyomot eláruló tenyér elegendő volt a halálos ítélet, a mészárlás végrehajtásához. A Kommün harcolva bukik el, nem egyezkedik a versailles-iakkal, nem kapitulál.

Jelképpé vált a *Père-Lachaise* temető, melyet május 27-én támadták meg az ellenforradalmi erők: *„A sírkertben alig kétszáz felkelő maradt,* a támadó azonban nem akarja megkockáztatni a félelmetes védelmi övezet létrákkal való megostromlását. 18 órakor a főkaput — bár támfalakkal megerősítették — betörik a tüzérségi találatok. A sírok mögött meghúzódó felkelők vaktában lövöldöznek. A kriptákban szuronnyal, karddal, késsel verekednek. A félhomály és a felhőszakadás még fokozza a harc rémségét. A felkelők elbuknak a túlerővel szemben: *147-et — többnyire sebesülteket — puskatussal ütlegelve végighajtanak a temető egyik fala mentén, majd valamennyiüket kivégzik."* (Choury: Vive la Commune! — Kossuth Kiadó.)

MÉGIS — e fal tövében virágzott hosszú évtizedeken keresztül a forradalom virága, e fal tövéhez tiltott zarándoklatként eljött a nemzetközi proletariátus, s jelkép volt a fasizmus elleni küzdelemben is. *Elbukott a Kommün, de a XX. század leninni forradalma e merész kísérletből valóságot hozott létre, igazolva a Párizsi Kommün igazát, a történelem igazságát.*

S. T.

A Tanácsköztársaság 52. évfordulójára

Túl az 50. évfordulón, a *Magyar Tanácsköztársaság* történelmi napjairól úgy lehet emlékezni, hogy mindaz, ami napjainkban természetes része szocialista társadalmunknak, 1919-ben a magyar kommunisták céljaként szerepelt.

A forradalmi Magyarország elszakítva az egyetlen szocialista államtól, mely még rendületlenül vívta élethalálharcát, új helyzetet teremtett *Közép-Európában.* Megdöntötte az elnyomók uralmát, megteremtve ezzel azt a történelmi lehetőséget, amely az első pillanattól kezdve egy új Magyarország kibontakozását tudatta az egész világgal. Alig ért véget az öldöklő világháború, még ezer sebből vérzett a megtépett Európa, s vérben született meg az a dicsőséges forradalom, mely nép-et-felemelő programmal lépett a történelem színe elé. *Az építés, a szociális felemelkedés, az emberi jogok érvényesítése, az új társadalom alapjai fogalmazódtak meg a magyar kommunistákkal tartó munkástömegek tetteiben és jelszavaiban.* Egyedül, elszigetelten, körülvéve az ellenségtől és a belső ellenforradalmi erőktől indult meg az a móriczi „rügyfakadás", amely évszázados tél kemény kérgét hántotta le egy élni akaró nemzet már-már megfakult arcáról.

Az ötvenkettedik évforduló napjaiban nem idézzük fel az alig másfél száz nap tetteit, de idézzük azt a törekvést, *amely a dolgozó nép jobb életének megteremtése, szándékával — ma valósul meg.* Ha figyelembe vesszük, hogy a földesúri Magyarország a dolgozókról való szociális gondoskodás tekintetében Európa egyik legelmaradottabb állama volt, s felidézzük a nemrég zárult X. pártkongresszus határozatait, melyekben a Tanácsköztársaság kezdeményezései öltenek testet, akkor mérhetjük igazán, *hogy mire képes szocialista hazánk, hogy mire képes az a forradalom, mely nem szakad el, nincs elszigetelve.* A párizsi Kommün 100. évfordulójának évében érezzük igazán annak jelentőségét, hogy mit jelent számunkra az a történelmi helyzet, amely a szocialista tábor internacionalizmusát bírva arra kapott lehetőséget, hogy emelt fővel tanuljon a múlt forradalmaiból, s valósítsa meg szocialista célkitűzéseit.

Sohasem díszelgett a vezető beosztásokban

Nyugalomba vonult Gyenge Kálmán szakosztályvezető

Elszaladtak a küzdelmes munkás esztendők. Nyugdíjba vonult *Gyenge Kálmán* igazgató, a Vasúti Főosztály 5. Katonai Szállítási és Szervezési Szakosztályának vezetője, a 26 esztendő előtti magyar újjászületés, a vasúti újjáépítés egyik szegedi úttörő harcosa, tettre kész szervezője.

1941-ben került a MÁV-hoz a *mádaljalvi* fűtőházba lakatosnak. Egy év múlva *Szegedre* helyezték mozdonyvezetőnek. Ott érte a háború zivatara, pusztítása. Ott kezdhetett új életet. Munkájával, szervezőkészségével, lelkesedésével ott rakta ő is az új demokratikus újjászületés első tégláit.

Korabeli feljegyzésből olvastam: *„1944. október 12-én kezdődött az újjáépítési rohammunka a szegedi fűtőházban, minden külön intézkedés és fizetés nélkül. A demokratikus érzelmű vasutasok, főnök és mérnök nélkül, hazulról hozott ásóval, kapával, szerszámokkal kezdték el a romok eltakarítását..."* — így tett jelentést Gyenge Kálmán a szegedi vasutasok munkájáról a kommunista párt vezetőinek.



A felszabadulást követő napokban az újjászerveződő szakszervezeti mozgalomban *a mozdonyvezetők helyi bizalmija, a szegedi fűtőház első üb-elnöke,* majd a megalakuló kommunista párt aktív szervezője.

A *Délmagyarország* 1945. július 24-i számában *Komócsin Zoltán,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára *„A szegedi fűtőház dolgozói lelkes munkával vesznek részt a vasút újjáépítésében"* című riportjában sokoldalúan vázolta a szegedi vasutasok hősi helytállását. A riport idézte az akkori üb-elnök, Gyenge Kálmán szavait: *„Éhesek vagyunk, ennek ellenére elvégezzük a munkát. A munkafegyelem sem a régi, annál sokkal jobb. Megszűnt a külsőségeken, az erőszakon nyugvó fegyelem. Az eredmények is erről beszélnek."* Akkor éppen a 150. vagon átadására készültek „a kis vörös Csepelnek" nevezett szegedi fűtőház és műhely dolgozói.

A fűtőház újjáépítő munkájából még 1945-ben az igazgatóságba osztályvezetőhelyettesnek, majd onnan újra vissza a fűtőházhoz, de már a fűtőház főnökének küldte őt a párt.

1948 elején a szegedi pártbizottságra került, majd a megalakuló *Vasútpolitikai Osztály* szervezésére kapott megbízatást, melynek a vezetője lett. Ezt követően a miskolci politikai osztályt vezette. *1952-ben a MÁV Vezérigazgatóság Személyzeti és Munkaügyi Szakosztályának helyettes vezetője lett.* A közlekedési tárca akkori vezetőjétől megbízást kapott az önálló oktatási szakosztály létrehozására, a technikusi oktatás megszervezésére. Budapesten a pályafenntartási és gépészeti, Szegeden a vasútforgalmi technikum egyenként 120—120 hallgatóval való megindításának nehéz, bonyolult feladatával kellett megbirkóznia.

A Vasúti Főosztályon érték 1956 októberének drámai eseményei. Munkás szíve a helyén dobogott. *Politikai kitartása, fáradhatatlan szorgalma, a munkáshatalom iránti felelősségérzete, példaadása másokat is serkentett.* Már 1956 november első napjaiban az újjáalakult MSZMP Ideiglenes Központi Bizottsága megbízólevelével a kezében több harcos társával szervezte a főváros VI. kerületében, s a Vasúti Főosztályon a pártot.

1957-ben a munkásőrség megalakulásakor elsők között fogott fegyvert és látott szorgos munkához a munkásőrség szervezésében. *Még abban az évben megbízták a Vasúti Főosztály Katonai Szállítási, Szervezési Osztályának, majd szakosztályának megszervezésével és vezetésével.* Ebben a beosztásában jó szervezőkészsége révén hamar utat talált a szomszédos szocialista országok vasutasaihoz. Rendszeres együttműködést, testvéri kapcsolatot épített ott ki.

A felszabadulás napjától kezdve *a legnehezebb munkaterületeken, bizalmas beosztásokban bizonyította vezetői rátermettségét, hűségét a párthoz, a munkásosztályhoz.*

Nyugdíjazásával olyan ember vált ki a vasút vezetéséből, aki *soha sem díszelgett főnöki, vezetői beosztásában,* hanem mindig kemény és emberséges bánásmódjával irányította a dolgozók, beosztottai munkáját — nem kis eredménnyel.

Kovács Gy. János

Meghívó Kassáról

Hatvan és *Kassa* állomások szocialista brigádjainak már nyolc éve van egymással szoros kapcsolatuk. Legutóbb elhatározták, hogy szerződésbe foglalt vállalásaikat kulturális vonatkozásban is kiterjesztik.

A napokban a kassai vasutasok *Lijra* nevű énekkarának vezetősége meghívta a hatvani MÁV Művelődési Ház képviselőit az idei közös rendezvények programjának kidolgozása céljából. Az előzetes tervek szerint közös műsor bemutatására kerül sor mindkét városban a vasutasnap alkalmából, ezenkívül *Heréden, Boldogon* és *Hatvanban* adnak még közös műsort a magyar és a csehszlovák vasutasok.

Sz. F.

FELHÍVÁS!

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évekhez hasonlóan, Budapesten rendezi meg a *XXI. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.*

A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai tényleges és nyugdíjas vasutasok és azok családtagjai vehetnek részt, maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, népművészeti és iparművészeti tárgyakkal.

A műveket 1971. június 20-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához: *Budapest, VIII., Népszínház u. 29.* A festményeket, grafikákat kiállításra alkalmas, megfelelően bekeretezett állapotban kérjük beküldeni.

A beérkezett anyagot hivatásos művészekből álló bíráló bizottság vizsgálja felül és tesz javaslatot a díjazásukra. Szakszervezetünk elnöksége a következő díjakat adja ki:

FESTÉSZET:

1. A legjobb tematikus festmény vagy grafika	1500 Ft
2. A legjobb emberábrázolás festményben, vagy grafikában	1200 Ft
3. A legjobb munkaábrázolás festményben vagy grafikában	1000 Ft
4. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló festmény vagy grafika	800 Ft
5. Legjobb csendélet festményben vagy grafikában	500 Ft
6. Legjobb tájkép	500 Ft

SZOBRÁSZAT:

1. Legjobb emberábrázolás	1500 Ft
2. Legjobb munkaábrázolás	1000 Ft
3. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló mű	800 Ft

IPAR- ÉS NÉPMŰVÉSZET:

A legjobb ipar- vagy népművészeti tárgy	400 Ft

Szakszervezetünk elnöksége külön díjat tűz ki a vasutas dolgozók megváltozott élet- és munkakörülményeit legjobban ábrázoló művekre.

Festészet	2000 Ft
Szobrászat	3000 Ft
Grafika	1000 Ft

Az elnökség által külön díjjal jutalmazott művek a szakszervezet tulajdonába kerülnek.

Vasutasok Szakszervezete

Napirenden

a vasutak nemzetközi együttműködésének fejlesztése

AZ UIC FŐTITKÁRÁNAK ELŐADÁSA A TUDOMÁNYOS AKADÉMIÁN

Louis Armand, a Francia Akadémia tagja, a *Nemzetközi Vasútegylet* (UIC) főtitkára két napot töltött Budapesten. Ez alkalomból a *Magyar Tudományos Akadémia* műszaki tudományok osztálya rendezésében előadást tartott a vasutak nemzetközi együttműködésének kérdéseiről és különböző formáiról. Az Akadémia dísztermét teljesen megtöltötte a vasút vezetőiből álló hallgatóság, amelynek soraiban ott volt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly,* a miniszter első helyettese, az UIC elnöke, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója. Megjelent az előadáson *dr. Erdei Grúz Tibor,* az MTA elnöke és *Raymond Gastambid,* Franciaország budapesti nagykövete.

Dr. Csanádi György, az MTA műszaki szakosztálya nevében üdvözölte a vendéget, akit — mint mondotta — nem kell bemutatnia a magyar vasút vezetőinek, mert mint az UIC rendkívül tevékeny főtitkára nagy részükkel személyes kapcsolatot tart és egy ízben már tartott nálunk vasúti tárgyú tudományos előadást.

Louis Armand előadásában hangoztatta, hogy *az UIC-nak példát kell mutatnia a vasutak nemzetközi együttműködésének fejlesztésében.* A Nemzetközi Vasútegyletnek ez az elsőrendű célja. Törekvését nem is tekinti pusztán európai feladatnak, hanem arra törekszik, hogy együttműködés világméretűvé fejlesztésében. Vázolta ezután az együttműködés jövőbeli formáinak lehetőségeit és elképzeléseit.

Megifjodik egy öreg állomás

Aki mostanában *Somogyszobról* vonattal akar menni Nagyatádra, hasztalan próbálkozik, mert a pálya felújítása miatt autóbuszok bonyolítják le a forgalmat. Másfél évvel ezelőtt kezdődött a rekonstrukciós munka ezen a vonalszakaszon. Először a somogyszobi csomópontot korszerűsítette a MÁV Dombóvári Építési Főnökség.

— Alig egy hónapom van a nyugdíjig — mondja *Palotai Károly* állomásfőnök —, *de teljesillt régi vágyam, 18 évi szolgálat után úgy adom át az állomást, hogy az utódomnak öröm lesz itt dolgozni.* Az építkezések során kicserélték és meghosszabbították a vágányokat, amelyeken ma már 150—160 tengelyes vonatok is elférnek. Elkészültek a magas peronok, de a munka még nem fejeződött be. Bár a pályaépítők most továbbmentek Nagyatád felé.

— Mit kap még Somogyszob állomás?

— Épül egy vonatási laktanya, egy vasúti felüljáró és befejezik a mai peron burkolását. Ezen kívül korszerű integra-dominó berendezést és modern világítótesteket kapunk. Ha mindez megvalósul, akkor valóban elmondhatjuk, hogy megifjodott az öreg állomás.

Palotai Károly irodájában hatalmas falrészt borítanak a jó munkát elismerő oklevelek. Az utolsó dicséretet 1969-ben kelteték.

— Vajon az idén kerül-e újabb oklevél a falra?

— Nemrég tartották meg a felülvizsgálatot — folytatja az állomásfőnök — *és megállapították, hogy minden gazdasági mutatónkat becsülettel teljesítettük.* Nem panaszkodhatom a kollektívára. Kilenc szocialista brigádunk van, amelyben 84 dolgozó tevékenykedik. Megítélésem szerint 1970-ben az utazószemélyzet *Kun Béla* szocialista kollektívája érte el a legjobb eredményt. A pártszervezettel és a szakszervezeti bizottsággal, amelynek *Berlász István* főellenőr már közel egy évtizede a titkára, jó a kapcsolat. Nincs olyan kérés, vagy panasz amit a lehetőségekhez képest ne teljesítenénk.

Lapozgatom a javaslatok könyvét. 1966 óta jócskán megteltek az oldalak, de mindegyik fejezet után ott van: *elintézve.*

Molát Ferenc

Világjáró vasutasok

A ma emberének — főleg a fiataloknak — talán sok minden természetes, de nem így azoknak, akiknek gyökerei mélyebbre érnek. Érdekes lenne viszszapillantani arra, hogy valamikor a vasutasok közül hányan jutottak el Európa különböző részébe és hányan jutnak el napjainkban Róma klasszikus emlékei, az Eiffel-torony árnyékába, a Temze partjára, a bécsi Ring forgatagába, a monumentális Vörös térre, a bolgár és román tengerpartokra, a krakkói Vavel és a prágai Radzsinba és anynyi más helyre, országba, városba, melyeknek látogatása bővíti az ismeretet, tágítja a látókört és segíti a szocialista eszme egyik fő célját, a népek, emberek közelebb kerülését egymáshoz.

Mert ma sokan utaznak. Ezt mutatják az alábbi számok is. A múlt év első tíz hónapjában 5216 tényleges vasutas és 2150 családtag utazott nyugati országokba. Ebből 1800 Ausztriába, 900 Nyugat-Németországba, 800 a napfényes Itáliába, 400 Franciaországba, a többi más országokba.

Tömegesen keresik fel a vasutasok a szomszédos országokat. Csehszlovákiába 6000, az NDK-ba 2000, Romániába 2000, Jugoszláviába 1900, Bulgáriába 1200, a Szovjetunióba 1000 vasúti jegyet igényeltek.

Hazánk iránt is nagy az érdeklődés. Csupán a nyugati országokból 2218 aktív vasutas és 608 családtag járt a múlt év azonos időszakában hazánkban.

A baráti országok közül a lengyel és a csehszlovák vasutasok közül járnak nálunk a legtöbben. A csehszlovákok tíz hónap alatt 20 000, a lengyelek alig kevesebb vasúti jegyet igényeltek, főleg Budapest és a Balaton környékére.

Jogos örömet váltanak ki ezek a számok! Alig lehet nagyobb értékű kultúrmunka, mint azt elérni, hogy a vasutasok is szükségét érezzék annak, hogy utazzanak, megismerjenek más népeket, embereket, szokásokat. Megtanulják értékelni országok, városok, szépségeit, múltat, jelent az építészetben, művészetben.

A számok azt mutatják, hogy jó úton haladunk.

— gergely —

Debreceni tömegsport-mérleg

A Vasutasok Szakszervezete debreceni területi bizottsága és a szakszervezeti bizottságok igen fontos feladatuknak tartják az üzemi tömegsport fejlesztését, különböző sportversenyek szervezését. A területi bizottság január elején testületi ülésen értékelte a tömegsport-mozgalom helyzetét. A jelentésből kitűnt, *hogy a múlt évben a különféle tömegsportrendezvényeken 2902 fő vett részt.* Ebből a nagypályás labdarúgó-bajnokságban 771, a kispályás labdarúgó-bajnokságban 701, a természetjáró-túrákon 636, az asztalitenisz-versenyeken 243, a sakkbajnokságban 239, a kézilabda-bajnokságban 140, a tekebajnokságban 82 és a röplabdában 30 vasutas vett részt.

Az üzemi bajnokságok legjobbjai *minden évben találkoznak a vasutasnap alkalmával rendezendő sportversenyeken.* De megtalálhatók a járási, városi és megyei szakszervezeti versenyeken is. A záhonyi természetjárók például vándorserleget nyertek. A kispályás labdarúgók csomóponti első helyezettjei Debrecenben vettek részt területi döntőn, ahol az első helyet a debreceni építési főnökség gépállomásának csapata szerezte meg.

A tömegsport versenyek szervezéséhez *az igazgatóság területén az anyagi eszközöket biztosítják* és megvan a lehetőség arra, hogy minden korosztály megtalálja a maga számára a legvonzóbb sportolási lehetőséget. A *Hajdú-Bihar* megyéhez tartozó alapszervezetek közül az igazgatóság, a járműjavító, a debreceni vontatási főnökség, az építési főnökség, a szertárfőnökség, a TBFF. Debrecen állomás és Püspökladány állomás volt a legjobb.

Szabolcs-Szatmár megye területén a mátészalkai, a nyíregyházi és a záhonyi csomópont dolgozói közül vettek részt legtöbben a tömegsport-mozgalomban. Szolnok megye területéről a kisújszállási csomóponton és Karcag állomáson jelentkezett sportolási igény.

A területi bizottság és a szakszervezeti bizottságok arra törekszenek, hogy ki-ki megtalálja a korosztályának megfelelő sportolási lehetőséget és a szabad idő célszerű kihasználásának ez is egyik lehetősége legyen.

(volosinovszki)

Levél Egerből

Akaratban, lelkesedésben nincs hiány

A *Magyar Vasutas* február 1-i számában megjelent *A sportmozgalom 1970. évi mérlege a miskolci területi bizottságnál* c. cikkből kimaradt a mi kis egyesületünk eredményes munkájának méltatása — írja levelében *Novák Tivadar*, az Egri VSC ügyvezető elnöke. — Igaz, mindössze négy éve, hogy az egyesületet újból életre keltette néhány sportszerető vasutas. *Az akkori vezetőség minden támogatást megígért. Sajnos, az igéretnek, csak egy része valósult meg.* A nagymérvű elszigeteltség, a pályagondok, a minimális anyagi támogatás eléggé megnehezíti szárnybontogatásainkat, pedig akaratban, lelkesedésben nálunk sincs hiány.

A levél ezután sorra veszi a szakosztályok munkáját. A labdarúgás, a természetjárás, s a különböző nyári spartakiádok mellett, télen korcsolyázási lehetőséget biztosítanak az érdeklődők számára. *A korcsolyázó szakosztályban különösen sok a tehetséges fiatal.* Közülük többen kitűnően szerepelnek a városi, a megyei és az országos vidéki bajnokságokon. Február 7-én például a *Magyar Jégsport Szövetség* rendezésében Budapesten lebonyolított országos vidéki bajnokságon a lányok versenyében — nem kis meglepetésre —, az alig 13 éves *Molnár Ágnes* 500 méteren aranyérmet szerzett. A tehetséges fiatal, mindössze három éve versenyez. Rajta kívül még *Sarkantyú Anna* szerzett aranyérmet. A férfiak versenyében *Ferenc Tibornak* nagy küzdelemben 500 méteren a második. 1500 méteren pedig a harmadik helyezést sikerült megszereznie. Összesítettben a második helyen végzett.

Növeli az Egri VSC versenyzői által elért eredmények értékét, hogy nem rendelkeznek saját pályával. A jeges edzéseket a tanács jégpályáján, korlátozott helyen oldják meg. Rendszeres edzésre, csak más vidéki városokban, vagy a budapesti Műjégpályán van lehetőség, ami nagyon időigényes.

Sportfejlesztési ankét Miskolcon

A Miskolci VSE sportfejlesztési bizottsága január elején ankétot tartott, melyen *Csajka István*, a bizottság vezetője ismertette az 1970-ben végzett munkát és az ez évi feladatokat. Beszámolójában foglalkozott a sportlétesítmények fejlesztési és korszerűsítési terveinek végrehajtásával, nehézségeivel. Eredményként említette meg a kézilabdapálya, a füves labdarúgópálya lelátójának, a salakos labdarúgópályának, s a sporttelepet övező betonkerítés építését, a kajak-kenu szakosztály tanmedence épületének külső befejezési munkáit és számos kisebb állagmegóvó fejlesztési munkát.

A felsoroltak mellett nagy feladatként jelentkeztek a sportpálya öltöző-mosdó emeletráépítésének beruházási munkái. Csajka István arról is beszámolt, hogy *az 1970. évi munkálatok elvégzése terven felüli feladat volt*, mely megnövelte a kivitelező szervek egyébként is jelentkező nehézségeit. Jó szervezéssel, lelkes hozzáállással azonban sikerrel oldották meg a feladatokat. Az egyesület sportfejlesztési feladatait egyébként a vonatkozó rendelkezések figyelembe vételével hajtották végre.

Az ankéton részt vett és felszólalt *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője, aki arra hívta fel a szakvezetők figyelmét, hogy *fordítsanak nagyobb gondot az ifjúság, a vasutas fiatalok nevelésére.* Az ankét végén az igazgatóság vezetője elismerését fejezte ki és megjutalmazta a Miskolci VSC sportlétesítmények fejlesztésében eredményes munkát végzett dolgozókat.

Bárány László



Felhívás. A BVSC Sportiskolája felvételt hirdet labdarúgó sportágban az 1956—1960 között született fiúk részére. Jelentkezni lehet Farkas József vezető edzőnél kedd, szerda és pénteki napokon 15,30—18 óra között. Jelentkezés helye: Budapest, XIII., Tátai úti MÁV Előre pálya.

ÉRDEMEIT NEM FELEJTIK EL

Több mint negyvenesztendei szolgálat után ment nyugdíjba *Székely Dezső* főellenőr, Bánréve állomásról. Az utóbbi tíz évben kocsiintézői beosztásban dolgozott, azt megelőzően pedig forgalmi szolgálattevői, menetirányítói és más, hasonlóan fontos posztokon végezte feladatát a miskolci igazgatóság területén.

Hosszú szolgálati évei alatt egyszer sem kapott büntetést vagy megrovást, ellenben többször kapott kiváló dolgozó kitüntetést és egyéb elismerést. Helytállására jellemző, hogy *egy éjszakai szolgálata alatt ártalmatlanná tett egy merénylőt, aki vasalátékkel akarta kisiklatni a közlekedő vonatot.* Akkor miniszteri dicséretben részesítették.

Nyugdíjazásakor többen búcsúztak el tőle olyan vasutasok is, *akiket ő tanított meg a forgalmi szolgálattevői* „mesterségre". De minden kollégája, felettese szeretettel és nagyrabecsüléssel köszönt el a magánéletében is példát mutató Székely Dezsőtől. S továbbra is mindig szívesen látják majd körükben.

Murányi Tibor

KISZ-fiatalok vetélkedője Szombathelyen

A szombathelyi és a debreceni csomópont KISZ-bizottságai az elmúlt években jó kapcsolatot alakítottak ki. Kölcsönös tapasztalatcserék, látogatások előzték meg azt az együttműködési szerződést, amit a két csomóponti KISZ-bizottság egymással kötött. *Ennek keretében került sor február 27-én, Szombathelyen a két csomóponton dolgozó KISZ-fiatalok közötti vetélkedőre.* A vetélkedőn 3—3 csapat indult. Egy-egy csapat 3 főből állt.

A debreceni fiatalok helyi selejtező vetélkedőket rendeztek és a legjobb 3 csapatot indították. A debrecenieket mintegy 30 fiatal kísérte el Szombathelyre, ahol ünnepélyes fogadtatásban részesültek. A vendéglátók városnéző programmal, kőszegi kirándulással szereztek kellemes napokat a debreceni fiataloknak.

A *Pannónia* étteremben rendezett vetélkedőn mintegy 200 fiatal volt jelen. A 6 csapat tagjainak politikai, irodalmi, művészeti, szakmai, ifjúsági és tájjelegű kérdésekre kellett válaszolni. Az izgalmakban bővelkedő vetélkedőn az első helyet a debreceni harmadik csapat tagjai, *Borsos László, Kiss Tibor, Pinczés Ferenc*, a debreceni TBFF dolgozói szerezték meg. Második helyen a szombathelyiek *Szabó Gyula, Kollman Tibor, Horváth László* összetételű első csapata végzett, míg a harmadik helyre a szombathelyi második csapat került.

A vetélkedő befejeztével az első 3 helyezett értékes jutalomban részesült. A szerzett pontok alapján a vetélkedő első fordulóját a szombathelyi fiatalok nyerték 52 ponttal a debreceni fiatalok 47 pontos teljesítményével szemben.

Horváth Ferenc

HÍREK

— **Balesetmegelőzés.** A szombathelyi járműjavítóban minden évben értékelik a művezetők és a munkavédelmi örök balesetmegelőző, illetőleg balesetelhárító munkáját. A szakszervezeti bizottság javaslatára legutóbb hét művezetőt és tíz munkavédelmi őrt részesítettek pénzjutalomban.

— **Teherkocsik** Indiából. Március első napjaiban írták alá a magyar—indiai hosszúlejáratú kereskedelmi és fizetési megállapodást. Ennek keretében India vasúti teherkocsikat szállít a MÁV részére. Ebben az évben 900 indiai gyártmányú teherkocsival gyarapszik a vasút kocsiparkja.

— **Törődnek a nyugdíjasokkal.** Sátoraljaújhely állomás gazdasági és mozgalmi vezetői nyugdíjbavonulás után is törődnek volt munkatársaikkal. A háztartási tüzelő időben történő biztosítása érdekében például a szakszervezeti bizottság aktivistái lakásukon keresik fel a nyugdíjasokat.

— **Új szalaggal bővül a miskolci járműjavító nagycsarnoka.** A közelmúltban megkezdték a korszerű görgőcsapágybontó komplexum beépítését. Az új szalag átadása után helyben javítják a korszerű vasúti teherkocsik futóműveit.

— **Vasútvillamosítás.** A Szovjetunió leghosszabb fővonalán, a transzszibériai vasútvonalon Moszkva és Bajkál között már villamosmozdonyok vontatják a szerelvényeket. Most tovább folytatják a vonal villamosítását. Csitánál megkezdték egy 270 kilométer hosszú szakasz munkálatait.

— **Szakmai tanfolyam csoportvezetőknek.** A szombathelyi járműjavítóban 96 irányító csoportvezető részére szakmai továbbképző tanfolyamot szerveztek. A kedvező tapasztalatok alapján az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői úgy határoztak, hogy a jövőben is segítik a csoportvezetők képzését.

— **Szakvizsga pályamunkások részére.** A pécsi igazgatóságnál a napokban 49 pályamunkás tett eredményes szakvizsgát, s kapta kézhez a szakmunkás bizonyítványt. Valamennyien vasútépítő és karbantartó szakmunkások lettek és a IV. szakcsoportból a III.-ba léptek. Ugyanakkor magasabb lesz a munkaköri bérük is.

— **Üzemképes, jó állapotban levő, 350 köbcentiméteres Velorex rokkant gépjárművet megvételre felajánlok elfogadható áron. balesetes, vagy izületes MÁV-dolgozónak — orvosi igazolás igényjogosultsága mellett. Bozsvári István. főellenőr, Miskolc, I., Zala u. 2.**

A szerkesztőség üzeni

Boros Zoltán Szombathely; Szűcs Ferenc Hatvan; Murányi Tibor Bánréve; Csongrádi Mihály Komárom; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Csiba József Gödöllő; Kiss János Debrecen; Pacz József Curtici; Pintér Lajos Vácrátót: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kovács László Szolnok; Buru János dr.: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Rákos Béla Tapolca: Levele az ügy elintézése után, késve érkezett.

LAKÁSCSERE

— **3 szoba összkomfortos IV. emeleti MÁV-lakásom elcseréléném 1 szoba összkomfortos tanácsira belterületen. Érdeklődni lehet telefonon: 310—767, 18 óra után.**

— **Elcseréléném Bp. Nyugati pályaudvarnál lévő 2 szoba, térre néző, félkomfortos II. emeleti MÁV-lakásomat 1 szoba komfortosra a Rudas László utca környékére. Cím: Bp. VI., Lehel út 1/a. II. 4. Érdeklődni lehet még: Bp. II., Előd utca 13. fsz. 1 sz. alatt, mind a két helyen 10—18 óráig.**

— **2 szobás Gyáli úti szolgálati lakásomat elcseréléném 1 szoba komfortos tanácsi lakásra Budapest belterületén. Érdeklődni lehet telefonon: 143—746, a koraesti órákban.**

— **Calvin térnél lévő 4 szoba összkomfortos (2 konyhás) tanácsi lakásunkat elcseréléném kétszer 1 szoba hallos, vagy hálófülkés, vagy másfélszobás komfortos MÁV-lakásokra, vagy kertes zuglói, esetleg rákospalotai megoldással, vagy belterületen I—III. emeletig. Érdeklődni lehet: Zbrás Mihályné Utasellátó V. számviteli oszt. Tel: 189—900.**

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

8. számból: 102788/1971. ÁEI. E. Fontosabb építési tömeg- és egyéb anyagokkal kapcsolatos operatív adatszolgáltatás megszüntetése.

Felhívás a felsőfokú általános igazgatási és munkaügyi szakvizsgára történő jelentkezésre.

9. számból: 103282/1971 I. D. Az államvasúti dolgozók rangfokozati rendszeréről szóló 133001/1963. I/3. számú utasítás módosítása.

103988/1971. I. D. A MÁV Kollektív szerződés 1971—75. évi tervezetének megvitatása.

101022/1971. II. B. Tényleges és nyugdíjas MÁV-alkalmazottak díjmentes szállítási utalványának expresszáru fuvarozásra történő érvényesítése.

103 009/1971. II. B. Új mintájú, dolgozók naponkénti munkábajárására szolgáló személyzeti félhavi és havi bérletjegy rendszeresítése.

Keresztrejtvény

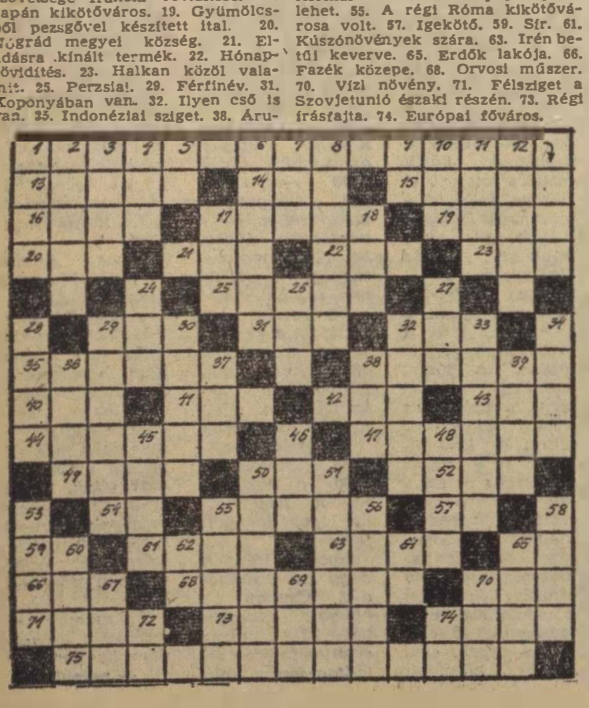
Vízszintes: 1. A szakszervezet VIII. kongresszusának egyik napirendje. (Folytatása a 75. vízszintesben.) 13. Ázsiai nép. 14. Vissza: ritka női név. 15. A Tisza mellékfolyója. 16. A Vasutasok Nemzetközi Sportszövetsége francia rövidítése. 17. Japán kikötőváros. 19. Gyümölcsből pezsgővel készített ital. 20. Nógrád megyei község. 21. Eladásra kínált termék. 22. Hónaprövidítés. 23. Halkan közöl valamit. 25. Perzsiai. 29. Férfinév. 31. Koponyában van. 32. Ilyen cső is van. 35. Indonéziai sziget. 38. Áruraktár, de lehet kocsma is. 40. Község Pest megyében. 41. Turku finn város más nevén. 42. Vízi állat. 43. Mesterséges töltés. 44. Tengeri rabló (latin). 47. Zenei műszó: kötötten. 49. Latin évben. 50. Leveleken olvasható. 52. Nyugat-Afrikai állam. 54. Olaj jelzője is lehet. 55. A régi Róma kikötővárosa volt. 57. Igekötő. 59. Sír. 61. Kúszónövények szára. 63. Irén betűi keverve. 65. Erdők lakója. 66. Fazék közepe. 68. Orvosi műszer. 70. Vízi növény. 71. Félsziget a Szovjetunió északi részén. 73. Régi írásfajta. 74. Európai főváros.

Függőleges: 1. Heveny ellentéte. 2. Árvízkárt szenvedett szabolcsi község. 3. Ün papírra vet. 4. Bal . . . ; neves francia író. 5. Ludolf-féle szám. 6. Természet, latinul. 7. Frissítő ital. 8. Község Szabolcs megyében. 9. Kimondott betű. 10. Takarmánynövény. 11. Kis bolygó. 12. Nyomakodik. 17. Országos Rendező Iroda. 18. Nyugati bírúgynökség. 24. Nyerő kártyalap. 26. Fekvőhely. 27. Halogén elem. 28. Vissza: a macskafélékhez tartozó vadállat. 29. Drinápoly török neve. 30. A szerelmi líra görög múzsája. 32. Agyagból készült óriás. 33. Haszonbérbe adott állami jövedelem. 34. Karthagó nagy ellensége. 36. Dal (ék. hiány). 37. Egy magyar király előneve. 38. Az egyik oldal. 39. . . . István (1749—1843) a magyar gyorsírás úttörője. 45. Idegen szóösszetételben: ellen. 46. Világifjúsági találkozó. 48. Becézett férfi- és női név. 50. Kapcsol, hozzátűz. 51. Nem egyszínű, tarka. 53. Közel-keleti állam. 55. Oda a tetejére. 56. A harc görög istene. 58. Török méltóság. 60. A csontokra tapad. 62. Népköztársaság. 64. Patakocska. 65. Hír, pletyka (latin). 67. A késnek van. 69. Az első asszony. 70. Save Our Souls! 72. Az ezüst vegyjele. 74. Tetejére.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a vízszintes 75. **Beküldési határidő: 1971. április 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Műszaki felkészültsége megfeleljen a magasabb követelményeknek.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 4. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Rónai Angelika Szerencs, Kandó Kálmán u. 2. Bessenyei György, Erdőtelek, Vörösmarty út 21. Szabó Lenke, Kiskunhalas, Baiza utca 40. Bodrogi József, Bp. VII., Dob u. 73. Csonka Ernő, Devecser, MÁV állomás.





PRESSZÓKÁVÉ, KAKAÓ, HIDEG UDITÓ ITALOK, BUFÉÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BÉLYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Cselekszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM Ára 40 fillér 1971. ÁPRILIS 2.

Március 17-én és 18-án tanácskozott

a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusa

A Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusa március 17-én és 18-án tanácskozott az Északi Járműjavító *Törekvés Művelődési Házának* színháztermében. Az elnökségben helyet foglalt *Kisházi Ödön*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, az Elnöki Tanács helyettes elnöke, *Földvári Aladár*, a SZOT elnöke, *Somoskői Gábor*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a SZOT titkára, *Somogyi Miklós*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a SZOT számvizsgáló bizottságának elnöke, *Rödönyi Károly*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Kozári József*, az MSZMP Központi Bizottsága gazdasági osztályának vezetője, *Giuseppe Foco*, a Szállítási Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének titkára, *Gyócsi Jenő*, a vasutasszakszervezet elnöke, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár.

Elnöki megnyitó

A kongresszust *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg. Üdvözölte a párt- és a szakszervezetek képviselőit, a vasút vezetőit, a küldötteket és a meghívott vendégeket. Üdvözlő szavai után megemlékezett a VII. kongresszus óta elhunyt központi vezetőségi tagokról, majd javaslatára a kongresszus egyperces néma felállással adózott az elhunytak tiszteletére.

— *Szakszervezetünk VIII. kongresszusának az a feladata, hogy elemezze, értékelje a VII. kongresszus óta végzett munkát, és megszabja az elkövetkezendő évek tennivalóit* — hangsúlyozta a továbbiakban. — *A feladatok megszabásához nagy segítséget adott számunkra a párt X. kongresszusa, amely meghatározta a szakszervezetek legfontosabb feladatait.* Úgy leszünk méltók a választók bizalmára, ha a kongresszuson felelősségtől áthatott tanácskozás után, a lehetőségeket és az adottságokat figyelembe véve olyan határozatot fogadunk el, amely az egyén és a közösség érdekeit egyaránt szolgálja.

Az elnök ezután javaslatot tett a kongresszus napirendjére, majd annak elfogadtatása után átadta a szót *Szabó Antal* főtitkárnak.

A központi vezetőség beszámolója, Szabó Antal főtitkár beszéde

— *Kongresszusunknak az a feladata, hogy összegezze szakszervezetünk négyéves tevékenységét, és újabb négy évre meghatározza feladatainkat* — kezdte beszédét a főtitkár. — *Az előző kongresszus óta eltelt időszak leglényegesebb eseményeit, az elért eredményeket és hiányosságokat, a központi vezetőség írásos jelentése, melyet minden küldött időben megkapott, részletesen magában foglalja.* Mint a jelentésből is kitűnik, az elmúlt négy év társadalmi életünkben, a szakszervezeti mozgalomban és a vasút életében is eseményekben gazdag időszak volt. Ha csak az 1968. január elsejével életbe lépő gazdaságirányítási rendszert, a szakszervezeti életben kialakított számtalan új vonást, a vasút rekonstrukciójának meggyorsult ütemét, az országgyűlés által 1968-ban jóváhagyott vasúti törvényt és az új közlekedéspolitikai irányelveket, az 1969/70-re megkötött kollektív szerződést, az üzemszervezési, jövedelemszabályozási változásokat említjük. *Látható, hogy társadalmi életünk, ezen belül a vasút is állandó dinamikus mozgásban volt.* Ez a mozgás megkövetelte a gazdasági vezetés és a szakszervezeti szervek sokoldalú és körültekintő munkáját.



Szabó Antal főtitkár beszédét mondja

Hazánk közlekedése különösen 1962 óta erőteljesen fejlődik. *Örömmel jelenthetjük, hogy az árufuvarozás és a személyszállítás nagyobb hányadát, mintegy 70 százalékát már korszerű vontató járművekkel végezhetjük.* A vasutasok mind hatékonyabban használják a nehéz fizikai munkát könnyítő gépeket, a biztonságos közlekedést segítő berendezéseket. Ezek az átmeneti évek azonban sok gondot és bonvodalmat is okoznak. Egy időben kell teljesítményeinket a régi és a legkorszerűbb berendezésekkel végezni. *Az átmeneti nehézségeket mégis elsősorban jobb, szervezettebb munkával, még nagyobb lelkesedéssel kell áthidalni, annál is inkább, mivel már a belátható jövőben* megvalósul az ország szükségleteit a korábbinál magasabb színvonalon kielégíteni képes és a vasutasok munkáját kulturáltabbá tevő vasútrendszer.

Ha szakszervezetünk belső helyzetét, munkánk hatásfokát vizsgáljuk, *megállapíthatjuk, hogy a Vasutasok Szakszervezete egész tevékenységében követte társadalmi életünk és a magyar szakszervezeti mozgalom egészséges fejlődését.* Akár a termelést segítő munkát, akár a dolgozókról való gondoskodást és a tudati fejlődésre való hatásokat elemezzük, kitűnik, hogy a VII. kongresszus iránymutatásainak megfelelően szakszervezetünk túlnyomórészt eleget tett a tagság által támasztott igényeknek. Megfelelt azoknak a feladatoknak, amelyek a nagy társadalmi munkamegosztásból szervezetünkre hárultak.

A főtitkár ezután méltatta a központi vezetőség mellett működő szakbizottságok, a területi bizottságok és az alapszervek eredményes munkáját. *Megállapította, hogy az elmúlt években szakszervezeti szerveink felnőttek a feladatokhoz.* A társadalmi aktivisták szorgalmas munkája, ügyszeretete is jelentősen hozzájárult a szakszervezeti munka fejlődéséhez. *A jövőben is arra kell törekedni, hogy a társadalmi aktivisták munkáját minden szinten jobban elismerjék, megbecsüljék.*

A beszámoló nagy teret szentelt a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei

Köszöntjük felszabadulásunk ünnepét!



alakulásának. Különösen említésre méltó, hogy 1969, illetve 1970 óta a népgazdaság egyéb ágaival párhuzamosan *65 ezer vasutas rövidített munkaidőben dolgozik*, s ha kisebb mértékben is — a múlt év kivételével — a forduló, valamint az utazószolgálatot teljesítő dolgozók munkaideje is csökkent. *Megvalósult a 210 órán felüli szolgálati idő túlórával történő díjazása, a felemelt éjjeli pótlék kifizetése.* Régi és sok elkeseredést kiváltó igazságtalanság szűnt meg akkor, amikor a vasúton dolgozó nők nem vasutas férjei is megkapják az arcképes igazolványt és az utazási kedvezményt. Szervezettebbé vált és mindig többen részesülnek a kamatmentes lakásépítési kölcsönből azok a dolgozók, akik vállalják lakásgondjaiknak saját erőből történő megoldását.

A vasút vezetése szerezzen érvényt a rendelkezéseknek

— Mindezek megvalósulása azért vált lehetővé, mert központi vezetőségünk és elnökségünk a tagság jelzéseinek, javaslatainak megfelelően következetes munkát végzett, és sokoldalú segítséget nyújtott az illetékes gazdasági szerveknek a feltételek megteremtéséhez — hangsúlyozta a főtitkár. — *Ami az utazók, valamint a fordulószolgálatban dolgozók munkaidejét illeti, központi vezetőségünk nyomatékosan aláhúzza, hogy az eddigieknél lényegesen hatékonyabb intézkedéseket kell tenni a hosszú szolgálati idő csökkentésére.* Szükségesnek tartjuk, hogy a belső üzemszervezés fejlesztése a vasút mai technikai fejlettségének és a követelményeknek megfelelően alakuljon, meggyorsuljon. Mindenekelőtt javasoljuk, hogy *a vasút vezetése a leghatározottabban szerezzen érvényt annak a korábbi és többször megismételt rendelkezésének, miszerint az áruszállításban is érvényesüljön a menetrendszerűség!* Ennek hiányában nem lehet megfelelő szerelvény- és mozdony-, valamint az utazószemélyzet részére hosszabb távú fordulókat kialakítani. A menetrendszerű közlekedés hiánya okozza, *hogy tűrhetetlenül sok a vonatok felesleges ácsorgása, alacsony a drága vontató járművek kihasználtsága, és megengedhetetlenül magas az utazószemélyzet meddő szolgálati ideje.* Egyébként is meggyőződésünk, hogy a menetrendszerű közlekedés nem kellő mértékű betartása az üzemvitelben nem kívánatos rendetlenséget idéz elő. A kapkodás és a gazdaságtalan szállítás pedig az érintett dolgozók körében rossz közérzetet idéz elő.

A vasúti munka jellegzetességéből fakad, hogy mind területi, mind hálózati szinten sok előre nem tervezhető feladat adódhat. Főként a nemzetközi, a tranzitfuvarozásban fordulnak elő különleges igények, de mindezeket figyelembe véve *elsősorban az utazó-, valamint a fordulószolgálatos dolgozók munkaidejének csökkentése, a pihenőnapok és a szabadság rendszeres, előre megtervezhető kiadása érdekében elengedhetetlen a belső üzemszervezés korszerűsítése, tökéletesítése.*

Az üzemvitel korszerűsítésén túl — a szállítási igények hullámzása miatt — törekedni kell a meglevő vonóerő lényegesen jobb üzemkészségének elérésére. *Nem fogadható el, hogy a korszerű járművek, kisebb-nagyobb alkatrészek hiánya miatt hetekig-hónapokig álljanak a vontatási telepeken és a járműjavítókban.* Ez felveti az egész javítóiparunk állapotának átfogó, határozott és főleg gyorsabb fejlesztését. Úgy a futó, mint a rendszeres javítások menetét üzemviteli és gazdasági okokból egyaránt korszerűsíteni kell. *Az anyag- és alkatrészellátás ma már indokolatlanul nehézkes szerkezetét is felül kell vizsgálni, és hozzáigazítani üzemi követelményeinkhez.* Egy olyan természetű üzem, mint a vasút, nem működhet zavartalanul megfontolt mértékű tartalékeszközök nélkül. Ennek hiányában az év egyes hónapjaiban csak késedelmesen tudjuk az áruszállítási igényeket kielégíteni.

Az írásos beszámolóban szemléltetően bemutattuk, hogy a vasutasok jövedelme az elmúlt négy év folyamán a korábbiakhoz viszonyítva nagyobb mértékben és ütemben növekedett. *Csak a béreket illetően 22,5 százalékos emelkedés vált lehetővé.* Dolgozóink javaslatait felhasználva, szakszervezetünk sokoldalú előkészítő és elemzőmunkája nyomán a forradalmi munkás-paraszt kormány megértve a vasutasok egyes időszakokban különleges teherviselést igénylő munkáját, *több alkalommal bérkorrekciót tett lehetővé, amelyet a vasút vezetése központi vezetőségünkkel egyetértésben a legnehezebb munkakörökre juttatott.* Így ma már a forgalmi dolgozók jelentős részének jövedelme megfelelően alakult. Igaz, számításba kell venni, hogy ez a jövedelem jóval 210 órán felüli munkaidővel érhető el.

Mivel az évek folyamán rendelkezésünkre bocsátott bérráépítések egy-egy munkakörnek vagy szakterületnek az emelésére voltak elegendők, *kialakult a rangbérek és a munkaköri bérek ma már nem megfelelő aránya.* Ezért szükségesnek tartjuk, hogy a következő évek béremelésre fordítható összegének túlnyomó részét az úgynevezett rangbérek emelésére fordítsuk. Ennek segítségével jobban kifejezésre jut a vasúti szolgálatban eltöltött idő, a törzsgárda elismerése.

A vasút egész területére engedélyezett bértömeg-gazdálkodás, továbbá az évenként biztosított bérpreferenciák segítségével, megfelelő teljesítmények és önköltség alakulása esetén *adva vannak a feltételek, hogy a még meglevő helyi bérfeszültségeket rövid időn belül feloldhassuk.* Gondolunk itt elsősorban a vasúti ipar és építőipar szakmunkásaira, továbbá az átlagosnál magasabb képzettséget kívánó, speciális munkakörökben dolgozók munkaköri bérére.

Megfelelő összhangot a bérek, a jutalmak és a prémiumrendszer közötti

A vasút vezetésével még mindig nem sikerült megfelelő összhangot kialakítani a bérek, a jutalmazási és prémiumrendszer között. Mi is hibásak vagyunk abban, hogy a rendszeres és a különböző célokra kitűzött prémiumoknak ma már kiismerhetetlen, nehezen követhető gyakorlata alakult ki. Előfordul — nem kis összegben —, hogy olyan prémiumokat és jutalmakat is kifizetnek, amelyek kézhezvétele után a dolgozók nem tudják, hogy miért kapják. A küldöttértekezletek felszólalásaiból is kiderül, hogy számos helyen a vezetők eltekintenek egyes prémiumfeladatok megoldásától, mert más címeken úgyis megkapják a prémiumot. Ezért javasoljuk, hogy a kongresszus foglaljon állást: *a vasút vezetése szakszervezetünkkel 1971-ben közösen dolgozza ki a vasúton folyó munkaverseny-mozgalom, a premizálás és jutalmazás olyan rendszerét, amely igazságos és elsősorban a termelékenységet, a biztonságot célozza, de mindenképpen a jól végzett munkát díjazza.*

Külön felülvizsgálandó az igazgatóságok közötti verseny abból a szempontból is, hogy megfelel-e a kívánt célnak. Ha igen, fejlesszük tovább. Ha nem, helyettesítsük más, fejlettebb versenyformával, hogy a szocialista brigádmozgalomhoz és a vasúton bevált más versenyformákhoz hasonlóan valóban segítse és jobban ösztönözze a feladatok megoldását.

Országos probléma, a vasutat is erőteljesen érinti az egyes munkaterületeken mutatkozó és lassan krónikussá váló munkaerőhiány. Saját területünkön ennek okait a következőkben látjuk. *A vasúti munka sajátossága, hogy fo-*

Szabó Antal főtitkár beszéde



Az elnökségben (balról jobbra): Gyócsi Jenő, Kisházi Ödön és Somogyi Miklós

lyamatos, éjjel-nappal, hétköznap-vasárnap, télen-nyáron többségében a szabadban kell végezni. Mivel más munkaterületeken kedvezőbb körülmények között lehet munkát vállalni, ezért a fiatalok számára nem vonzó a vasút. Közrejátszik továbbá az is, hogy a vasúti munka különösen a forgalomnál, emellett hogy rendkívül felelősségteljes, veszélyes is.

Bár a tartós létszámhiány teljes megszűnése csak akkor válik lehetővé, ha országos szinten is javul a helyzet, régi szükségesnek tartjuk néhány olyan tennivaló megemlítését, amelyek megítélésünk szerint enyhíthetik e tekintetben fennálló nehézségeinket. Ezek az alábbiak:

1 Azokban a munkakörökben, amelyek erre alkalmasak, *sürgősen ki kell dolgozni a szakmásítás feltételeit.* A feltételek kidolgozása után kérni kell az erre illetékesek támogatását, hogy egyes, ma még segéd-, illetve betanított munkának számító foglalkozások elismert szakmák legyenek. Gondolunk itt többek között a különböző forgalmi utazó- és állomási szolgálat munkaköreire. *Gyorsabb ütemben kell folytatni a pályaépítés és -fenntartás dolgozóinál a szakmai kiképzés feltételeinek további kialakítását.*

2 Meg kell teremteni annak feltételét, hogy az általános iskolákból kikerülő *14 és 18 év közötti fiatalok kiképzése a vasúti szakterületekre lehetővé váljon.* A kiképzés feltételeinek kialakítása mellett szükségesnek tartjuk, hogy a vezérigazgatóság és a vasútigazgatóságok *szoros kapcsolatot építsenek ki az általános iskolákkal, ahonnan akár ösztöndíjrendszer bevezetésével is a vasúthoz is irányítanának fiatalokat.* Javasoljuk, hogy a vasút és szakszervezetünk vizsgálja felül a propagandamunkát, mivel számtalan esetben az riasztja el a fiatalokat, hogy amikor valamilyen formában érintkezésbe kerülnek a vasúttal, annak mindig a nehezebb oldalát látják, illetve mutatjuk be nekik.

3 Pártunk ifjúsággal kapcsolatos határozata nyomán a tárca vezetése a vasút és szakszervezetünk is megfelelő határozatokat dolgozott ki, és programot fogadott el. Ezzel kapcsolatban *külön szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy a szakmunkás-utánpótlás biztosítása érdekében magasabb színvonalra kell emelni a vasúti szakmunkásképzést.* Szükségesnek látjuk, hogy készüljön egy átfogó terv arra nézve, hogy már a negyedik ötéves tervben megfelelő telephelyeken kezdjük el olyan szakmunkásképző intézmények létesítését, amelyek felszereltségükben elérik a szakközépiskolák színvonalát, *és amelyek alkalmasak lesznek a vasút részére megfelelő szakmunkás-utánpótlást biztosítani.* Elengedhetetlennek tartjuk ezt azért is, mert az egyre bonyolultabb és korszerűbb gépek és berendezések sokkal nagyobb képzettségű kezelőkre tartanak igényt. Sajnos, ezeknek az igényeknek a meglevő, korszerűtlen szakmunkás-intézeteink már nem tudnak megfelelni. Ehhez egyébként kérnünk kell a Munkaügyi Minisztérium segítségét is.

Kidolgozásra került az is, hogy *mely munkakörökben lehetne még a vasútnál a nők foglalkoztatását lehetővé tenni.* A dolgozó nők helyzetével foglalkozó határozat elemzése és végrehajtása során kiderült, hogy *nemcsak ott kell hathatós intézkedéseket tenni, ahol a nők azonos munkakörben nem megfelelő javadalmazásban részesülnek,* vagy ahol különleges szociális igényeik kielégítése nincs biztosítva, hanem a munkahelyek átgondoltabb telepítésével is szélesíthető volna a nők foglalkoztatása.

Külön és nagy örömmel számolhatunk be arról, hogy égető munkaerőgondjainkon *minden bizonnyal segít a vasúti törzsgárda helyzetének sokoldalú rendezése.* A nagy létszám miatt ez eleinte nehezen megoldhatónak látszott. Azonban a szakemberek gondos, körültekintő munkája nyomán és a megfelelő anyagi eszközök összevonása segítségével *ma már kialakult a vasutas törzsgárda erkölcsi és anyagi elismerésének rendszere.* A 30 éves folyamatos vasúti szolgálatot teljesítők a szolgálati emlékjelvény arany fokozatát és 2000 forintot, a 20 évi szolgálattal rendelkezők a szolgálati emlékjelvény ezüst fokozatát és 1000 forintot, a 10 éves szolgálattal rendelkezők pedig a szolgálati emlékjelvény bronz fokozatát kapják. Ezenkívül számos kedvezmény, könnyítés illeti a jövőben a törzsgárda tagjait. *Ha ehhez még hozzászámítjuk a rangfokozati bérek progresszív emelését, akkor látható, hogy a hűséges, áldozatos munkát végző vasutasok kézzelfoghatóan is érezni fogják a nagy közösség megbecsülését.*

Mindjobban kibontakozik a hálózat szinte teljes egészét átfogó egészségügyi ellátás létesítményi rendszere. Ezek a létesítmények ma már a vasutasoknak, családtagjaiknak, a nyugdíjasoknak, *összesen mintegy 720 ezer embernek biztosítanak megfelelő orvosi ellátást és gondozást.*

A vasutasok ragaszkodnak egészségügyi és társadalombiztosítási intézményeikhez és egyre kevesebb az ellátás körüli panasz. *Elismerés jár ezért a vasút-egészségügy dolgozóinak és a társadalombiztosítással foglalkozó munkatársaknak.* Az egészségügyi létesítmények fejlesztését illetően nagy segítséget nyújtott a félszázalékos önkéntes támogatási alap, amelynek bevételéből nemcsak a különböző esetekben történő visszatérítést terjesztettük ki, hanem jelentős mértékben hozzájárultunk egészségügyi létesítményeink fejlesztéséhez, korszerűsítéséhez is.

Az elért eredmények mellett azonban szükségesnek látszik néhány olyan körülményre is felhívni a figyelmet, amelyek a gyorsabb fejlődést akadályozzák. *A vasút költségvetéséből és a félszázalékos önkéntes támogatási alapból finanszírozott beruházások egy része igen nagy késedelemmel épül.* Példaképpen megemlítjük, hogy néhány lakás vontatott szanálása miatt az eredeti programhoz képest több mint egy évvel később lehet megkezdeni a MÁV Kórház új központi rendelőintézetének építését. *A vasút-egészségügy vezetőinek és a társadalombiztosítási osztálynak a jövőben következetesebben kell azon munkálkodnia, hogy a több milliós beruházással épülő, a vasutasok jobb egészségügyi ellátását szolgáló létesítmények mielőbb rendelkezésre álljanak.*

A vasút-egészségügy dolgozói eredményes munkát végeztek a betegek gyógyítása, a dolgozók egészségének helyreállítása érdekében. *Azonban már most törekedni kell arra, hogy átfogó intézkedések történjenek a betegségek megelőzése, a higiénikus üzemorvosi munka fejlesztése érdekében.* Foglalkozni kell azzal is, hogy a kórházi ágyak számának bővítése, a rendelőintézetek hálózatának fejlesztése és korszerűsítése mellett a gondozás, a megelőző egészségügyi munka is nagyobb súlyt kapjon. *Fokozatosan el kell jutnunk oda, hogy a forgalomnál kötelező, rendszeres orvosi vizsgálatok legyenek, s a mozgó szűrések rendszerén túlmenően a vasutas dolgozók, családtagjaik és a nyugdíjasok is tervszerű, magas szintű egészségügyi gondozásban részesüljenek.* Abban is tovább kell fejlődni, hogy a zárt településű üzemeinken kívül a nagyobb munkahelyek üzemorvosai is jobban vegyenek részt az egészséges és kulturált munkahelyek kialakításában, a rendszeres egészségügyi gondozásban.

Határozott intézkedésekre van szükség a balesetmegelőzésben

Az elmúlt évek folyamán az elnökség és a központi vezetőség megkülönböztetett figyelemmel foglalkozott a biztonság és a baleseteltárítás kérdéseivel. Annak ellenére, hogy az utóbbi időben nagyobb közfeltűnést keltő baleset nem fordult elő, *mégis elégedetlenek vagyunk azzal, hogy erőfeszítéseink ellenére magas a balesetek száma.* Hiába szállítunk többet, hiába érünk el kiemelkedő gazdasági eredményeket, ha nagyszerű teljesítményeink értékét lerontják, hogy munka közben a vasutasok nagy száma jár szerencsétlenül, válik rokkanttá, vagy szenved halálos balesetet. *Csupán 1971 első két hónapjában nyolc halálos és kilenc csonkulásos baleset fordult elő hálózatunkon. Megítélésünk szerint a baleseti helyzet kedvezőtlen alakulása összetettebb és szerteágazóbb okokra vezethető vissza, mintsem hogy egy rendelettel vagy utasítással meg lehetne akadályozni.* Véleményünk szerint a balesetek okai a következők:

— a rekonstrukció idején a korszerű és korszerűtlen berendezések együttes működtetése és az ebből származó nehézségek;

— a korábban már említett menetrendszerűség alacsony szintje és más üzemszervezési hiányosságok;

— egyes munkaterületeken, mint például a kocsirendezés, általában az állomási szolgálatnál a munkaintenzitás növekedése, amelyet a balesetektől függetlenül is mindenképpen felül kell vizsgálni, és alapvető változtatásokat kell eszközölni;

— a hullámzó szállítási igényekre és magasabb követelményekre való hivatkozással az egész hálózaton még megtalálható fegyelmezetlenség és a biztonsági előírások, utasítások be nem tartása.

Mindenképpen szükségesnek tartjuk, hogy a lehető legrövidebb időn belül átfogó és az elmondottakat is magukban foglaló intézkedések történjenek. Ezek az intézkedések azonban ne csak igazgatósági szinten érvényesüljenek, hanem *indokolja, hogy a szállítási rekordokat halálos és csonkulásos balesetek árán érjük el.* Minden vezetőnek és szakszervezetünk minden tisztségviselőjének lelkiismereti ügye kell hogy legyen a baleseti helyzet javítása.

A jövőben szakszervezetünknek is következetesebben kell fellépni és a legszigorúbb felelősségre vonást kell kezdeményezni a technológiai fegyelem megsértői, illetőleg a dolgozók testi épségének veszélyeztetése előidézői vagy eltűrői ellen. Nem szabad elfogadni a forgalom alakulására, az előszeretettel hangoztatott közérdekre való hivatkozást, mert ez a legtöbb esetben fegyelmezetlenséget, vezetési hiányosságot, az oktatás és ellenőrzés elmulasztását takarja. *A dolgozók védelme érdekében szakszervezetünknek végső esetben a munka akadályozásának vádját is vállalnia kell,* ha arról van szó, hogy valahol súlyos baleseti veszély jelentkezik. Be kell tiltani a munkát mindaddig, amíg a veszélyforrásokat meg nem szüntetik.

A szociális és egészségügyi ellátás, továbbá a baleseti helyzet elemzése után a főtitkár röviden érintette a termelést segítő tevékenység alakulását. *Felhívta a figyelmet arra, hogy a társadalom által évről évre biztosított sok milliárdos befektetést akkor használjuk fel célszerűen, ha a technikai fejlődéssel párhuzamosan korszerűsödik a vasút belső munkáltatási rendszere, üzemvitele.* Régi igazság, hogy a korszerű eszközökkel nem lehet régi módszerekkel eredményesen dolgozni. Ez arra kötelezi a vezetést, hogy az irányítás és üzemvitel legjobb módszereit dolgozza ki és alkalmazza. *A vasút előtt álló feladatok megoldásához elengedhetetlen a szolgálati ágak közötti együttműködés javítása.* A forgalom, a kereskedelem, a vontatás, a pályafenntartás és a többi szolgálati ág nem különálló egység, hanem a munka jellege különbözteti meg őket egymástól. Tevékenységük egymás munkáját feltételezi és kiegészíti.

— Pártunk vezetésétől, a forradalmi munkás-paraszt kormánytól, a fuvaroztatóktól és a személyszállítási szolgáltatásokat igénybe vevő lakosságtól pedig azt kérjük, hogy a vasút és a vasutas dolgozók nehéz, fáradságos munkáját — ebben a mai bonyolult helyzetben — fogadják megértően. Ismerjük saját fogyatékosságainkat és azt is, hogy a legnagyobb haladást elsősorban a saját területünkön végrehajtott intézkedésekkel tudjuk elérni úgy, hogy jobban felhasználjuk azokat az eszközöket, amelyek rendelkezésünkre állnak. Ismételten szeretnénk ráhúzni, *hogy nehéz körülményeinken csakis társadalmunk megértő támogatásával juthatunk túl* — hangoztatta a főtitkár, majd a szakszervezetek nevelő tevékenységével foglalkozott.

Korszerűsíteni kell a vasút kiképzési és oktatási rendszerét

A szakszervezeti mozgalomnak szinte kialakulása óta egyik fontos és eredményes munkája volt *a dolgozók kulturális színvonalának emelése.* Ha ma megvizsgáljuk munkánk e fontos területét, megállapíthatjuk, hogy a gyors gazdasági előrehaladás a szakszervezeti mozgalomban is hatott nemcsak a tisztségviselőkre, hanem a szervezetünkbe tömörült tagokra is. Ez nagyon örvendetes, de azt is meg kell állapítani, hogy ezzel egyidőben *nem tudtunk ilyen eredményeket felmutatni a dolgozók között végzett kulturális és nevelő munkában.*

Kiépült a szakszervezeti mozgalom átfogó iskolarendszere. *A tisztségviselők szervezett oktatása dicséretes.* A mi szakszervezetünk is évente sok száz, a mozgalom különböző területein dolgozó tisztségviselőt részesít változó időtartamú iskolarendszerű képzésben. Tapasztalataink szerint nevelőmunkánk hatásfoka éppen azért, mert a szervezett oktatási formák bizonyos szakterületek konkrét tennivalóival ismertetik meg a résztvevőket, elégtelen. *Valahogy hiányzik a mozgalomból — ez a mi szakszervezetünkre is jellemző — a személyhez szóló folyamatos agitációs munka.* Éppen ezért a szervezett képzés továbbfejlesztése mellett sürgető feladatnak tartjuk, hogy újra élő gyakorlattá váljon az agitációs és propagandamunka mindennapos alkalmazása. Természetesen *ehhez a tisztségviselőket modszeresen fel kell készíteni. Képessé kell tenni őket arra, hogy meg tudják magyarázni és szükségesnek is tartsák a magyarázatot, a szóbeli tájékoztatást, a dolgozókat érintő és érdeklő kérdésekben.* Rendszeresebbé kellene tenni a szakszervezeti napokat, ahol a tagságot érintő kérdésekről felkészült előadók adnának tájékoztatást. *A vezető tisztségviselők a munkahelyeken beszélgessenek a dolgozókkal.* A munkahelyeket, vagy a vasút egészét érintő jelentősebb kérdésekben, a döntések meghozatala előtt szervezzenek a dolgozók körében konzultációkat, vegyék jobban igénybe a szakszervezeti taggyűléseket, mint fórumot, a meggyőzés, a tájékoztatás és a tájékozódás céljából.

Tagságunk tudati fejlődésének eredményes segítése megköveteli tőlünk, hogy jobban felhasználjuk a sajtót, *mindenekelőtt a szakszervezetek központi lapját, folyóiratait, egyéb kiadványait, s a mi lapunkat, a Magyar Vasutast.* Abba nem nyugodhatunk bele, hogy sok helyen a tagság és a választott tisztségviselők jelentős része nem igényli a szakszervezeti sajtó segítségét.

Szembe kell néznünk azzal is, hogy a vasút korszerűsítése új helyzetet teremt a vasutasok iránt támasztott követelmények szempontjából is. *Rövidesen lezárul a gőzvontatás korszaka, az a korszak, amikor a vasúti munka jelen-*

Kulturált, egészséges, biztonságos munkakörülményeket

A vezetőségválasztó taggyűléseken és küldöttértekezleteken sok szó esett a szociális ellátottságról. Bár a harmadik ötéves tervben az új létesítményeken kívül számos helyen készült el és működik korszerűsített szociális intézmény, *a fejlődés ütemével mégsem lehetünk megelégedve.* A nagy igénybevételt jelentő vasúti munka ma már megkívánja, hogy a dolgozó a munkahelyén kulturáltabb körülmények között végezhesse munkáját, lehetősége legyen a munkahelye jellegének megfelelő korszerű mosdók és öltözők igénybevételére, hozzáférhetőbbé váljék számára az étkezés és ellátás más szükséges eleme.

Ma már nem azon folyik a vita, hogy szükségesek-e a szociális létesítmények, hiszen a IV. ötéves terv előirányzatában, alapos felmérés után, az előzőhöz képest *60 százalékkal felemelt összeg áll majd rendelkezésre.* Mi elismerjük, hogy a közlekedési irányelveknek megfelelő fejlesztés nagy koncentrációt kíván a rendelkezésre álló pénzeszközök leghatékonyabb felhasználása érdekében. *Abba azonban nem nyugodhatunk bele, hogy a felszámolásra kerülő szolgálati helyek dolgozói részére akár átmeneti megoldásként is, ne készüljenek a minimális követelményeket kielégítő szociális létesítmények.*

Elengedhetetlennek tartjuk azt is, hogy megoldást nyerjen a szabadban foglalkoztatott építési és pályafenntartási dolgozók már több alkalommal javasolt pihenő-, melegedő- és tisztálkodóhelyiségeinek rendezése, hordozható, könnyen felállítható sátrak vagy egyéb eszközök segítségével.

Tervszerűen halad a vasutasok egészségügyi ellátásának fejlesztése, és a társadalombiztosítási szolgáltatások is nagymértékben fejlődtek.



Tanácskozik a kongresszus

Szabó Antal főtitkár beszéde

tős részét kisebb képzettséggel, kevesebb gyakorlattal is el lehetett jól sajátítani. A Diesel- és villamosvontatás bevezetése, az automatizálás fejlődése azonban lényegesen magasabb szakmai és általános műveltséggel rendelkező embereket kíván. Nemcsak azért, mert ezek a berendezések sokkal bonyolultabbak és drágábbak, mint a régiek, hanem azért is, mert működtetésük gazdaságosabb üzemeltetésük és karbantartásuk nagyobb tudást igényel. *Ezért szükségesnek tartjuk, hogy a vasút kiképzési és oktatási rendszerét a lehető legrövidebb időn belül ezeknek a szempontoknak a figyelembevételével korszerűsítsük.* Ismerjük a jelenlegi munkaerőhelyzetet, mégis az az álláspontunk, hogy a rendszeres oktatást és az új dolgozók képzését már ezeknek az alapelveknek a figyelembevételével kell megszervezni. Érdemes erre anyagi és szellemi befektetést eszközölni, mert ez később többszörösen megtérül. *Szakszervezetünknek és a vasút vezetésének még jobban összehangolva kell az oktatási rendszeren belül a politikai, gazdaságpolitikai és az általános műveltséget célzó nevelési erőfeszítéseket megszervezni.*

A tudati fejlődés elősegítése mellett a szakszervezeti mozgalom — a mi szakszervezetünk is — nagy gondot fordít a testnevelés és sport támogatására. *A vasutas sportolók az elmúlt évtizedekben sok hazai és nemzetközi versenyen szereztek megbecsülést a magyar sportnak, a vasutas névnek.* Sportolóink — beleértve a legjobbakat is — többségükben becsületesen részt vesznek az üzemi munkában és magatartásukkal munkahelyükön is elismert tagjai a kollektívának.

A vezérigazgatósággal együttműködve sikerült megteremteni a vasutas sport szolid anyagi bázisát. A jövőt illetően fontos feladatnak tartjuk az országos sportvezetés és szakszervezetünk közötti egészséges munkamegosztás kialakítását.

A tömegsportmozgalom kiszélesítésével kapcsolatban a beszámoló javasolta az anyagi feltételek és a létesítmények elosztásának felülvizsgálatát olyan szempontból, *hogy az élsport mellett a dolgozókat foglalkoztató tömegsport számára is biztosítva legyenek a feltételek.*

Szakszervezetünk kapcsolatai

A beszámoló ezután szakszervezetünk nemzetközi kapcsolataival foglalkozott. Kiemelte, hogy a *Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetével együtt tevékeny munkát fejtünk ki a Szakszervezeti Világszövetség szakmai tagozatában.* Eredményes munkakapcsolatokat alakítottunk ki a baráti országok vasutas szakszervezeteivel. Fejlődött a kapcsolat a skandináv országokkal, a belga vasutasokkal és több arab, illetőleg afrikai ország vasutas szervezeteivel. Jó a kapcsolat az igen erős francia és olasz vasutas szakszervezettel.

Szakszervezeti tagságunk áldozatkészen vesz részt az amerikai agresszió sújtotta vietnami nép megsegítésében. *Éppen útban van az az 5 darab négytengelyes, korszerű személykocsi, amelyet a SZOT megrendelésére a dunakeszi járműjavító dolgozói éves tervükön felül készítettek el a vietnami nép részére,* s amiért az üzem kollektíváját külön elismerés és köszönet illeti.

Az elért eredmények mellett a jövőben *tovább kell erősíteni kapcsolatainkat a Szovjetunióval és a szocialista országokkal.* Az ünnepélyes delegációcseréken túl rendszeresebben kell folytatni eszmecseréket eredményeinkről, nehézségeinkről.

A beszámoló elismeréssel szólt a területi bizottságok és az alapszervezetek határállomási együttműködésének továbbfejlesztésében elért eredményeiről. A nemzetközi gazdasági együttműködés fontos kiegészítője, hogy a hazánkon keresztülhaladó tranzitszállítmányok, továbbá az export—importszállítások a szomszéd vasutakkal megfelelő műszaki együttműködés és kölcsönös segítés alapján bonyolódjanak le. *Ma, mintegy 15 nagy forgalmú határállomásunkon folyik eredményes munka az átmenő forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében.* Mivel a következő években a határforgalom nagymértékű növekedésével kell számolni, szakszervezeti szerveinknek minden szinten tovább kell munkálkodniuk, hogy az együttműködés még barátibb, még hatékonyabb legyen.

Szakszervezetünk és a felsőbb szervek között kialakult kapcsolatról szólva rámutatott: abban, hogy a beszámolóban a végzett munkák többségénél jó eredményekről adhatunk számot, az is *közrejátszott, hogy a Szakszervezetek Országos Tanácsa az egész szakszervezeti életre vonatkozóan megalapozott határozatokat hozott, ezáltal alapot adott saját feladataink jobb meghatározásához, végzéséhez. Az elmúlt években több esetben kértünk és kaptunk támogatást olyan kérdésekben, amelyeket tarcaszinten már nem tudtunk megoldani, s amelyekhez a felsőbb párt- és a kormányzati szervek segítsége vált szükségessé.* A SZOT osztályai segítő és ellenőrző munkájukkal mértéktartóan és oly módon segítettek bennünket, hogy megfeleltek azoknak a határozatoknak, amelyekben a szakma önállóságát és felelősségét rögzítettük.

Ami a minisztérium vezetésével való kapcsolatainkat illeti, *alapvető kérdésekben általában sikerült közös nevezőre jutnunk.* Egyes részkérdések megítélésében, felfogásában meglehetősen sok vitát folytattunk. A vezérigazgatóságon több évig tartott, amíg sikerült konkrét megállapodásra jutni a szociális létesítmények gyorsabb fejlesztését illetően. *De nehezen jutottunk előre a munka- és üzemszervezés, valamint az ösztönzési rendszer kialakításában is.* Meg kell azonban mondani, hogy nagy és közös erőfeszítéseink többségükben eredményesnek bizonyultak. *Együttműködésünket segítették azok a megállapodások, amelyek a KPM és szakszervezetünk, valamint a vasúti főosztály és szakszervezetünk között létrejöttek.* Ezek mindenekelőtt a vezetés céltudatosabb, összehangoltabb munkáját eredményezik. Átfogóbban a kollektív szerződés rendezte a kölcsönös kötelességeket és a gazdasági, illetve szakszervezeti szervek egymás közötti viszonyát, elvárásait.

Az új kollektív szerződés középpontjában az ember áll

Most, amikor teljes erővel folyik az új, az öt évre kötendő kollektív szerződés kidolgozása és megkezdődik a tervezetnek a dolgozókkal történő széles körű ismertetése, újból szeretnénk leszögezni — ez az írásos és szóbeli beszámolóból is kitűnik —, *hogy mindent elkövetünk ennek az alapvető jogszabálynak olyan kialakítására, amelyet röviden úgy jellemezhetnénk, hogy középpontjában az ember áll.*

Ahhoz, hogy a rövidesen megkötendő kollektív szerződések mindenre kiterjedően, jól szabályozzák a dolgozók és a vezetés tennivalóit, *elengedhetetlen, hogy az aláírás előtt a dolgozók megismerjék, véleményezzék és az előkészítők — a lehetőségek határain belül — a hasznos javaslatokat vegyék is figyelembe.* Az előkészítés munkájához ezúton is kérjük a pártszervezetek, az ifjúsági szervezetek hathatós közreműködését, majd az ismertetés segítését.

A júliusban érvénybe lépő kollektív szerződés előkészítése, aláírása, majd széles körű ismertetése csak az első lépés. Központi vezetőségünknek közép- és alapszervezeteinknek egyaránt fel kell készülniük, *hogy a kollketív szerződes érvényességének egész időszakában annak végrehajtását folyamatosan segítsék és szorgalmazzák.* A gazdasági vezető szervekben dolgozókat pedig arra kérjük, *hogy a kollektív szerződést ne féknek, hanem a vasutasok hatékony munkájának belső életünk rendjének, a törvényesség eszközének tekintsék* és a maguk vonalán kövessenek el mindent a bennük foglaltak megvalósítása érdekében.

A tervbe vett, a vasút korszerű irányítását célzó üzemszervezési intézkedések, valamint *a megkötendő kollektív szerződés elősegítője lesz az üzemi demokrácia magasabb színvonalra történő emelésének.* Ez nagyon lényeges és szocializmust építő társadalmunk természetes velejárója. Még sok minden nem tisztázódott ebben a tekintetben, *ezért közös feladatunk, hogy az üzemi demokrácia felfogását és gyakorlatát a vasút egész életében és tevékenységében egységesen értelmezzük.*

A vasút jellegénél fogva erősen centralizált üzem. Hogy mikor, milyen viszonylatban és mit kell csinálni, azt nem saját maga határozza meg, hanem mindenkor a társadalmi szükségletek. A vasúti munka kettős jellege — az árufuvarozás, az export—import, a termelést kiegészítő szférához tartozik, míg a személyszállítás szolgáltatás jellegű — önmagában hordja, hogy nekünk az üzemi demokrácia érvényesülését elsősorban arra kell koncentrálnunk, *hogy a dolgozók aktív részvétele az üzemi életben ne elsősorban a mit, hanem a hogyan kérdésében jusson kifejezésre.*

Szállítási feladataink adottak. A gazdasági vezetéssel karöltve azonban ahhoz kell a vasutasok tapasztalatát, aktivitását kérni, s ezt a vezetés és irányítás munkájában jól felhasználni, *hogy a népgazdasági, a társadalom által reánk háruló feladatokat a lehető leggyorsabban, leggazdaságosabban és legbiztonságosabban elégítsük ki.* Ha az üzemi demokráciát így közelítjük meg, közelebb kerülünk ahhoz a felismeréshez, hogy a magas szintű vezető-irányító tevékenységhez *nélkülözhetetlen a dolgozók véleményének minden időben való figyelembevétele,* mert a közösség segítsége az egyénnek, a csoportoknak, a vasútnak és a népgazdaságnak egyaránt fontos.

E helyről is szeretném felhívni a figyelmet annak várható hatására, amit a 44 órás munkahét további kiterjesztése reánk nézve előidéz. Az eddig szerzett tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a szabályozók és a különböző szankciók ellenére is *az áruszállítás 6 napról 5 napra*



Szorgalmasan jegyzetelnek a debreceni és a miskolci terület küldöttei

A főtitkár beszéde további részében utalt a magyar szakszervezetek soron következő XXII. kongresszusára, amely nemcsak társadalmi életünkben, hanem nemzetközi viszonylatban is jelentős esemény lesz. Rámutatott, hogy nekünk, vasutasoknak kötelességünk mind az előkészítés idején, mind a tanácskozáson, majd az ott hozott határozatok végrehajtásában cselekvőleg közreműködni. Végezetül a következőket mondotta:

— *Központi vezetőségünk szóbeli beszámolója befejezéseként ezúton szeretném megköszönni tagságunk bizalmát, amely munkánkban az eltelt négy év alatt végig érezhető volt. Köszönetet mondunk a választott szervekben dolgozó tisztségviselőknek azért az áldozatkész munkáért, amellyel segítették a határozatok megvalósítását.* A tagság bizalmát élvező, velünk együtt érző szakszervezeti aktivisták tízezreinek munkája a biztosíték arra, hogy a következő négy évben is eredményesen megfeleljünk a velünk szemben támasztott követelményeknek. A szilárd politikai és gazdasági háttér a fejlődő társadalmi munkamegosztás párosulva a vasutasok szakértelmével, hivatástudatával, lelkes és aktív munkájával, biztos reményt nyújt arra, hogy eleget tehessünk azoknak a feladatoknak, amelyeket szocializmust építő hazánk tőlünk elvár.

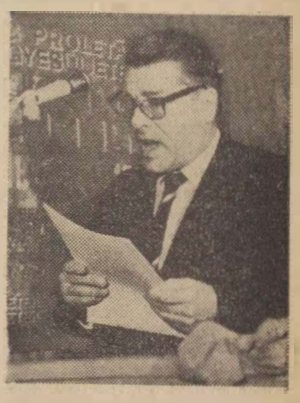
A központi vezetőség beszámolója után a számvizsgáló bizottság jelentését *Csóti István*, a számvizsgáló bizottság elnöke terjesztette a kongresszus elé.



A kongresszus elnöksége.

A számvizsgáló bizottság jelentése

— A VII. kongresszuson megválasztott számvizsgáló bizottság munkájának megszervezésénél, munkastílusának kialakításánál a segítő szándék érvényesült és a szakszervezeti gazdálkodás tervszerűségének, a vonatkozó előírások megtartásának vizsgálata került ellenőrzéseink középpontjába — mondotta többek között. — *A folyamatos és az előre kidolgozott munkatervek szerint végzett ellenőrzések során megállapítottuk, hogy szakszervezetünk — a mozgalmi feladatok maradéktalan ellátása mellett — a rendelkezésére álló anyagi eszközökkel jól gazdálkodik.* A tervszerűség, a gondos előrelátás és a takarékosság elvei az apparátus gazdasági munkájában magas szinvonalon érvényesültek.



Az ésszerű takarékosság példájaként említette Csóti István, hogy szakszervezetünk múlt évi mérlege — a nem várt objektív nehézségek ellenére is — *112 000 forintos bevételi többletet mutatott.* A megfontolt gazdálkodás ellensúlyozta a létszámcsökkenés miatt bekövetkezett tagdíjbevételi lemaradást, így az alapszervezetek forgóalapja az elmúlt évben is tovább növekedett.

— *Ez azonban nem kívánatos jelenség* — mondotta a számvizsgáló bizottság elnöke. — *Alapszervezeteink gazdálkodásában ugyanis nem lehet cél a pénzösszegek folyamatos akkumulálása.* A felgyülemlett összegeket inkább a tagság — elsősorban az arra rászorulók — érdekeinek megfelelően kell hasznosítani. Éppen ezért: *az eddiginél is nagyobb gondot kell fordítani arra, hogy a mozgalmi feladatok ellátásánál az előirányzott összegek felhasználásánál mind tartalmában, mind hatékonyságában jobban érvényesüljenek az olyan törekvések, amelyek a tagság szociális, kulturális és sportolási igényeinek fejlettebb szinten való kielégítését célozzák.*

A jelentés ezzel kapcsolatban utalt a nagycsaládos szakszervezeti tagok segélyezésénél nélkülözhetetlen körültekintésre, a *fél százalékos Önkéntes Támogatási Alappal* való gazdálkodás rendszeres vizsgálatának szükségességére, az egészségügyi intézmények építését gátló körülmények lehetőség szerinti elhárításának fontosságára, majd megállapította:

— *Szakszervezetünk ma már jelentős összegekkel gazdálkodik,* amelyeknek forrásait képezik a tagdíjbevételek, a MÁV részesedési alapjából biztosított jóléti keret, a MÁV nyereségéből képzett jóléti célú fejlesztési alap, a segélykeret, valamint a különféle rendezvények bevételei. *E pénzeszközökkel jól, előírásszerűen gazdálkodni, azokat tervszerűen felhasználni csak a szakszervezeti és egyéb szervek mellé megválasztott számvizsgáló és ellenőrző bizottságok rendszeres, hatékony, mindenre kiterjedő ellenőrzésével lehet.* Nagy az anyagi és erkölcsi felelősség, amely a gazdálkodó és ellenőrző szervekre hárul. Ezért minden területen biztosítani kell, hogy a megfelelő szakértelemmel rendelkező tisztségviselők és társadalmi aktivisták hiánytalanul el is végezzék feladatukat, eleget téve a tagságtól kapott megbízatásnak.



A budapesti területi bizottság küldöttei figyelmesen hallgatják a beszámolót

Vita a beszámoló és a határozati javaslat felett

RÉKÁSI ISTVÁN:

A választott tisztségviselők képviseljék következetesebben a dolgozók érdekeit



A vitában elsőként *Rékasi István*, a budapesti területi bizottság titkára kapott szót. A területen szerzett tapasztalatok alapján kijelentette, hogy a beszámolási időszakban a szakszervezeti mozgalom megváltozott körülmények között, jobb feltételek mellett, hatékonyabban járult hozzá a munkáshatalom erősítéséhez, és eredményesen szolgálta a dolgozók érdekeinek védelmét.

— *Örömmel tapasztaljuk* — mondotta —, *hogy mind több olyan intézkedés lát napvilágot, ami a vállalati gazdálkodás eredményeit egyre kedvezőbben befolyásolja, így több lehetőség adódik a dolgozók jogos elvárásainak kielégítésére. Szakszervezetünk elnöksége és központi vezetősége különösen sokat tett a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért.* Erőfeszítései révén a MÁV-nál is meggyorsult a népgazdaság más ágazataiban érvényesülő új hatások, kedvező tendenciák érvényesülése. Hiba azonban, hogy nem mindig és nem mindenütt talál kellő fogadtatásra egy-egy probléma felvetése. Bár a szakszervezeti szervek következetessége révén lényeges előrehaladás történt a bérek rendezésében, az anyagi ösztönzés tökéletesítésében, a munkaidő csökkentésében, az élet- és munkakörülmények javításában, *még mindig sok jogos bírálat éri a vasút bérrendszerét, az anyagi ösztönzés fogyatékosságait, a munkahelyek nem kielégítő szociális körülményeit.* A szakszervezeti tagság igényli, elvárja, hogy minden választott tisztségviselő jobban védje, következetesebben képviselje a dolgozók érdekeit. Tárják fel az ellentmondásokat, keressék a problémák megoldásának módját. Ez felel meg a szakszervezetek társadalmi szerepének.

Rékasi István ezután külön, részletesen is kitért néhány meglevő probléma ismertetésére. Ezek közé sorolta az amúgy is kevés munkaerő helytelen elosztását, az utazószemélyzet gyakran gazdaságtalan vezénylését, a korszerű járművek nem megfelelő kihasználását, a szolgálati és a távolléti órák, ezen belül a produktív és nem produktív idők kedvezőtlen arányát.

— *Területi bizottságunk küldöttértekezletének kongresszusi ajánlását tolmácsolom, amikor ezen a helyen kijelentem, hogy elengedhetetlennek tartjuk a jelenlegi üzemi munka felülvizsgálatát és a szükséges intézkedések megtételét.* A fejlettebb technológia bevezetését, az üzemvitel korszerűsítését, a modern járművek mind szélesebb körű alkalmazása és a dolgozók túlzott igénybevételének csökkentése, egészségük védelme is indokolja — mondotta.

Sürgette továbbá az építési és pályafenntartási dolgozók munkakörülményeinek, szociális ellátásának javítását, az elavult szálláshelyek korszerűsítését, majd a vasutasok lakáshelyzetéről beszélt. Megemlítette, *hogy a budapesti igazgatóságnál 3500 lakásigényt tartanak nyilván.* Mivel a tanácsi szervek gyakran úgy tekintik a vasúti dolgozók lakáskérelmét, hogy a MÁV saját kezelésű szolgálati lakásokkal rendelkezik — „elégítse ki tehát azokból az igényeket" — az állami erőből épülő lakások elosztásánál érvényesíttetni kellene a tárcaközi elveket. Vagyis: *szükséges volna kormányzati szinten biztosítani, hogy az épülő lakásokból a vasutas dolgozók számarányuknak megfelelően részesüljenek.*

RAJNA JÓZSEFNÉ:

A nőbizottság javaslatot készített az anyák segítésére



— *Elsősorban azt szeretném elmondani* — kezdte szavait a pécsi terület küldötte —, *hogy területi bizottságunknál milyen intézkedéseket tettünk a vasutas nők élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében.*

A területi bizottság a közelmúltban értékelte a nők helyzetét. A felmérés megállapította, hogy igen sok egyedülálló, illetve sokgyermekes anya van: *az összes dolgozó nő 11 százaléka.* Többségük nagyon kedvezőtlen szociális körülmények között él. Egy családtagra jutó átlagjövedelmük 500—600 forint körül mozog, s mindössze kilenc százalékuknak van mosógépen kívül egyéb háztartási gépe. *Harmincegy százalékuk megoldatlan lakásgondokkal küzd.* Részben ezzel függ össze az e rétegnél leginkább tapasztalható politikai tájékozatlanság, közömbösség vagy éppen igénytelenség. A megkérdezettek 70 százaléka egyáltalán nem képezi magát állami vagy politikai iskolán, s 43 százalékuk egyáltalán nem olvas könyvet.

A nőbizottság által készített javaslatok között szerepel az egyedülálló gyermekes, illetve sokgyermekes anyák erkölcsi és anyagi segítése, pótszabadságok engedélyezése, lakáskiutalásoknál, valamint kamatmentes lakásépítési kölcsönök odaítélésénél százalékos arányuk figyelembevétele, üdülőjegyek térítésmentes biztosítása stb. Mindezzel kapcsolatban fokozott felelősség hárul a munkahelyek nőfelelőseire és az alapszervezetek vezetőségére, sőt az egész tagságra.

Végezetül egy javaslattal fordult a kongresszushoz, a küldöttekhez. *Javasolta, hogy a kongresszus ítélje el az imperialista hatalmak indokínai agresszióját és küldjön tiltakozó táviratot az Amerikai Egyesült Államok budapesti nagykövetségének.*

A javaslatot a kongresszus elfogadta és felhatalmazta a titkárságot a tiltakozó távirat megszövegezésére.

ESZENYI JÁNOS:

A záhonyi körzet sokat fejlődött



Eszenyi János, a debreceni terület küldötte a záhonyi körzetben elért gazdasági eredményekkel, illetve a munkát továbbra is akadályozó problémákkal foglalkozott.

— *Az elmúlt négy év során körzetünk nagyot fejlődött. Záhony rendező pályaudvar dolgozói korszerű jelző- és biztosítóberendezésekkel büszkélkedhetnek, s javult a szociális ellátottság is.* A nemrég épített orvosi rendelő, óvoda, bölcsőde mellett 96 lakás is épült. A többi építése pedig folyamatban van. Mindezekért felsőbb szerveinknek köszönetünket fejezzük ki, és ígérjük, hogy a továbbiakban is igyekszünk jó munkát végezni.

A gondok, problémák közé sorolta a rakodás gépesítésének lassú ütemét, a beruházásoknál az építőipari kapacitás hiányát, a vasút területén érvényes rendeletek, utasítások, jogszabályok áttekinthetetlenségét, a dolgozók premizálásának hibáit, azután a menetrenddel kapcsolatban emelt kifogást:

— *Mi, Záhony dolgozói nagyon örültünk a vasútvillamosítás újabb eredményeinek, mivel azt hittük, hogy közelebb kerültünk Budapesthez. De nyolc év elteltével időben megnövekedett a távolság*, hiszen eddig hajnali 4 órakor indult Pestre a vonat, most 3 óra 25-kor. Nyíregyházán, vagy Debrecenben át kell szállni helyjegyes vonatra, haza szintén csak így juthatunk. Ha reggelenként a budapestiek indulnak Záhonyba, még aznap úgy érkezhetnek haza, hogy a tévé-híradót is megnézhetik, de a záhonyiak a híradó második kiadását sem láthatják. Mindez szóbeszéd tárgya nálunk, a dolgozók között, akárcsak az, hogy a helyi áruellátás gyenge, több mint hatezer ember csak távolabb tudja vásárlásait megejteni.

Gulyás János:

A negyedik ötéves terv végére 20 százalékkal növekszik a vasutasok átlagjövedelme

Gulyás János titkár a szóbeli beszámolót kiegészítő korreferatumában azokról a kérdésekről beszélt, amelyek az alap- és középszervi választásokon a dolgozokat legjobban foglalkoztatták. A szocialista munkaversenyről szólva hangsúlyozta, *hogy a mozgalom az eltelt 20 év alatt mind formáiban, mind tartalmában sokat változott.* A vasuton is kialakultak és állandósultak azok a formák, melyek a sajátos körülményeknek legjobban megfelelnek, és alkalmasak a dolgozók önkéntes, tudatos kezdeményezéseinek összefogására, a gazdasági feladatok megvalósítására irányuló törekvések egyesítésére.



— *A fejlődés ellenére a választásokon számos bíráló megjegyzés hangzott el a versenyt illetően* — mondotta a többi között. — *Jogosnak tartjuk azokat az észrevételeket, melyek a verseny anyagi ösztönzésével a különböző kitüntetések adományozásával kapcsolatban elhangzottak.* Egyik ellentmondás például abban van, hogy az adott üzem, főnökség kiemelkedő eredményének eléréséhez a kollektíva nagy többségének átlagosnál jobb munkájára van szükség. *A kitüntetéssel járó összegből azonban csak a kollektíva kis része jutalmazható.* Ez jogos ellenszenvet szül azok részéről, akiknek jó munkáját szóban eli merik, de keret hiányában nem részesulhetnek jutalomban.

Ezt a sérelmet úgy lehetne — legalábbis mérsékelni —, *ha a verseny- és prémiumcélkitűzések összhangban lennének és a legjobb munkát végzők év közben a prémium összegében éreznék a versenycélkitűzések év közbeni teljesítésének elismerését.* A legigazságosabb megoldás természetesen az lenne, ha a kitüntetés adományozásakor differenciáltan ugyan, de minden jól dolgozó jutalmazásban részesülletne. Hogy ezt legalább megközelíthessük, *javaslom a központilag rendszeresített és elbírált kitüntetésekkel járó jutalom összegének felemelését, valamint a verseny- és prémiumcélkitűzések összhangjának mindenki által óhajtott megteremtését.*

Az utóbbi időben sokat vitatott téma az igazgatóságok versenye. Szögezzük le, hogy *az igazgatóságok nem egymással, hanem az adottságaikat figyelembe vevő tervek minél eredményesebb, minél gazdaságosabb teljesítéséért versenyeznek.* Ha így vesszük tudomásul ezt a versenyformát, akkor nincs helye olyan kifogásoknak, hogy az egyik igazgatóságnak más az adottsága, mint a másiknak. *Hogy a versenytényezők megfelelőek-e, azon inkább lehet vitatkozni.* Úgy vélem, hogy hosszas útkeresés után az 1971-re kiadott értékelési szabályzat közel jár a legjobb formához. *Elsődleges célja a hálózati célkitűzések szolgálata.* Mindössze három, de nagyon lényeges célkitűzés képezi az értékelés alapját.

1. A teherkocsi-gazdálkodás dinamikus egyensúlyának biztosítása.

2. A vonóerő-felhasználás gazdaságossága.

3. A munka termelékenységének alakulása.

Az elnökség úgy döntött, hogy *1971. szeptemberéig felül kell vizsgálni* az igazgatóságok versenyét és meg kell határozni a legreálisabb célkitűzéseket.

A szocialista brigádmozgalommal kapcsolatban elmondotta, hogy a brigád kitüntetésével járó anyagi elismerések bevezetése óta nőtt az igényesség, a követelmények meghatározását illetően. A kedvező változások mellett azonban találkozunk nyugtalanító jelenségekkel is. *Egyes helyeken éppen azok a vezetők, akik korábban a mozgalom iránt közömbösek voltak, egyszerre nagyon aktívak lettek. Amíg a kitüntetés nem járt pénzjutalommal, oda sem figyeltek. Most pedig ahhoz akarják igazítani a kitüntetésben részesíthető brigádok számát, hogy a központi keretből ilyen célra mekkora összeget kapnak.*

Szinte minden fórumon szóvá teszik mostanában az anyagi ösztönzők, prémiumok, jutalmak odaítélésének, kiosztásának tarthatatlan ágát. Elemi erővel feltörő követelés, hogy a prémiumokat, jutalmakat alapbéresítsék. Ezzel kapcsolatban *nyomatékosan felhívta a figyelmet, hogy az alapbéresítéssel elveszítenénk a szocialista bérezés érvényesítésének egyik nagyon fontos eszközét, a differenciálás lehetőségét.* Azt, hogy aki többet ad, jobban dolgozik, az bérben, fizetésben is többet kapjon. A premizálás, jutalmazás alapelve helyes. Azt továbbra is fenn kell tartani: *az elosztás módján viszont sürgősen változtatni kell.*

Gulyás János a továbbiakban a bértömeggazdálkodás tapasztalataival és néhány bérpolitikai elképzeléssel foglalkozott. Mint mondotta, *a vasútnál a negyedik ötéves terv folyamán továbbra is az 1970-ben bevezetett abszolút bértömeggazdálkodás marad érvényben!* Ez azt jelenti, hogy a termelés volumene és a termelékenység által meghatározott éves bértömegnél többet nem szabad felhasználni, de abból visszatartani sem kell. A megtakarított létszámra eső bértömeg — a meghatározott szabályok szerint — bérfejlesztésre fordítható. Utalt arra, hogy ahol csak lehetséges, az éves bértömeget minél kisebb megkötöttséggel az adott szolgálati hely vezetőjének rendelkezésére kell bocsátani.

— *Ha az adott területen mindenért felelőssé tesszük a szolgálati vezetőt, adjunk neki hatáskört arra, hogy belátása és legjobb tudása szerint a munkaerővel és a bértömeggel is gazdálkodjon* — hangsúlyozta, majd rátért a bérpolitikai intézkedések ismertetésére. — Az írásos jelentés utal arra, *hogy a vasutasok átlagos kereseti színvonala az elmúlt négy év alatt 22,5, ezen belül 1970-ben 10 százalékkal emelkedett.* A növekedés meghaladta a népgazdasági átlagos növekedés ütemét és így a külső kereseti arányokhoz viszonyítva javult a vasutas dolgozók átlagbére, s ma már eléri az ipari átlagot. Ennek ellenere a vasúton a munkaerőellátottság nem javult. Sőt, ha mersékeltebb ütemben is, de tovább romlik. *A létszámhelyzet rosszabbodása elsősorban a vasuti szolgálattal járó kedvezőtlen körülményekre vezethető vissza. Ezeken sokat lehet és kell is javítani, de azt is látni kell, hogy amíg a vasút vasút marad, addig a szolgálat sajátos jellegéből adódóan bizonyos kedvezőtlen körülmények mindig adódnak.* A pályán dolgozók, az utasszolgálatot ellátók nem tudnak például étteremben, asztalnál ebédelni, a kocsirendezők nem tudják munkájukat fedél alatt végezni.

— Mivel a népgazdaság különböző területein a munkakörülmények általános javulása a jellemző, a munkavállalók még a nagyobb kereseti lehetőséggel szemben is előnyben részesítik a kedvezőbb munkafeltételekkel működő munkahelyeket. Ebből következik, hogy *minél szűkebb területre korlátozódik a kedvezőtlen körülmények között végzett munka, elismerésének annál inkább kifejezésre kell jutni a bérben is.* Ezt az igényt azonban a vasutas dolgozók jelenlegi bérszínvonala nem elégíti ki. Főként azért nem, mert ha az azonos munkaidőre eső bért hasonlítjuk össze az ipar azonosnak minősíthető területein foglalkoztatottakéval, nyomban szembetűnik a különbség. *Mindjárt hozzátehetjük azt is, hogy a vasutasok munkakörülményeinek megfelelő béraránnyok kialakításához a MÁV belső erőforrásai nem elegendoek. ahhoz központi támogatásra is szükség van.*

Az 1971. évi konkrét és a negyedik ötéves terv időszakára tervezett bérügyi elképzelésekről szólva megemlítette, hogy *az ez évi bérfejlesztésből elsősorban a vasútnál eltöltött hosszabb szolgálati idő fokozottabb megbecsülését kívánják biztosítani.* Mint ismeretes, az elnökség február 5-i ülésén úgy határozott, hogy *1971. június 1-től emelni kell a rangfokozati béreket*, s az egyes rangfokozatok közötti különbség 50 forint legyen. Az intézkedéssel a rangfokozati bér aránya az alapbéren belül 28,2 százalékról 32,3 százalékra emelkedik.

Ami pedig az elkövetkezendő éveket illeti, az évenkénti preferenciából, valamint a tervezett létszámcsökkentésből adódó és a bértömeggazdálkodás szabályai szerint felhasználható megtakarításból, *a negyedik ötéves terv időszaka alatt bérfejlesztésre mintegy 775 millió forintot terveznek.* Ha a tervezett intézkedések megvalósulnak, a vasutasok átlagos jövedelme a negyedik ötéves terv végére, *1970-hez viszonyítva mintegy 20 százalékkal növekszik.*

— Az elképzelések, amelyek reális számítások alapján készültek, igen biztatóak. *Természetesen a megvalósulás alapja a vasutasok eddig is tapasztalt jó munkája.* Reméljük, hogy a negyedik ötéves terv idejére tervezett műszaki fejlesztés, a munkakörülmények javítása, párosulva a gazdaságosabb munkára való törekvéssel, érzékelhető távolságba hozza a mindnyájunk által várt modern vasutat és a megbecsült, megelégedett vasutast — fejezte be korreferátumát *Gulyás János* titkár.

MISKOLCI SÁNDOR:

Megoldásra várnak a legnagyobb vonatkísérőtelep gondjai

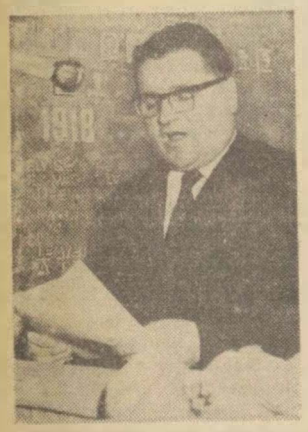


Miskolci Sándor, a miskolci terület küldötte figyelemre méltó adatokkal erősítette meg a központi vezetőség beszámolójának az állomási és forgalmi utazó személyzet égető munkaügyi kérdéseire vonatkozó részét. Elmondotta, hogy *a miskolci csomóponton, az ország legnagyobb vonatkísérő telepén, ahol a forgalmi utazó személyzet létszáma majdnem ezer fő, még nem sikerült elérni, sőt meg sem közelíteni a 210 órás szolgálati időt. A dolgozók átlag 250—260 órát dolgoznak, ez azonban távolléti órákban számolva, gyakran 280—300 órát jelent.* Ennek egyik oka a változó illetmény, amelynek alapján a 210 órás kereseti lehetőségek nem kielégítők, ezért a dolgozók szinte rá vannak kényszerítve a 240—250 órás foglalkoztatási időre.

A miskolci csomóponton az állomás dolgozói *kocsirendezők, sarusok, váltóőrök életes munkakörülményei a legutóbbi kongresszus óta lényegesen javultak*, kiváltképpen a 12 24-es közbeváltásos munkaidő kiterjesztesével. De ezekben a nehéz munkakörökben még mindig szükség van a bérfeszültség csokkentésére, mert Miskolcon is, akár csak a többi nagy vasúti csomópont körzetében, erősen érvényesül az ipari üzemek elszívó hatása. *A miskolci kocsirendezők sérelmesnek tartják például többek között, hogy a tavaly bevezetett bérpótlékolási intézkedések csupán a budapesti nagy pályaudvarok dolgozóira vonatkoznak, reájuk nem.* A vidéki nagy rendezőpályaudvarok évek óta kisegítik a fővárosi pályaudvarokat, a kisegítésben résztvevő kocsirendezők keresete azonban a többletmunkával nem növekszik, különösen ami a prémiumot illeti.

MARÁCZI VIKTOR:

Sok a kiadatlan szabadság



Maráczi Viktor, a szombathelyi terület küldötte, a dolgozóknak azt az évenkent ismétlődő panaszt tette szóvá, *hogy evi szabadságuk jelentős részét még a következő év március 31-ig sem vehetik igénybe. Csupán Zalaegerszeg állomás dolgozóinak jelenleg 687 nap kiadatlan szabadságuk van tavalyról.* Elmondotta azt is, hogy mellékvonali dolgozóink sérelmezik az éjszakai pótlék fővonal és mellékvonal szerinti megkülönböztetését, noha az igénybevétel mindkét vonalon azonos. *Panaszkodnak a dolgozók amiatt is, hogy a rendeletek bonyolultak, nem elég konkrétak, nem kozérthetők.* A pályafenntartási dolgozók kérese, hogy a felsőbb szervek a lehetosegek határain belül segítsék elő a zalaegerszegi csomóponton korszerű gépek munkába állítását, műhelyek, öltözők, mosdók, étkeztetők létesítését. *Intézesre var a zalai térségben a mozdonyfűtők sorsa is* Diesel mozdonyvezetőkké, illetve kezelőkké való átképzésük megoldaná a kérdést, de a jelenlegi letszámra ebben a térségben nem lesz szükség. Ezért jó lenne, ha Diesel-mozdonyokon is két vontatási dolgozót rendszeresítenének és ezzel részben a vonatvezetői probléma is megoldódnék.

Maráczi Viktor végül néhany javaslatot terjesztett elő, a többi között a prémiumrendszer ösztönzőbbé tételére.

ACSAI MIHÁLY:

Gyorsítsuk meg a tagság tájékoztatását



Acsai Mihály, a szegedi területi bizottsag titkara a szakszervezeti mozgalom politikai tevékenységével, tömegkapcsolatainak kiterjesztésével foglalkozott hozzászólásában. Tapasztalata az, hogy a szakszervezeti tagsag sokszor nem ismeri elég részletesen a szakszervezet felső- és középszerveinek, nem ritkán a helyi vezetésnek a munkáját sem.

— *Munkánknak gyakran gyenge propagandistai vagyunk* — hangsúlyozta. — *Elégtelen a tagság tájékoztatása és a felsőbb szervek informálása is, mert a választott testületek tagjai ritkán jutnak el a dolgozókhoz.* A szegedi területen az elmúlt négy évben a közvetlen kapcsolat több módszerét próbálták ki. Legeredményesebbnek bizonyultak az egyes szolgálati helyeken időnként tartott aktívaértekezletek, kötetlen beszélgetések. Ezek az értekezletek, beszélgetések azonban nem voltak elég gyakoriak és kevesen vettünk benne részt. A szocializmus építésének jelenlegi szakaszában a szakszervezetek súlya, rendeltetése megnövekedett, jog- és hatásköre kibővült, de ezzel együtt nőtt felelősségе is.

Mindenki elismeri, hogy a szakszervezeti munka egyik legfontosabb személye a bizalmi. De gyakran megesik, hogy ebből a munkából kevés információ jut el a bizalmiig, rajta keresztül a tagságig. *Meg kell tehát gyorsítani a tagság tájékoztatását és alaposabbá kell tenni minden kérdésben, így például a munkaverseny irányelveinek közlésében.* Javasoljuk az új központi vezetőségnek és elnökségnek: vegye fontolóra a központi vezetőségi és elnökségi tagoknak a határozatok végrehajtásába való aktívabb bevonását és dolgozza ki ennek módszereit, hogy a szakszervezeti politikai munkát is ugyanolyan jól tudjuk ellátni, mint amilyen jól el tudjuk már végezni a társadalombiztosítási, a munkavédelmi és az üdültetési feladatokat.

Ezután az elnök a tanácskozást az ebéd idejére felfüggesztette.

RÉVAY SÁNDOR:

Dunakeszi tovább lépett



Ebédszünet után *Révay Sándornak*, a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottsági titkárának, a budapesti terület küldöttének hozzászólásával folytatódott a tanácskozás. Örömmel szólt arról, hogy — amint az a központi vezetőség beszámolójában kellő hangsúlyt kapott — az elmúlt négy évben olyan kérdések nyertek megoldást, vagy jutottak a megoldás útjára, amelyek hosszú éveken át objektív vagy szubjektív okokból nem valósulhattak meg. *Az országgyűlés megalkotta a vasúti törvényt, kialakította az új közlekedési koncepciót, rátértünk a vasút minden korábbinál nagyobb műszaki haladására, a szociális ellátottság, a dolgozók életés munkakörülményeinek jelentékeny javítására.* Az eredmények között említette a 22,5 százalékos átlagbérnövekedést is, ami ugyan az egyes szolgálati ágak között elég nagy szóródást, ezért feszültséget is okoz, végeredményben mégis igen kedvezően hat.

A járműjavítók nehézségein, a munkaerőhiányon nagymértékben könnyített a bértömeggazdálkodás bevezetése. *Dunakeszi most saját hatáskörében továbblépett* azzal, hogy a termelő üzemrészek önállóságának növelésével a bérfelhasználást még célirányosabbá tették, a gazdálkodás követelményeinek megfelelően. A szakszervezet segítségével hathatósabb szervezéssel, finomítással ezt a munkát tovább szeretnénk tökéletesíteni.

Szóvátette végül, hogy a dunakeszi járműjavító lényegében tavaly megkezdett *600 millió forintos rekonstrukciójának végrehajtásában eddig nagy a késés.* Kérte a megválasztandó új központi vezetőség és elnökség segítségét, hogy hatásosabban követelhessék meg a beruházási program minden határidejének betartását.

MOLNÁR GYÖRGY:

A vasút vezetői ne tűrjék el a baleseti veszélyforrásokat



Molnár György titkár hozzászólásában a munkakörülményekkel és az egészségügyi ellátással foglalkozott. Közismert, hogy a vasút a népgazdasági ágak közül a legnehezebb munkahelyek közé tartozik — mondotta bevezetőjében. — Ez követelményként állítja a vasút vezetői elé a munkahelyek fejlesztését, a jobb munkafeltételek megteremtését. Mint a központi vezetőség írásos jelentése is megállapítja, a vasút műszaki fejlesztése jó ütemben halad. *A biztonságos munkakörülmények és az egészségügyi hálózat kialakítása azonban még sok kívánnivalót hagy maga mögött.*

Örvendetes, hogy a negyedik ötéves terv idején a rendelkezésre álló keretekből a korábbi évekhez viszonyítva nagyobb összegeket fordíthatunk az egészséges, a kulturált és biztonságos munka fejlesztését elősegítő beruházásokra. *Kereken 2 milliárd 243 millió forint áll ilyen célra rendelkezésre. Ez jelentős összeg. El kell érni, hogy a negyedik ötéves terv végére legalább a minimális szociális feltételek mindenütt biztosítottak legyenek.* A szakszervezeti szervek fontos feladata — a központi vezetőségtől egészen a bizalmiakig — annak ellenőrzése és segítése, hogy a vasútnál megvalósításra kerülő műszaki fejlesztések a dolgozó ember jobb munkafeltételeinek megteremtésével összhangban történjen.

A vasutasok egészségügyi ellátásáról szólva elmondotta, hogy a körzeti orvosokon, rendelőintézetl és gyógyintézeti hálózaton túl *a MÁV ma már jolszervezett vasútegészségügyi hálózattal rendelkezik.* A tényleges vasutasok egészségügyi ellatását elsősorban az üzemi és ellenőrző orvosi hálózat és a MÁV rendelőintezetek végzik. A következő években inkabb az üzemorvosi hálozat erőteljesebb fejlesztése látszik szükségesnek. Érthető, hiszen *az üzemorvos áll legközelebb a munkahelyhez*, egészségügyi felvilágosító és gyógyító munkájával ő tud a leghatásosabban intézkedni a különböző betegségek megelőzésében, gyógyításában. Annak ellenére, hogy az üzemorvosok és az üzemi ellenőrző orvosok jelentős része felelősséggel, nagy hozzáértéssel végzi munkáját, vannak még problémák. Sok a betöltetlen állás, az üzemorvosi munka még kellően nem megbecsült és anyagilag sem megfelelően dotált.

Rámutatott: *ez a körülmény is hozzájárul ahhoz, hogy a biztosítottaknak közel 20 százaléka a nehéz munkakörülmények között dolgozó építési- és pályafenntartási főnökségek, a közép- és kisállomások dolgozói gyakran semmilyen üzemi orvosi ellátásban sem részesülnek.* Egészségügyi ellátásuk biztosítása érdekében nemegyszer hosszú utazásra kényszerülnek. A vasútegészségügyi hálózat összehangolt és jólszervezett működése szükséges, ezért feltétlenül tovább kell javítani az egészségvédelmi munkát.

Felszólalása további részében a gyógyintézetek fejlesztésével foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy a kórházi és a gyógyházi ágyak elosztásakor *a jövőben nagyobb gondot kell fordítani a vasúti szolgálat által okozott munkaegészségügyi ártalmak, különös tekintettel az idegrendszeri megbetegedések gyógyítása feltételeinek javítására.*

Közismert, hogy a társadalombiztosítás a népgazdaság teherbíróképességének megfelelően nyújt különféle szolgáltatást az arra rászoruló biztosítottak és családtagjaik számára. Ezek a szolgáltatások sokrétűek és összegükben is emelkednek, de a betegségek idején felmerült összes keresetkiesést nem pótolják. A betegségekkel összefüggő kiadások és keresetveszteségek részbeni pótlását kívánja biztosítani a vasutas társadalombiztosításhoz tartozó félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap.

— Az írásos jelentésben részletesen számot adtunk a félszázalékos ÖTA működéséről, gazdálkodásáról, a szolgáltatások bővítéséről, ezeken túlmenően azonban a következőket jelenthetjük a kongresszusnak — mondotta, majd így folytatta: — *Az Önkéntes Támogatási Alap segélyeit kiterjesztettük a tagok szakmunkástanuló, általános- és középiskolai otthonokban elhelyezett, az egyetemek és főiskolák nappali tagozaton tanuló gyermekeire.* Rendeztük a segélyek elévülési idejét.

Az alap pénzügyi helyzete rentábilis, kiegyensúlyozott. A járulékbevétel, a segélyek, a vállalások és a támogatások céljára jóváhagyott kiadásokat fedezi, sőt ezeknek a fejlesztésére is lehetőség van. Az ügykezelési bizottság a közvetlen juttatások arányának emelése érdekében javasolni fogja, *hogy 1971. július 1-től az ÖTA segélyei közül emeljük a kórházi ápolás alatt levő dolgozók segélyét évi mintegy 4 millió forinttal, továbbá a szülő nők kórházi- szülőotthoni ápolás alatti segélyét évi 100 ezer forinttal.* Az Önkéntes Támogatási Alap kiterjesztését tervezzük abban az időben, amikor a társadalombiztosítási szolgáltatások fejlesztése az egyes segélynemek fenntartását már nem teszik szükségessé. *Tervbevettük a gyermekgondozási segélyben részesülő nők, a nyilvántartott cukorbetegek, az érszűkületben szenvedők segélyezését, valamint a csecsemőkelengye segély kiegészítését.* Mindezeket olyan ütemben tervezzük bevezetni, ahogyan az alap pénzügyi eszközei lehetővé teszik. A társadalmi segítségre szoruló anyagi gondjaival való törődést tevékenységünk egyik alapvető feladatának tartottuk és tartjuk a jövőben is — fejezte be felszólalását Molnár György titkár

DR. LAKATOS LAJOS:

A szakszervezetnek nagy szerepe van a fiatalok nevelésében



— *Nagy öröm és megtiszteltetés számomra, hogy a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusán megjelenhettem és a kongresszus munkájában részt vehetek* — kezdte felszólalását a szegedíek küldötte, *dr. Lakatos Lajos.* A szegedi területen dolgozó vasutasok — közöttük a fiatalabb nemzedék tagjai is — érdeklődéssel és messzemenő egyetértéssel figyelik a kongresszus munkáját.

Ezután róluk. a fiatalokról beszélt. Elmondta. hogy az igazgatóság területén 32 KISZ-alapszervezet van. *Békéscsabán, Kiskunhalason és Kecskeméten* csúcsvezetőség, a szegedi csomóponton KISZ-bizottság irányítja az ifjúsági alapszervezetek tevékenységét. A dolgozók összlétszámának 20.2 százaléka. vagyis 3102 fő életkora harminc éven aluli, ebből 3002 a fiatalok 96,8 százaléka szakszervezeti tag. *Ezek a számok jól érzékeltetik, hogy milyen nagy szerepe van a szakszervezetnek a fiatalok nevelésében, érdekeik képviseletében.* A korábbi, 1969. évi választások során az igazgatóság területén működő szakszervezeti bizottságok 409 választott tisztségviselőjéből negyvenketten voltak 30 éven aluliak, ezzel szemben a legutóbbi választásnál már 57-re nőtt a fiatalok száma.

Elemezte a felszólaló azokat a feladatokat, amelyek az ifjúság erkölcsi és politikai nevelésében, a pályaválasztástól kezdve a közösségbe való beilleszkedéséig a szakszervezetre és a KISZ-re hárulnak. Ezzel kapcsolatban *javasolta, hogy a közép- és alapszervezetek 1971-től évente legalább egy esetben tűzzék napirendre az ifjúság helyzetét*, a vonatkozó intézkedési tervek végrehajtásának megvizsgálását. Területi, vagy országos szinten is jó lenne évenként megrendezni a vasutas fiatalok szakmai és politikai konferenciáját. Ezzel egyrészt biztosítható lenne, hogy a felső gazdasági és szakszervezeti vezetés közvetlenül tájékozódjon a fiatalok gondjairól, másrészt a fiatalok is megismerhetnék az egyes igazgatóságok feladatait, problémáit és nagyobb lendülettel vehetnének részt ezek megoldásában.

SCHMIDT JAKAB:

Vegyék fontolóra javaslatainkat



Schmidt Jakab, a pécsi terület küldötte a pécsi pályafenntartási főnökség dolgozóinak kérését tolmácsolta a kongresszusnak:

— *Aki ismeri a pályafenntartási munkát* — mondotta — *annak nem kell különösebben ecsetelni, mit jelent a 80—100 esztendős, elhasználódott vasúti pályát a régi, hagyományos szerszámokkal és felszerelésekkel — vagy akár a legmodernebbekkel is — forgalombiztos állapotban tartani, a nehéz munkában mindenkor helytállni.* Okvetlenül fel kell azonban figyelni arra, hogy az e munkaterületen dolgozók létszáma megfogyatkozott és az utánpótlás csaknem lehetetlen. A pályafenntartási szolgálatnál a dolgozók átlagos életkora túl magas. Ebben pedig szerepe van a mostoha munkakörülményeknek.

— *Dolgozótársaim nevében az a kérésem* —, folytatta a küldött. — *hogy az új kollektív szerződés tervezetéhez fűzött javaslatainkat vegyék fontolóra, mert az általunk tett javaslatokat a gyakorlati életre alapoztuk...*

Végül biztosította a kongresszust arról, hogy a munkakörülmények, a szociális ellátottság javítása a létszám kellő mértékű emelését, a munka intenzitásának növekedését, a fegyelem megszilárdulását fogja eredményezni a pályafenntartási szakszolgálatnál.

KULCSÁR JÓZSEF:

A döntések lassúsága akadályozza a tervszerűséget



A debreceni terület küldötte azzal kezdte felszólalását, hogy a központi vezetőség írásban kiadott jelentését és a kongresszusi határozat tervezetét kívánja kiegészíteni, illetve alátámasztani néhány olyan gondolattal, amely a műszaki fejlesztéssel, a termeléssel, illetve a szakszervezet termelést segítő munkájával és a dolgozók bérezésével kapcsolatos.

Kedvezőtlen tapasztalatként említette, hogy a vasút önálló főnökségeinek, üzemeinek a termelékenység kellő szintű emelésére irányuló szervező munkáját gátolja, kapkodóvá teszi *az évi tervek márciusban, sőt olykor májusban történő jóváhagyása, a létesítmény-jegyzékek hiánya.* Éppen ezért a tervszerűség biztosítása érdekében a vezérigazgatóságnak, illetve a szakosztályoknak jobban kell törekedniök a megalapozott tervek, tervfeladatok gyors jóváhagyására, kiadására. A kivitelezők anyagi, műszaki kapacitása objektíve adott, *így végső soron a döntések lassúsága akadályozza leginkább a tervszerűséget.* A vezetőknek arról a SZOT-határozatról sem szabad elfeledkezni, hogy a beruházónak a kivitelezés megkezdése előtt legalább 30 nappal tájékoztatni kell az illetékes szakszervezeti szerveket.

Felszólalása második részében a vezetés korszerű elvei és módszerei további elterjesztésének szükségességéről beszélt, aminek egyik feltétele és eszköze a helyes káderpolitika érvényesítése lehet, majd így folytatta:

— *Minden vezetőtől következetesen számon kell kérni a munka termelékenységének növelését, a bértömeggazdálkodásban rejlő lehetőségek hozzáértő kihasználását, hogy a nyereség kedvezően alakuljon, s mindez a dolgozók egyéni érdekeit is szolgálhassa.*

PÓLIK ANDRÁSNÉ:

A nevelést a szocialista brigádokban kell elkezdeni



Viszonylag kicsiny, ám annál fontosabb szolgálati ág jelentőségére irányította rá a figyelmet felszólalásában *Pólik Andrásné*, a miskolci távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat dolgozója. A többi szolgálati ág dolgozói általában azt hangoztatják — mondotta — hogy: *„könnyű nektek, mert a távközlés úri munka”.* Pedig egyáltalán nem az, legalábbis abban az értelemben nem, ahogyan gondolják. Ellenkezőleg, nagyon is férfias, nehéz munka, amihez ügyesség, erő, kitartás és a szakma szeretete szükséges. A gödörásástól az új technika bevezetéséig minden a feladatkörébe tartozik.

A távközlő és biztosítóberendezések megkönnyítik az összes többi szolgálati ág munkáját, lehetővé teszik, hogy a vasút a nekik való munkakörökben minél több nőt állítson szolgálatba, s ezzel könnyítsen súlyos munkaerőhiányán. *A biztosítóberendezés a vasút meó-ja is. Meózza a pályafenntartás, a vontatás és a forgalom munkáját.* Észreveszi a rossz váltót, a szigetelési hibát, s azt is, ha a mozdonyvezető nem kellően figyel, vagy ha a forgalmista nem szakszerűen kezeli a berendezéseket. Ehhez az ellenőrzéshez sok jól képzett szakemberre és modern technikai berendezésekre lenne szüksége a szolgálatnak. Sajnos, ezek még jórészt hiányoznak. *Gondja ennek a szolgálati ágnak az is, hogy építőbrigádjai hátrányban vannak az építési főnökség egyéb brigádjaival,* illetve az építési főnökséggel szemben fizetés és jutalmazás tekintetében. *Segítséget kérnek a fölöttes* szervektől ebben a tekintetben is.

Végül a nevelés fontosságát hangsúlyozta, s ezt — mint mondotta —, *a szocialista brigádokban kell elkezdeni.* Úgy kell az embereket nevelni, hogy vasutas módra tudjanak gondolkozni. Itt van nagyon fontos feladata a szakszervezetnek, a távközlési és biztosítóberendezési szolgálatban is.

SZAKOS ISTVÁN:

Több megértést a vontatás gondjai iránt



A budapesti küldött, a Hámán Kató Vontatási Főnökség vezetője *a vontatás gondjait tárta a kongresszus elé.* A munkaerőgazdálkodás és a munkaidő jobb tervezéséhez fontos lenne — mondotta többek között *Szakos István* —, ha a 7. és 8. szakosztály legalább egy évvel előre értesítené az igazgatóságot és a vontatási főnökségeket arról, hogy melyik vonalon, milyen típusú és számú vontatójárműveket kell majd üzemeltetniök. Ennek ismeretében alaposabban fel lehetne készülni a munkaerő-szükséglet biztosítására, a mozdonyvezetők, gépkezelők, lakatosok, szakmunkások előképzésére, átcsoportosítására stb. Az is kívánatos lenne a munkatervezés hatékonyabbá tételéhez, hogy a májusban bevezetésre kerülő új menetrend az előző év decemberére elkészülne, mert enélkül például az évi szabadság, a pihenőnapok tervezése és biztosítása bizonytalan.

A küldött ezután a munkaverseny-mozgalom kérdéseivel foglalkozott. *Szerinte az igazgatóságok egymásközti versenyének célkitűzései nem mindig reálisak,* és a jutalmak megszabása is hagy még kívánni valót. Javasolta, hogy az élüzem és a kiváló cím elnyerésére irányuló feltételeken kívül is határozzanak meg olyan versenyformát, amely az üzemvitel gazdaságosságát, a munkaerő és a munkaidő célszerű felhasználását segíti elő, továbbá az igazgatóságok versenyében emeljék annak a jutalmát, amelyik már másodszor, vagy ennél többször érte el az első helyezést.

Kisházi Ödön:

A X. pártkongresszus határozata utat mutat számunkra



— Fontos esemény ez a kongresszus, elsősorban a vasutas dolgozók, a Vasutasok Szakszervezete életében — kezdte szavait *Kisházi Ödön*, az MSZMP KB tagja, az Elnöki Tanács helyettes elnöke. — Alkalom arra, hogy a központi vezetőség tartalmas, őszinte beszámolója alapján felmérjék az elmúlt négy esztendő munkáját, eredményeit és nehézségeit, valamint kijelöljék a legközelebbi évek feladatait. *A határozattervezetet megfelelőnek tartom a legfontosabb feladatok elvégzéséhez.* Egyúttal elismerésemet és köszönetemet fejezem ki a jelentés készítőinek, mert szerintem igen magvasan jelöli meg és tartalmazza mindazt, ami a vasutas dolgozókat élet és munkakörülményeik tekintetében elsősorban érdekli, illetve érinti.

— De szeretném, ha megéreznék — folytatta az Elnöki Tanács helyettes elnöke —, hogy *az önök kongresszusa szűkebb, szakmai keretein túl, az egész ország jelentős eseménye is.* Tanácskozásaik felé rokonszenvvel fordulnak a testvéri szakszervezetek, és érdeklődéssel figyeli azokat az önök közszolgálatát nagyra értékelő egész magyar társadalom.

Kisházi Ödön ezután részletesen beszélt a vasutasok kemény, fegyelmezett munkájáról, a régmúlt időkben és a felszabadulás óta tanúsított helytállásáról, majd így folytatta:

— Szerény szavalmmal nem szeretném a vita menetét megszakítani, de bizonyos vagyok benne, hogy mindenkinek örömet szerzek azzal, hogy eleget teszek megtisztelő megbízatásomnak és *a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága elvtársi üdvözletét tolmácsolom a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának, a kongresszus küldötteinek és a vasút valamennyi dolgozójának.* A Központi Bizottság nevében egyúttal hasznos és eredményes tanácskozást kívánok az elvtársaknak. Hozzanak olyan döntéseket, amelyek előmozdítják a szocialista társadalom teljes felépítése nagy programjának megvalósítását.

Ezután a X. pártkongresszus jelentőségét méltatta, amelynek határozata utat mutat társadalomépítő tevékenységünk magasabb szinten való folytatásához, a szocialista demokrácia kibontakoztatásához, a mostanihoz hasonló vitákban felszínre kívánkozó problémák, ellentmondások megoldásához.

— *A szakmai és a szakszervezeti vezetők akkor állnak hivatásuk magaslatán* — jelentette ki Kisházi Ödön —, *ha megbeszéléseiken nem szorítkoznak kizárólag azokra a kérdésekre, amelyeket valamilyen jogszabály a két fél együttes állásfoglalása alá rendel.* Sőt, amint együtt kell dolgozniuk, úgy kell egymást a jó és tiszta megegyezéshez segíteni és bátran vitatkozni. Lejjebb, a szakszervezet középső és alsóbb szintjén is meg kell erősíteni ezt a munkamódszert, mert nem mindenben az engedékeny gazdasági vezető és a mindenre bólogató szakszervezeti tisztségviselő, vagy vezetőtestület a követendő. Ellenkezőleg: *az üzemi demokrácia intézményének minden fórumán az egyesíti igazán az erőket, ha kicserélődnek a nézetek, és úgy jön létre az egységes cselekvés.*

Az Elnöki Tanács helyettes elnöke nyomatékosan hangsúlyozta azt is, hogy *a megbeszélések és az eszmecserék soha ne menjenek a munka rovására. A vasútnál nélkülözhetetlen fegyelem sem tűrné el, hogy munka közben vitatkozzék bárki.* Ennek munka előtt, munka után, főként egyegy nagy vállalkozást megelőzően van helye és fontos szerepe, s az üzemi demokrácia alapja, éltetője és iskolája a szakszervezeti demokrácia.

Megemlítette továbbá, *hogy a szocialista brigádmozgalom mércéje magasabb,* ezáltal — ha csökkent is ugyan a brigádok száma — a mozgalom tartalmasabbá, tetszetősebbé, elfogadhatóbbá vált. Kérte a vasutasszakszervezet valamennyi aktivistáját, hogy minden erejükkel támogassák a szocialista brigádmozgalmat.

Az anyagi megbecsülés, a bérezés, az életszínvonal emeléséről szólva *kifejtette, hogy szétosztani csak azt tudjuk, amit szorgalmas munkával előteremtünk, és ha már megvan, meg is becsüljük a közös javakat.* A lakáshelyzet javítására irányuló erőfeszítések közül jelentősnek ítélte, hogy a jelenlegi ötéves tervben 400 ezer lakás épül fel. *Megemlítette, hogy személy szerint is nagyra becsüli a jóhírű vasutas kórházat, a MÁV egészségügyi intézményeit, ahol sok-sok beteg nyert már gyógyulást, felépülést.*

Kisházi Ödön elvtárs végül további sikeres munkát kívánt a kongresszusnak.

DR. RÁBIK JENŐ:

Szolnokon sokat javult az egészségügyi ellátás

A szolnoki MÁV Kórház küldöttének felszólalásából kitűnt, hogy a kórház és rendelőintézet működésének megkezdése óta *a szolnoki járműjavítóban is lényegesen javult az egészségügyi ellátás színvonala.* Az üzem szakszervezeti bizottsága írásban kérte — különös tekintettel az új Diesel-bázis megépítésére és az osztályvezető orvosokkal, szakorvosokkal több esetben tett üzemlátogatása alapján folytatott tárgyalásokra —, hogy a kórház vállalja el a dolgozók teljes (belgyógyászati, kardiográfiai, audiológiai, reumatikai stb.) szűrését. Ugyancsak kérték az ipari tanulók állandó jellegű egészségügyi ellenőrzését, az üzemi baleseti sebészeti szakrendelések orvossal és asszisztensnővel való ellátását, az orvosi gépek karbantartását, a nők helyzetének javításával kapcsolatos munkaélettani jellegű vizsgálatokat és a járműjavítóban foglalkoztatott nők érdekében hozott rendelkezések betartásának felülvizsgálatát.



A javaslatok ismertetése után *dr. Rábik Jenő* tájékoztatta a kongresszust a kórház tudományos tanácsának eredményes működéséről, amelyben aktívan részt vesznek a MÁV péceli, záhonyi, miskolci, debreceni és szegedi egészségügyi intézményeinek igazgatói is. A tudományos tanács elhatározta, hogy *1971. június 3—5. között Szolnokon megrendezi a Tiszántúli vasútorvosi napokat,* s a vasúti balesetek orthopédiája és rehabilitációja témakörben 36 előadást tartanak. A tanács két évre kidolgozta tudományos programját, hogy ezáltal is sokat tehessenek a betegek gyógyításáért, illetve a betegségek megelőzéséért.

BÓNIS LAJOS:

Egy év alatt 45 százalékkal nőtt a GySEV tranzitforgalma



— *A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút* magyar üzletágának dolgozói azzal biztak meg, hogy a kongresszus többi részvevőjével együtt felmérjük az elmúlt időszakban végzett munkát, és tapasztalataink felhasználásával meghatározzuk a további feladatokat — így kezdte felszólalását *Bónis Lajos*, a GySEV küldötte.

Ezután ismertette azokat az erőfeszítéseket, amelyeket a kilenc évtizedes múlttal rendelkező vasút dolgozói tesznek a tranzitforgalom javítása érdekében. Rámutatott, hogy a határforgalom, amely 1958-ban alig 200 ezer tonna volt, *az elmúlt évben 2 millió 100 ezer tonnára növekedett. A GySEV export-import- és tranzitforgalma 1970-ben 45 százalékkal nőtt az előző évihez képest.* Ezt az eredményt a GySEV dolgozóinak jó szervező munkája, ezen túlmenően a MÁV segítsége tette lehetővé.

— *Úgy érezzük* — mondotta a küldött —, *hogy eredményeink eléréséért külön is köszönettel tartozunk a MÁV szombathelyi és a debreceni igazgatóság vezetőjének és a záhonyi körzet dolgozóinak is.*

A mozgalmi feladatok sikeres elvégzésében pedig nagy szerepe van a „családias” jellegű munkahelyi légkörnek, a törzsgárda és a szocialista brigádok tagjai fokozott megbecsülésének. Nagy gond azonban a GySEV-nél is a létszámhiány, a dolgozók nagymérvű leterheltsége, az elavult és korszerűtlen biztosító berendezések és a nem megfelelő vontatójárműpark.

— *Vasutunk dolgozói a kongresszustól gyakorlatba átültethető, megvalósítható gondolatokat, ezek nyomán újabb gazdasági és mozgalmi eredményeket várnak* — fejezte be szavait Bónis Lajos.

Ezzel az első napi tanácskozás véget ert. A kongresszus március 18-án, délelőtt 9 órakor folytatta munkáját. A második napi vitában elsőnek *ifjú Baki Elemér*, a szombathelyi terület küldötte kapott szót.

IFJ. BAKI ELEMÉR:

A fiatalok nevelése nemcsak a KISZ feladata



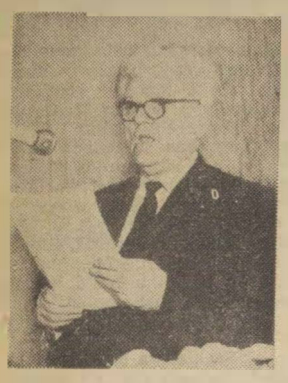
— *Én, mint ifjúsági vezető szeretnék néhány szót mondani a fiatalokat foglalkoztató kérdésekről* — kezdte beszédét, majd utalt arra, hogy a szakszervezet és a KISZ célja, szerepe, feladata több vonatkozásban azonos. Mindkét szervezet munkájához sok segítséget ad a Magyar Szocialista Munkáspárt politikája, így például a párt 1970. február 18-i állásfoglalása, amely kimondja: *az ifjúság nevelése, felkészítése az életre össztársadalmi feladat.* Ezért minden szervezetnek és a gazdasági vezetésnek is feladata az ifjúság nevelése. De kimondotta a párt állásfoglalása azt is, hogy a fiataloknál szintén az a mérce, ami a társadalom bármely más tagjánál, *tehát aszerint kell megítélni őket, hogyan dolgoznak és mit tesznek személy szerint a társadalom érdekében.*

A felszólaló ezután elismerően szólt a szakszervezet nevelő tevékenységéről, a területi bizottság mellett létrehozott ifjúsági bizottságok munkájáról. Ennek ellenére több helyen él a gazdasági vezetők körében és az alapszervezetekben az a tudat, hogy az ifjúság nevelése kizárólag a KISZ feladata. Ezen feltétlenül változtatni kell. *A fiatalok egyébként nagyra értékelik, hogy a Vasutasok Szakszervezete mindig hatékonyan segíti az ifjúság érdekeinek érvényesülését,* s büszkék arra, hogy az 1016/1967-es kormányrendelet végrehajtási utasítását elsőként a vasútnál készítették el, és azóta is igazgatóságl, vagy még magasabb szinten minden évben napirenden tartják. Szavait így fejezte be:

— *Nincs olyan munkaterület az életben, ahol értelmes célok elérésére ne lehetne a fiatalokat mozgósítani.*

PÁNTI BÉLA:

A nyugdíjasok kérését tolmácsolom



Pánti Béla, a szakszervezet alelnöke, a központi vezetőség mellett működő nyugdíjas szakbizottság vezetője a több mint 90 ezer nyugdíjas problémáit, gondjait tárta a kongresszus elé.

— *Azt hiszem* — mondotta — *nem kell külön hangsúlyozni, hogy a munkában elfáradt, megöregedett emberek életét szebbé tenni, problémáikkal foglalkozni és azokra megoldást keresni nemcsak érdekvédelmi feladat, hanem az öregkort megtisztelő kötelesség is. Ez vezette szakbizottságunkat is javaslatainak megtételénél, az elfogadott javaslatok megvalósításánál.*

A gondok, problémák említése közben szóba hozta, hogy — bár legújabb nyugdíjtörvényünk a legjobb a világon, mivel az annak alapján kapott nyugdíjak összege már megközelíti a fizetés 90—100 százalékát — *a vasútnál hat nyugdíjrendelet szerint folyósítják a nyugdíjakat.* A régebben nyugdíjazottak gyakran hangot adnak jogos elégedetlenségüknek és a hátrányos megkülönböztetés még inkább kiütközik az általános évi 2 százalékos emelések után.

— *A kisjövedelmű nyugdíjasok kérését tolmácsolom: ha a népgazdaság teherbíró képessége azt lehetővé teszi, már a következő esztendőben vállaljon az állam nagyobb részt a kis nyugdíjasok szociális helyzetének javításából* — mondotta.

Ezzel párhuzamosan a gyermekeknek az idős szülők iránti kötelességét, felelősségérzetét is felvetette a hozzászóló. *„Ne adjon egyetlen szakszervezeti bizottság sem segítséget ahhoz, hogy jó anyagi helyzetben levő gyermek szociális otthonban helyezze el szüleit, csak azért, hogy ezáltal nagyobb kényelmet biztosítson önmagának”* — mondotta, majd a szakszervezeti, illetve társadalmi tennivalókkal kapcsolatos javaslatai között említette meg, hogy a jó erőben, egészségben levő, főként kis jövedelmű nyugdíjasok kereseti korlátozását helyes lenne megszüntetni.

LUKÁCS ISTVÁNNÉ:

A vasútnál kevés nő van vezető állásban



Lukács Istvánné, a budapesti területi bizottság küldötte a dolgozó nők politikai, gazdasági és szociális helyzetével kapcsolatos tapasztalatait tárta a kongresszus elé. Véleménye szerint *a női egyenjogúsággal nincs különösebb baj.* Élve a lehetőségekkel, többségük sikeresen halad az általános művelődés, a szakmai fejlődés, a politikai ismeretek bővítése útján.

A küldött a problémákat inkább abban látja, hogy a nők közül egyesek, leginkább a falvakban élők — kisebbségi érzésük vagy helytelen szemléletük miatt — nem kapcsolódnak be a mozgalmi munkába, a helyi párt- vagy szakszervezeti alapszervezetek által indított politikai oktatásba. Gyakran otthoni sok munkájukra hivatkoznak, de ez az állítás nem mindig helytálló. Hetenként egy-két órát szinte mindenki szakíthat magának, ha megvan a készsége, hogy részt vegyen a társadalmi feladatokban, a politikai oktatásban. De ez csak a nők kisebb részére érvényes.

Ennek ellenére — állította Lukács Istvánné — *a vasútnál viszonylag kevés nő van vezető állásban, mert él még az a maradi nézet, hogy a nők erre alkalmatlanok.* A tapasztalatok alaposan rácáfoltak már erre a nézetre.

Lukács Istvánné ezután a női munkahelyek szociális ellátásának, az egyedülálló és sok gyermekes anyák helyzetének javítását, szakmai továbbképzésük biztosítását sürgette.

GIUSEPPE FOCO:

Világszerte megnőtt a szakszervezetek szerepe



— *Nagyon örülök és megtiszteltetésnek veszem, hogy részt vehetek az önök kongresszusán.* — ezekkel a szavakkal kezdte beszédét *Giuseppe Foco*, a Közlekedési, Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének titkára. — *Ismerjük azokat az erőfeszítéseket, melyeket annak érdekében tesznek, hogy az ország lakossága számára kényelmes, gyors közlekedést biztosítsanak. S mindez együtt jelentkezik a szakszervezeti problémákkal, melyekről a beszámolóban és a vita során is oly sok szó esett.* A munkakörülmények javítása, a balesetelhárítás, az egészségügy, a szakmai képzés mind-mind olyan feladatok, amelyek megoldásával jelentősen elősegíthetik a szocializmus építését hazájukban. Ez a munkájuk ugyanakkor hozzájárulást jelent a világ vasutas dolgozóinak harcához, akik azért küzdenek, hogy az egész világon győzzön a szabadság és a nemzeti függetlenség, győzzön az imperializmus és a háború elleni harc. Nekünk, mint a nemzetközi szövetség tagjainak segíteni kell a kapitalista országok vasutasainak harcát, hogy előbbre vigyük követeléseiket és akcióprogramjuk megvalósítását.

Giuseppe Foco a továbbiakban a szakszervezetek megnövekedett szerepéről beszélt. *A dolgozók védelme megköveteli, hogy a szakszervezetek harcoljanak a munkanélküliség, a fizikai túlterheltség ellen és megtalálják a balesetelhárítás és a betegbiztosítás hatékonyabb formáit.* A kapitalista országokban nemcsak ezekért, hanem az elbocsátás ellen, a bérek emeléséért és az árak rögzítéséért, a nyugdíjak emeléséért és az egyenlő munkáért egyenlő bért jelszó megvalósításáért is küzdeni kell.

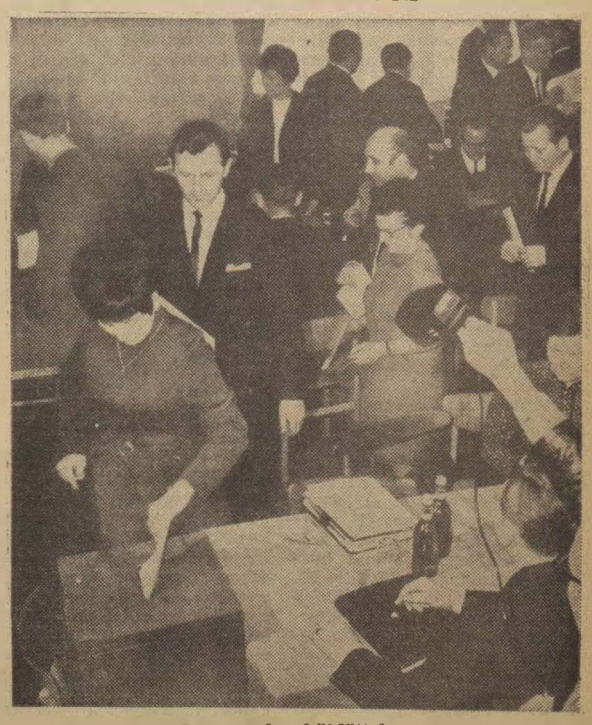
— *Örömmel tapasztaltam, hogy az önök kongresszusán kifejezésre juttatták testvéri szolidaritásukat a monopóliumok, a kizsákmányolás ellen harcot folytató vasutas testvéreik iránt. Befejezésül engedjék meg, hogy a magam és a szakmai szövetség nevében sok sikert és boldog jövőt kívánjak önöknek és országuknak.*

Giuseppe Foco hozzászólása után az elnök az idő előrehaladottsága miatt lezárta a vitát. Jóllehet a kongresszus titkárságához még 34 küldött juttatta el felszólalását.

A vitában elhangzott felszólalásokra *Szabó Antal* főtitkár válaszolt. A kongresszus vitáját magas színvonalúnak értékelte, mert valamennyi felszólaló konkrét példákkal támasztotta alá az írásos és szóbeli beszámolót és a határozati javaslattervezetet.

— *A központi vezetőség nevében megköszönöm a bizalmat, a munkánkhoz nyújtott segítséget. Meggyőződésem, hogy az új központi vezetőség hasonlóan, eredményesen tevékenykedhet, ha a tagsággal egységben törekszik az elfogadott határozatok következetes végrehajtására. Munkánk társadalmi háttere, politikai alapja, igen jó. Pártunk politikája, a fejlődés iránya világos útmutatást ad részünkre, hogy mit és hogyan kell végeznünk. A vasutasok hivatásszeretete pedig biztos reményt nyújt arra, hogy nehéz, de szép feladatainkat a jövőben is becsülettel fogjuk ellátni.* — fejezte be zárszavát Szabó Antal főtitkár.

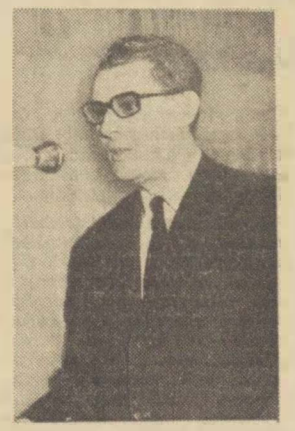
A választás után került sor az új központi vezetőség megválasztására.



Szavaznak a küldöttek

SOMOSKŐI GÁBOR:

A vasút vezetői ne tűrjék el a baleseti veszélyforrásokat



Somoskői Gábor, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a SZOT titkára, a Szaktanács elnöksége nevében meleg szeretettel üdvözölte a kongresszust, annak valamennyi résztvevőjét, majd bevezetőjében arról beszélt, hogy az elmúlt négy év nagyon jelentős helyet foglal el az egész magyar szakszervezeti mozgalom történetében.

A SZOT titkára ezután a vasutas-szakszervezet tevékenységével foglalkozott, *s igen nagyra értékelte az elért eredményeket.* Amikor a X. pártkongresszus határozata és a negyedik ötéves terv célkitűzései nyomán a további feladatokat vette számba, megjegyezte:

— *Teljesen egyetértek azokkal a gondolatokkal, amelyekről Pánti elvtárs beszélt* — mondotta. — *Nagyon nagy gond a nyugdíjas probléma. Nálunk közel másfél millió ember van nyugdíjban,* s a tavaly hozott intézkedésekkel, amelyek közel egymilliárd forint kiadását jelentik, az állam és a szakszervezeti mozgalom nem tekintette és nem tekinti lezártnak a nyugdíjasok problémáját. Már csak ezért sem, mert — figyelembe véve a felszabadulás óta eltelt 26 esztendőt — társadalmunk olyan rétegéről van szó, amely tevékenyen hozzájárult a termelt értékek előállításához, növeléséhez. De tudni kell azt is, hogy az állam és a szakszerveti mozgalom csak részben tudja magára vállalni a nyugdíjasok terhelt, gondjait. *A népgazdaság anyagi lehetőségein túl szükséges, hogy a család, a gyermekek is hozzájáruljanak az idős szülők gondjainak megoldásához.* Nincs és nem volt olyan társadalom, ahol az efféle anyagi terheket csak az állam viselte volna. A szakszervezetek XXII. kongresszusa egyébként ismét foglalkozik majd a nyugdíjasok helyzetével, a gondjaik megoldására irányuló kérdésekkel.

Somoskői Gábor a továbbiak során hasznos tanácsokkal segítette szakszervezetünk munkáját.

— *Azt javaslom, hogy a kongresszusi vita összegezése után a szakszervezet elnöksége a legégetőbb problémák megoldása céljából készítsen ajánlást a szakszervezeti mozgalom XXII. kongresszusa elé.*

Rámutatott azonban arra is, hogy hol, miben kell saját hatáskörben nagyobb következetességgel dolgozni a vasutasok érdekében, amint azt a központi vezetőség beszámolója is helyesen mérlegelte. *Elsőként a személy- és áruszállításhoz rendelkezésre álló kapacitás jobb kihasználására hívta fel a figyelmet, majd a munkaidő-csökkentés alapelveinek érvényesítési lehetőségeire mutatott rá.* Kérte a vasút vezetőit, ne tűrjék az egyébként is veszélyes üzemben külön jelentkező baleseti veszélyforrásokat. A létszámhiány miatt pedig nem síránkozni kell — ahogy egyesek teszik —, hanem intézkedéseket tenni a munkakörülmények további javítására, az utánpótlás szervezettebb biztosítására, a szociális elmaradottság megszüntetésére.

— *Ha kell, ha a helyzet megkívánja* — emelte fel hangját a SZOT titkára —, *ultimátumot is lehet üzenni a szolgálati vezetésnek.* Ha azt tapasztalják a szakszervezet vezetői, hogy a biztonságosabb munkakörülményeket illetően a körültekintően megjelölt határidő után sem következik be javulás, *kötelességüknek tesznek eleget, ha az ilyen üzemrészben, műhelyben vagy vonalon a dolgozók testi épsége védelmében leállítják az üzemeltetést.* Ez természetesen nagyon felelős, meggondolt, körültekintő előkészítést igényel. De — ha a politikai fellépés, egyeztetés nem vezet eredményre — az ilyen határozottság nemcsak indokolt, hanem szükséges is.

Végül szóvá tette, hogy a vasúton belül az egyes igazgatóságok, csomópontok, szolgálati főnökségek nem mindig élnek a részükre biztosított önállósággal, ami gátolja az üzemi demokrácia fejlesztését. A menetrendszerű szállításnál ugyan a központi utasításnak szinte parancsszerűen kell érvényesülnie, de például munkaügyi kérdésekben vagy ahol az általános rendelkezéseken belül *több intézkedési szabadságot lehet és kell adni a szolgálati vezetésnek,* nagy még a bátortalanság, ezen pedig a szakszervezet és a szolgálati vezetés együttműködése sokat javíthat.

DR. MÉSZÁROS KÁROLY:

A szállítás fő teherviselője továbbra is a vasút marad



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes a MÁV vezérigazgatója azzal kezdte felszólalását, hogy először vesz részt a vasutas-szakszervezet kongresszusán, éppen ezért nagy érdeklődéssel, őszinte meghatottsággal figyelte a tanácskozás munkáját.

— *Úgy érzem, hogy a központi vezetőség beszámolója és a vitában elhangzott hozzászólások olyan folyamatot tükröznek, amely egyértelműen mutatja a vasút jelenlegi helyzetét* — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. — Ugyanakkor a jelentős elemző, értékelő és a feladatokat meghatározó része olyan, amely tükrözi, hogy a szakszervezet a vezetés minden szintjén partnere a gazdasági vezetőknek. Nagyon fontos kérdés ez, főként azért, mert a munkában közösen kell a terheket viselni.

Ezután a párt gazdaságpolitikájáról beszélt. Mint alapvető tézist említette, hogy a negyedik ötéves terv során a népgazdaság úgynevezett infrastruktúrális részei, a kereskedelem, a közlekedés és a lakásépítés gyorsabban fejlődnek, mint a termelőágazatok.

— *A mi gazdaságpolitikai célkitűzéseink részben a negyedik ötéves terv célkitűzéseiből és a közlekedéspolitikai célkitűzésekből adódnak* — mondotta. — *Itt egy pillanatra azért állnék meg, mert a vasúton belül is nagyon sok téves nézet uralkodik a közlekedéspolitikai koncepció gyakorlati végrehajtásával kapcsolatban. Sokan azt hitték, hogy a gyenge forgalmú vonalak felszámolásával a vasút a közlekedésen belül egy fokozatosan megszűnő kategória. Meggyőződésem, ma már mindenki előtt világos, hogy a szállítási feladatok fő teherviselője, hordozója továbbra is a vasút marad,* s továbbra is döntően a vasút munkájától függ a többi közlekedési ágazat munkája. A szállítási teljesítmények túlnyomó többségét, 65—70 százalékát a jövőben is a vasút adja.

Sokat vitatkoznak arról is, hogy milyen céljai vannak a közlekedéspolitikának. A közlekedéspolitika gazdaságpolitika, a gazdaságpolitika pedig eszköze a pártpolitikának. Tehát a vasútpolitika is olyan politika, amely a társadalompolitikai igények kielégítését szolgálja. *Legfőbb célja az áru- és személyszállítás népgazdasági szinten történő kielégítése. Ennek kell alárendelni azokat az eszközöket, amelyek a közlekedési ágak munkamegosztásából következnek.*

Részletesen foglalkozott a miniszterhelyettes a vasút fejlesztési kérdéseivel. Annak a véleményének adott kifejezést, hogy a negyedik ötéves tervet kedvező feltételek mellett kezdtük. A vasút fejlesztése sokkal jobban biztosított, mint a korábbi tervidőszakokban bármikor. A fejlődés szempontjából megnyugtató az is, *hogy a vasutasok bérszínvonala az elkövetkezendő években gyorsabban növekszik, mint a népgazdaság egyéb ágazataiban.* Fejlesztésre és korszerűsítésre 30 milliárd forint áll rendelkezésre. Ez jelentős összeg. A vasútnak ebből kell megoldania azokat a feladatokat, amelyek a fejlesztés szempontjából a legfontosabbak.

— A munkaeszközök és a munkamódszerek megváltozásával már eddig is tartalmi változás következett be a vasút munkájában — folytatta gondolatait. — Ennek magával kell hozni a szervezeti formák bizonyos módosulását is. Ez azonban nem valamiféle átszervezés, amiről egy idő óta nagy előszeretettel beszélnek az emberek. Itt arról van szó, amit a központi vezetőség határozati javaslata is nagyon helyesen leszögez: *a korszerű vezetésben és a korszerű szervezeti formák kialakításában mielőbb előre kell lépni.*

A vitában elhangzott észrevételeket, javaslatokat, amelyek úgy gondolom, hogy nagy tanulságul szolgálnak számunkra, számomra is, *az újonnan megválasztandó központi vezetőséggel együtt megvizsgáljuk és ahol lehetséges, megtesszük a szükséges intézkedést. Most pedig engedjék meg, hogy megköszönjem a szakszervezet igen korrekt segítségét, amelyet az első hónapokban adott munkámhoz.* Ez a segítség nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy tisztán lássak a vasút munkájában. Úgy látom, hogy a követelmények értékrendjében a szakszervezet munkája magas helyet foglal el. Azokban az eredményekben, amelyet eddig elértek és az előttünk álló feladatok megoldásához, mint eddig, *ezután is biztosítják a vasutas törzsgárda mintegy százezres tábora.* Olyan erő ez, amellyel a népgazdaság egyetlen ágazata sem rendelkezik, s amelyre minden időben lehet számítani. — e szavakkal fejezte be felszólalását a miniszterhelyettes.

A Vasutasok Szakszervezete újonnan megválasztott Központi Vezetősége

Acsai Mihály Szeged, területi bizottság, *Ambrus István* Szombathely, Vontatási Főnökség, *Auguszt János* Szombathely, területi bizottság, *Bata Ferenc* Szombathely, Járműjavító Üzem, *Berta István* szakszervezeti központ, *Békés Sándor* Budapest, területi bizottság, *Bónis Lajos* GYSEV Igazgatóság, *Csiki Lajos* Debrecen, Járműjavító Üzem, *Demeter Géza* Záhony, Vontatási Főnökség, *Dénes Sándor* Debrecen, Vontatási Főnökség, *Fehér László* Vasúti Főosztály, kibernetikai osztály, *Fekete Sándor* Debrecen állomás, *Gazdag Lászlóné* Budapest, MÁV Hidépítési Főnökség, *Gazsi Lajosné* Szeged, Vasútigazgatóság, *dr. Gróf József* Utasellátó Vállalat, *Gulyás János*, szakszervezeti központ, *Gyócsi Jenő*, Vasúti Főosztály, 8. szakosztály, *dr. Iláhn Elemér* MÁV rendelőintézet, Pécs, *dr. Hegedűs Károlyné* Miskolc, Gömöri pu., *Hontvári József* Budapest, területi bizottság, *Juhász Lajos* Miskolc, Vasútigazgatóság, *Kajcsa József* szakszervezeti központ, *Kalász Ferencné* Balatonszentgyörgy állomás, *dr. Karácsony Éva* MÁV Kórház és Rendelőintézet, *Katkó Elemér* Záhony állomás, *Kellner István*, szakszervezeti központ, *Keszei Károly* Magyar Országos Horgász Szövetség, *Kinczli József* Pécs, területi bizottság, *Klujber Imréné* MÁV Kórház és Rendelőintézet, *Koszorús Ferenc* MSZMP Központi Bizottsága, *Kovács István* Dombovár, Építési Főnökség, *Kovács László* Utasellátó Vállalat, *Kozári József* MSZMP Központi Bizottsága, *Krekó Ferenc* szakszervezeti központ, *Kulcsár József* Debrecen, MÁV Építési Főnökség, *Kummer István* Vasúti Főosztály, 6. B. osztály, *Meggyes István* Bp. Keleti Vontatási Főnökség, *Mezei István* Miskolc-Tiszai pu., *Miskolci Sándor* Miskolc-Tiszai pu., *Molnár Gábor* Békéscsaba állomás, *Molnár György* szakszervezeti központ, *Nagy Éva* Szombathely, Vasútigazgatóság, *Nagy Istvánné* Debrecen állomás, *Nagy Tiborné* Utasellátó Vállalat 19. sz. üzem, *Németh Ilona* Szombathely, Vasútigazgatóság, *dr. Pálmai István* Bp. MÁV Magasépítési Főnökség, *Pánti Béla* nyugdíjas, *Pintér Lajos* nyugdíjas, *Pere József* szakszervezeti központ, *Pusztai József* GYSEV, *Püski Imre* Békéscsaba, Vontatási Főnökség, *Rausch János* Sárbogárd, Pft. X. pm. szakasz, *Rácz Kálmán* Szeged, Vasútigazgatóság, *Rékasi István* Budapest, területi bizottság, *Réfalvi Tibor*, szakszervezeti központ, *dr. Rimóczi László*, Vasúti Főosztály, 3. szakosztály, *Siska Andrásné* Nyíregyháza, Vontatási Főnökség, *Szabári Bertalan* Bp., Hámán Kató Vontatási Főnökség, *Szabó Albertné* Győr, Pályafenntartási Főnökség, *Szabó Antal*, szakszervezeti központ, *Szabó József* Veszprém-külső állomás, *Szarka Lajos* Szombathely, területi bizottság, *Szenes Ottó* Szolnok állomás, *Szentannai Józsefné* Pécs állomás, *Szücs István* Salgótarján, Vontatási kirendeltség, *Temesi Béla*, Északi Járműjavító Üzem, *Tóth Györgyné dr.*, Vasúti Főosztály, *Tóth Kálmán*, MÁV Kitérőgyártó Üzem, Gyöngyös, *Tuczai Gyula* Szombathely, területi bizottság, *Ürögi József*, MÁV Tisztképző Intézet, *Varga Erzsébet* Felsőzsolca, MÁV Kertészet, *Varga István* Miskolc, Vasútigazgatóság, *Végh Ferenc* Budapest, területi bizottság, *Vén Ferenc* Kiskunhalas, Pft. Főn. XXIV. pm. szakasz, *Veszely József* Nagykanizsa, Vontatási Főnökség, *Vincze Károly* Miskolc, Vontatási Főnökség, *Volosinovszki János* Debrecen, területi bizottság, *Zemliczky Katalin* Bp. Nyugati pu., *Zombori Lajos* Miskolc, területi bizottság.

A Vasutasok Szakszervezete Számvizsgáló Bizottságának újonnan megválasztott tagjai

Csóti István elnök (Vasúti Főosztály 4. Pénzügyi Szakosztály), *Békési Antal* (Északi Járműjavító Üzem), *Burán Károlyné* (MÁV Nyugdíjhivatal), *Deák Ferencné* (Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság), *Erdei Lajos* (Landler Járműjavító Üzem), *Kalmár János* (Budapesti Vasútigazgatóság), *Keresztúri Pál* (Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság), *Konka László* (Budapesti Vasútigazgatóság Számviteli Főnökség, *Polgár Sándorné* (MÁV Közegészségügyi Intézet), *Szamosi Aladár* (MÁV Tervező Intézet), *Tóth Béláné* (MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet).

Az elnökség tagjai

Az újonnan megválasztott központi vezetőség — közvetlenül a választás után — megtartotta első ülését, melyen titkos szavazással megválasztotta a 15 tagú elnökséget és a tisztségviselőket.

A szakszervezet elnöke: *Gyócsi Jenő*, alelnökök: *dr. Tóth Györgyné* és *Pánti Béla*. Főtitkár: *Szabó Antal*. Titkárok: *Gulyás János* és *Molnár György*. Az elnökség további tagjai: *Acsai Mihály, Kinczli József, Krekó Ferenc, Meggyes István, Rékasi István, dr. Rimóczi László, Rétfalvi Tibor* és *Ürögi József*.

A központi vezetőség megerősítette funkciójukban illetőleg megbízta az osztályvezetőket és a szakbizottságok vezetőit. A központi vezetőség osztályainak vezetői: *Rétfalvi Tibor* szervezési és káderosztály, *Pere József* gazdasági és pénzügyi osztály, *Krekó Ferenc* társadalombiztosítási osztály, *Kajcsa József* közgazdasági osztály, *Berta István* munkavédelmi felügyelőség, *Kellner István* kultúr- nevelési- és sportosztály. A Magyar Vasutas felelős szerkesztője: *Visi Ferenc*.

A központi vezetőség szakbizottságainak vezetői: forgalmi szakbizottság *Békési Sándor;* vontatási szakbizottság *Szücs István;* pályafenntartási távközlési és építési szakbizottság: *dr. Pálmai István;* ipari szakbizottság *Temesi Béla;* szociális bizottság *Krekó Ferenc;* nőbizottság *dr. Tóth Györgyné;* ifjúsági bizottság *Molnár György;* nyugdíjas szakbizottság *Pánti Béla*.

A kongresszus távirata az Amerikai Egyesült Államok budapesti nagykövetségéhez

A magyar vasutas dolgozók mélységes felháborodással tiltakoznak amiatt, hogy az Amerikai Egyesült Államok kormánya a különböző igérgetések ellenére az indokínai háború befejezése helyett, agresszióját egyre szélesebb területre terjeszti ki. Ez az esztelen háború ártatlan emberek ezreinek életét követeli és egy újabb világháború kirobbantásának veszélyét rejti magában. Amikor a haladó emberiség mérhetetlen erőfeszítéseket tesz a világbéke fenntartásáért, az emberi jólét növeléséért, az elmaradott országok felemeléséért, ugyanakkor az Amerikai Egyesült Államok kormánya dollármilliárdokat fordít az emberiség irtására.

A vasutasok szakszervezetének VIII. kongresszusa a magyar vasutasok nevében támogatja a világ haladó erőinek, köztük az amerikai népnek a világbéke helyreállításáért folyó erőfeszítéseit, s követeli az indokínai háború azonnali befejezését.

Budapest, 1971. március 17.

A Magyar Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának részvevői

Kocsitakarítók

Miskolc-Tiszai pályaudvaron a kocsitakarító részlegnél 112 nő dolgozik. Napi tevékenységük a kocsik tisztításában, takarításában merül ki. Nem lebecsülendő munka amit végeznek, hiszen naponta 120 kocsit kell kitakarítaniuk és ezen felül 20 kocsinál el kell végezni a nagytisztítást is.

Éves vállalásukban elsősorban a minőségi munka megjavítására tettek felajánlást. Vállalt kötelezettségüket teljesítették. Erre a legnagyobb biztosíték a jövőben is, hogy a részleg valamennyi dolgozója szocialista brigádban dolgozik. Az értékelések alapján egy arany-, egy ezüst- és három bronzjelvénnyel kitüntetett brigáddal büszkélkedhetnek.

A napi szakmai tevékenység mellett derekasan kiveszik részüket a társadalmi munkából is. A szakszervezeti bizottság véleménye az is, hogy Miskolc-Tiszain az egyik legjobban működő műhelybizottság a kocsitakarítóké. Mindenki szervezett dolgozó és nincs tagdíjlemaradásuk, de olyan megmozdulás sem, amiből ki ne vennék a részüket.

Minden nő egyben tagja a vöröskeresztnek, és nem egy többszörös véradó. *Nagy IV. Sándorné, Csákány Andrásné, Majár Ferencné* kitüntetésben is részesült.

A kocsitakarítók jó munkája azon is alapszik, hogy a dolgozók között jó az összhang, rendszeresen megtartják a bizalmi és műhelybizottsági értekezleteket, ahol a problémákat bátran felvetik, és azon a vezetőség igyekszik is segíteni.

Kisvárdai János

HÍREK

Ünnepi műszak. Március 29-től április 4-ig ünnepi műszakot tart a tapolcai vontatási főnökségnél Kovács II. Gyula mozdonyvezető Zalka Máté ezüstkoszorús szocialista brigádja, a felszabadulás 26. évfordulója tiszteletére. Az ünnepi műszak része annak a felajánlásnak, amelyet az idei terv sikeres teljesítése, illetve túlteljesítése érdekében vállaltak — a Zalka Máté brigád felhívására — a tapolcai csomópont szocialista brigádjai.

— Szocialista brigádvezetők tanácskoztak Debrecen állomáson. A március elején rendezett tanácskozáson részt vett 47 brigádvezető egyeztette a felajánlásokat a forgalmi szolgálat elé célul tűzött ideiglenes tervfeladatokkal. A múlt évi vállalások értékelése után Németh József kereskedelmi állomásfőnök-helyettes bejelentette, hogy 9 brigád 66 tagja elnyerte a bronz-, illetve ezüst fokozatú kitüntetést, hozzá összesen 19 800 forint jutalmat.

— A közlekedés kiváló dolgozója. Kenyeres Ferencné, Franciavágás állomás forgalmi szolgálattevője, a veszprémvarsányi szakszervezeti bizottság nőfelelőse, a nemzetközi nőnap alkalmából. A közlekedés kiváló dolgozója kitüntetésben részesült. 22 éve dolgozik a vasútnál, s csaknem 15 évig volt szakszervezeti bizalmi. Ha társadalmi elfoglaltsága, munkatársainak érdeke elszólítja szolgálatától, munkahelyén a férje helyettesíti, aki szintén forgalmi szolgálattevő.

— Ismét az első helyen. Vándorzászlót, oklevelet, pénzjutalmat kapott a múlt évi helytállásáért a békéscsabai MÁV-Volán komplex brigád. Tagjai a kocsirakományok kirakási idejét 22, a darabáruk kirakási idejét 12 százalékkal csökkentették. Az igazgatóság és az állomás vezetői az értékeléskor megállapították, hogy a siker titka a munka jó szervezésében rejlett.

— 125 000 forint kártérítést fizetett ki március 5-én az Állami Biztosító Király Barnának, a Landler Járműjavító marósának, aki január 8-án utasként balesetet szenvedett a Nyugati Pályaudvaron. A kártérítés alapját nevezett évi szabadjegy betétfüzetére váltott ötforintos biztosítási bélyeg képezte.

Halálozás. Nagy részvéttel kísérték utolsó útjára Budafokon a 104 éves korában elhunyt Helesfai János MÁV-nyugdíjas osztályvezető-helyettest. Temetésén a Déli pályaudvar dolgozóinak nyolctagú küldöttsége is részt vett, s a szakszervezet nyugdíjas csoportjának nevében koszorút helyeztek el leghűségesebb tagtársuk sírján.

A meghalt helyett 300 apa

Zalaegerszeg, vontatási főnökség. Szürke épületek, komorság, füst. Közelről oldottabb a milió. Tisztaság, rend mindenütt. A bejáratnál egészen friss üzemi híradó, rajta három év körüli kisgyermek fényképe. Az alatta levő rövid szövegből az idegen csak annyit tud meg, hogy *egy meghalt dolgozó árvája, Tamáska áll a fotón*, akinek nevelését segítik az itt dolgozók.

Mi van emögött a szűk szavú híradás mögött? *Kiss Róbert* vontatási főnök és *Kovács Sándor* szb.-titkár szavai nyomán bontakozik ki ez a 3 és fél évvel ezelőtti tragédia és ami azóta történt.

— 1967 júliusában Veszprémbe ment tőlünk kisegítőbe Horváth Ernő 24 éves mozdonyfűtőnk. Onnan Győrbe vezényelték, ahol sajnos munka közben halálos áramütés érte. Zalabéren fiatal özvegyasszony és 6 hónapos kisfiú maradt egyedül — mesélik még mindig megrendülten. — A temetésen megfogadtuk: *a főnökség 300 dolgozója pótolja — már amennyire ez lehetséges — a meghalt apát.* A temetési szertartás után odajött hozzánk a meghalt egyik testvére, s azt mondta, hogy szavunkon fog bennünket. Mondtuk, egész nyugodtan.

— A temetés utáni termelési tanácskozáson kollektívánk úgy döntött, hogy minden év június és december hónapjában valamennyiünk erejéhez mérten pénzt ad a kis árvának 10 éves koráig — mondja a szakszervezeti bizottság titkára. — Az összegyűlő forintokat takarékbetétbe rakjuk, s Tamáska 10. születésnapján letétbe helyezzük a gyámhatóságnál. Az így megtakarított összeget tizennyolc esztendős korában kapja kézhez. *Jelenleg 6200 forint van már Tamáska „bankjában".* Apja fényképét az oktatóterem falára akasztottuk ki, hogy mindig köztünk legyen. Enélkül sem tudnánk és nem is akarjuk elfelejteni. Rendes, jóravaló munkatárs volt.

— Tamáska sorsát figyelemmel kísérjük. Szinte állandóan tudjuk, hol tart a fejlődésben. Segítjük majd a pályaválasztásnál is, ha odajut. Ha vasutas lesz, fokozottan támogatjuk életútján.

Adódik olyan eset is, hogy már nem is egészen fiatal dolgozó kisiklott életét kell rendbehozniok. A kollektíva egyharmad része szocialista brigádban dolgozik. *Ezekre az emberekre mindenben lehet számítani.* Szavukból s a főnökségen látottakból megállapítható, hogy példás az együttműködés a gazdasági vezetés és a szakszervezet között. Mindenről közösen, egyetértésben döntenek. Aktívahálózatuk segítségével eljutnak minden dolgozóhoz, a betegekhez is. *Takács Miklós* motorszerelő, sok zalai dombot megmászott már beteglátogató útjai során. Véradással is segítik a rászorulókat. Tavaly 90-en adtak vért. *Bödör József* huszonhatszoros véradó.

— Együtt valljuk — mondta Kiss Róbert és Kovács Sándor —, *hogy az emberekkel bánni tudni kell.* Mi most már lassan megismertük, kivel hogyan tudunk célt érni: kinél hatásos a szép szó, s kinél eredményesebb az „emeltebb hang".

Sz. T.

Arcok a kongresszusról

Fények villannak a kongresszusi teremben. Amint egy-egy hozzászóló fellép a vörös drapériás szónoki emelvényre, a televízió operatőrének, a filmesek reflektorainak, a fotoriporter örökvakujának kereszttüzébe kerül. Mi is ráirányítottuk „lencsénket", az újságíró szemének kutató teleobjektívjét a VIII. kongresszus tanácskozásának néhány jellegzetes résztvevőjére, akiknek szava, egyénisége, előadásmódja valamilyen oknál fogva különösen megragadó volt.

A forgalmi mérnök

Enyhe mosoly suhan át a tömött széksorokon, amikor az elnök, *Miskolczi Sándor* miskolci küldöttet szólítja az emelvényre. Az első pillanatban valóban tréfásnak tűnik: *egy Miskolci, aki miskolci.* Középtermetű, szinte srácosnak látszó, karcsú, fiatalember jelenik meg a mikrofonnál. Érdemes odafigyelni arra, amit mond. A vonatkísérők, kocsirendezők, a sarusok gondjairól beszél meggyőződéssel, meggyőzően. Amikor később gratulálunk hozzászólásához és saját dolgairól, munkájáról kérdezzük, a következők derülnek ki: *forgalmi mérnök és Miskolc—Tiszai pályaudvar műszaki állomásfőnök helyettese.* Pályáját egész fiatalon, forgalmistaként kezdte, aztán két évig állomásirányító, majd most, hogy nem rég MÁV-ösztöndíjjal forgalmi mérnöki diplomát szerzett, ő a legfiatalabb állomásfőnök-helyettes. Most is tanul: *mérnök-közgazdász képesítést akar szerezni a Műszaki Egyetemen.* Már diplomatervén dolgozik. Egyébként vasutas „dinasztia" tagja: *nagyapja a miskolci járműjavítóban dolgozott, apja mozdonyvezető, huga, öccse is vasutas.* Nős, két gyermek apja és mindössze alig 30 éves. Él-hal a forgalmi szolgálatért és át van itatva műszaki szemlélettel, mert — mint mondja — a vasutat csak a forgalom, a vontatás, a pályafenntartás és a távközlés biztosítóberendezés szintézisében tudja elképzelni. Eszménye: a hatékony, gazdaságos vasút, korszerű technikával.

Saját tételének bizonyítéka

Jó megjelenésű fiatalasszony *Lukács Istvánné* salgótarjáni személypénztáros, a budapesti területi bizottság küldötte, a nőbizottság tagja. *Hogy „tárjaani" rögtön elárulja ízes, palócos kiejtése.* Ez azonban csöppet sem zavaró, sőt érdekesen színezi kerek, értelmes mondatait, amelyeket eleinte lámpalázasan formál, hiszen élete első kongresszusi felszólalását mondja. Amikor aztán észreveszi, milyen érdeklődéssel hallgatják, emelt hangon száll síkra a nők felelős munkakörökbe helyezéséért. Határozottan, tételszerűen jelenti ki: *„A nők munkaintenzitása, munkafegyelme van olyan, mint sok férjié".* Amikor a tanácskozási szünetben életéről, munkájáról faggatjuk, úgy tűnik, tételének saját maga az élő bizonyítéka, *mert a szolgálaton és a családján kívül minden idejét a társadalmi munkának szenteli, állandóan kint van a területen és mint nőbizottsági tag a nők ügyeivel foglalkozik. No és tanulással.* A tarjáni közgazdasági technikum esti tagozatán képezi magát, szeretné szakmai ismereteit és általános műveltségét magas színvonalra fejleszteni. Férje is vasutas, de szakmájában tavaly kicsit „hűtlenkedett", mert átment a tarjáni kohászathoz szállítási üzemvezetőnek. *Ám öt hónap elteltével visszahozta a „honvágy" a vasúthoz, s most Salgótarján-külsőn kereskedelmi tartalékos.*

Felfedezés

Már az előtte szóló beszéde alatt előre jön a miskolci küldöttek csoportjából és úgy helyezkedik el a szónoki emelvény közelében, hogy ha szólítják, késedelem nélkül elfoglalhassa helyét a mikrofonnál. Szerényen, nyugodtan üldögél, csak meleg, barna tekintetében csillog némi izgalom. Korántsem a lámpaláz jele, mert amikor fellép a dobogóra és beszélni kezd, a lázas csillogás egész egyéniségéből áradni kezd és érződik, hogy belső fűtöttsége egy örökké tevékeny, lelkes ember állandó, alkati tulajdonsága. *Pólik Andrásné*, a miskolci TBFF füzesabonyi fenntartási szakaszának dolgozója már első mondataival csatát nyer. A suttogás, papírzörgés és a többi nesz pillanatok alatt elhalkul, minden tekintet reá szegeződik. *„Papír nélkül" beszél, szavait takarékos, rövid, de határozott mozdulatokkal kíséri, összhangban mondanivalójával.* Szakszolgálatának szépségeiről, fontosságáról, a nők helyzetéről szól. És — kér is, de úgy, hogy minden mondatából kitetszik: *elsősorban maga akar adni, segíteni.* Hozzászólása elég hosszú, de a kongresszus ernyedetlen figyelemmel hallgatja és végül hosszan — megtapsolja.

Ki ez az energikus, kicsi asszony? *Mesterségét a vasútnál kezdte tanulni még az 50-es évek elején, aztán mint műszerész dolgozott a miskolci igazgatóságon. Hamarosan művezetőhelyettes lett az igazgatósági távbeszélő központban, majd a füzesabonyi központ művezetője.* Jelenleg távközlő vonalellenőr. Hatvantól Miskolcig az egész terület vonalainak felügyelője, főművezetője. Ez így nagyon egyszerűen hangoznék, ha nem mondanánk el azt is, hogy közben elvégezte a budapesti *Puskás Tivadar* távközlési technikum levelező tagozatát, a tisztképzőt. Jelenleg a marxista egyetem hallgatója. *Férje forgalmi* szolgálattevő, *Füzesabonyban.*

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

10 számból: 103582/1971. 1. D. A kötelező munkaerőközvetítés rendje a főváros területén.

Pályázati felhívás tanári állások betöltésére.

11. számból: 104704/1971. 3. C. Vasútas dolgozók 1971. évi hastífusz és paratífusz elleni kötelező védőoltása.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM Ára 40 fillér 1971. ÁPRILIS 19.

Záhony és átrakókörzetének fejlesztése az elnökségi ülés napirendjén

A szociális ellátottság nem tartott lépést a műszaki fejlesztéssel

A szakszervezet elnöksége április 9-én ülést tartott. Az első napirend keretében *Záhony és átrakókörzete* dolgozóinak munkakörülményeit javító és szociális ellátottságát biztosító létesítmények fejlesztéséről készült előterjesztést vitatták meg az elnökség tagjai.

A tervgazdasági, műszaki-fejlesztési és munkaügyi szakosztály által készített átfogó anyag, amelyet *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes terjesztett az elnökség elé, a felszabadulástól napjainkig nyomon követi a térség fejlődését. A Szovjetunióval kialakult gazdasági kapcsolataink eredményeként Magyarországra és hazánkon keresztül más államokba irányuló import-, illetve tranzitszállítások következtében Záhony szerepe jelentősen megnövekedett. *Legnagyobb határállomásunk és átrakókörzete ma a külkereskedelem és a vasúti szállítás központja, olyan létesítmény, amelynek működése kihat az egész népgazdaságra.*

Az átrakási teljesítmények időnként ugrásszerű emelkedése miatt évről évre nagyobb létszámot kellett az átrakókörzetbe irányítani. Emiatt, bár a vasút vezetői eddig is központi kérdésként kezelték Záhonyt, *az ellátottság mértéke, színvonala, kezdettől fogva nem kielégítő, és ma is nagy gondot jelent.* A statisztika szerint az átrakandó áruk 60—70 százalékát már gépekkel végzik. Ez jelentős lenne, ha a drága pénzen beszerzett rakodógépek mind üzemelnének. De mivel sok a géphiba, az átrakómunkások tekintélyes része még mindig nehéz körülmények között dolgozik. A szociális ellátottságot illetően különösen nagy a lemaradás. Éppen ezért *az elnökség úgy foglalt állást, hogy tudomásul veszi az előterjesztésben leírtakat és ajánlja a vasút vezetőinek, hogy tekintsék Záhonyt kiemelt beruházásnak.*

Az elnökség, továbbá javasolja, hogy a IV. ötéves terv beruházásait külön vizsgálják meg, és a terv keretén belül szabják meg az egyes létesítmények építésének határidejét. Ha a tervezett létesítmények határidőre nem épülnek meg, *az elnökség felelősségrevonást kezdeményez a mulasztókkal szemben.* A tervezett létesítmények építése mellett sürgősen meg kell javítani az átrakókörzet belső közlekedését és értekezését. Enélkül ugyanis nem lehet megfelelő üzemszervezést kialakítani.

Az elnökség a továbbiakban felhívta a helyi szakszervezeti szervek figyelmét, hogy kísérjék figyelemmel a munkák alakulását, a határidők betartását. A dolgozók között pedig rendszeresen végezzenek felvilágosító munkát, hogy óvják, és az eddigieknél jobban becsüljék meg a több százmillió forint költséggel épülő létesítményeket, gépeket és berendezéseket.

Fő téma:

A közlekedés és hírközlés távlatai

Háromnapos közlekedésgazdasági konferencia Debrecenben

A Közlekedéstudományi Egyesület közlekedésgazdasági szakosztálya és debreceni területi szervezete április 6. és 8-a között *Debrecenben*, a Kossuth Lajos Tudományegyetem aulájában rendezte meg a III. országos közlekedésgazdasági konferenciát. A háromnapos tanácskozáson hazánk számos közlekedéstudományi, közlekedésgazdasági szakembere vett részt.

A konferenciát *Szegedi Nándor*, a debreceni igazgatóság vezetője, a KTE debreceni területi szervezetének elnöke nyitotta meg, majd *Gál István*, az MSZMP Hajdú-Bihar megyei titkára köszöntötte a részvevőket. Ezután *A közlekedés és hírközlés fejlesztésének legfontosabb feladatai* címmel *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter tartott bevezető előadást.

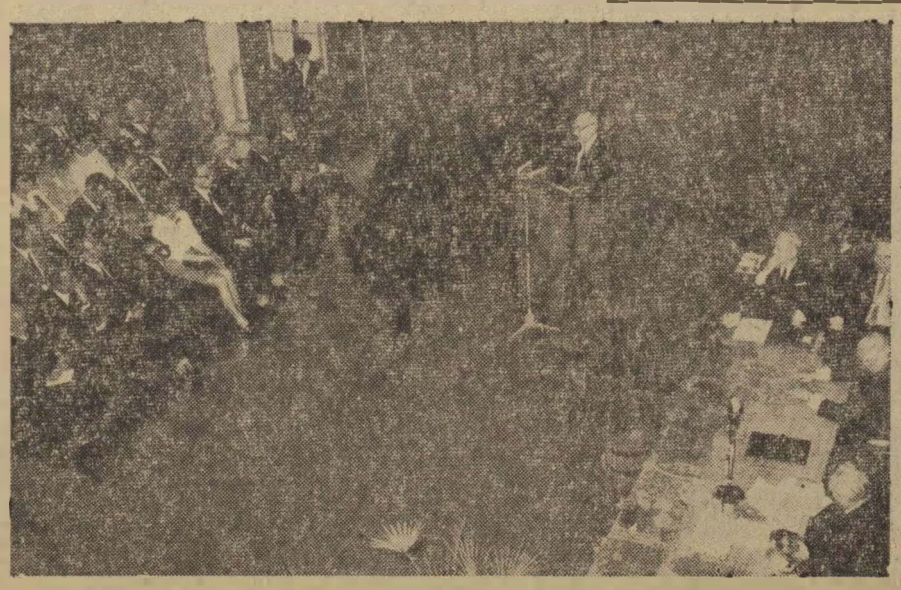
A miniszter bevezetőjében örömmel állapította meg, hogy a közlekedésgazdasági konferenciákon már hagyománnyá vált a közlekedés és hírközlés legfontosabb problémáinak értékelése és megvitatása. Közlekedésfejlesztési törekvéseinket elemezve hangsúlyozta, *hogy helyesen jártunk el, amikor céljainkat jól átgondolt, tudományosan megalapozott koncepcióba foglaltuk.* Ugyanakkor rámutatott, hogy a konferencia egyik fő feladata, választ keresni arra: mennyiben lehetünk elégedettek a közlekedéspolitikai koncepció realizálásának eddigi eredményeivel, milyen problémák, nehézségek merültek fel, hogyan kell alkalmazkodnunk elképzeléseinkkel a tudományos-technikai forradalom, a szüntelenül fejlődő népgazdaság változó viszonyaihoz.

Dr. Csanádi György, a szén- és áruszállításban még meglevő problémákkal kapcsolatban megállapította, hogy a IV. ötéves terv fejlesztési előirányzatai megadják a lehetőséget ahhoz, hogy a kapacitáshiány és a minőségi fejlesztés gondjait megoldjuk. Ezt követően a közlekedés munkaerőgondjaival foglalkozott. Rámutatott, hogy ezen, a munka termelékenységének növelésével, gépesítéssel és automatizálással lehet segíteni.

A bevezető előadás után *Rödönyi Károly*, a miniszter első helyettese *A közlekedés műszaki fejlesztésének fő irányai*, majd *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója pedig *Szervezési és gazdasági feladataink a közlekedésben* címmel tartott előadást.

A következő napon a három előadást tíz korreferátum egészítette ki. *Dr. Holló Lajos*, a tervgazdasági, műszaki-fejlesztési szakosztály vezetője. *A vasút fejlesztése* címmel tartott korreferátumot.

A háromnapos közlekedésgazdasági konferencia *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes válaszadásával, illetőleg *dr. Czére Béla*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója, a KTE közlekedésgazdasági szakosztálya elnökének zárszavával ért véget.



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter előadását tartja.
(Laczkó Ildikó felvétele)

„Fegyelmezett munkával újabb sikereket érhetünk el"

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes köszöntötte a kitüntetett vasutasokat

A felszabadulás 26. évfordulója alkalmából, április 3-án a Vasúti Főosztály kultúrtermében bensőséges ünnepségen adták át a kitüntetéseket a munkában élenjáró vasutasoknak. Az ünnepséget, melyen jelen volt *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára, *dr. Pethes Imre*, a főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a részvevőket.

Bevezetőjében méltatta azokat az eredményeket, melyeket népgazdaságunk, ezen belül a vasút, a felszabadulás óta eltelt 26 esztendő alatt elért. *Hangsúlyozta, hogy amit a vasútért teszünk, azt a társadalomért, a szolgáltatásokat igénybe vevő szervekért, a lakosságért tesszük.* A fejlesztés és a korszerűsítés sem a mának szól csupán, hanem a bennünket követő generációnak, az utókornak. Éppen ezért olyan vasutat kell kialakítanunk, amely évtizedek múlva is megfelel a követelményeknek.

A miniszterhelyettes végezetül elismerését, köszönetét fejezte ki a vasutasok 1970-ben végzett jó munkájáért, és külön megköszönte munkájukat azoknak, akik mint kitüntetettek voltak jelen az ünnepségen. Rövid ünnepi beszéd után átadta a kitüntetéseket a legjobbaknak és azoknak a nyugalomba vonuló vasutasoknak, akik több évtizeden át becsülettel szolgálták a vasutat.



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes átnyújtja a kitüntetéseket
(Laczkó Ildikó felvétele)

Járműlakatos szakmunkástanulók országos versenye

A járműlakatos szakmunkás tanulók hagyományos versenyét ez évben Miskolcon rendezték meg. A MüM a KISZ és a SZOT felhívására a *Szakma kiváló tanulója* címért a házi versenyeken legjobb eredményt elért 24 tanuló mérte össze tudását. A versenyzőket *Debrnár Gyula*, a MüM 101. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet igazgatója köszöntötte, majd *Császár Bertalan*, a versenybizottság elnöke ismertette az írásbeli, majd a gyakorlati munka feladatait.

A verseny résztvevői mind elméleti, mind gyakorlati szinten magasfokú felkészültségről tettek tanuságot és a MüM által előírt követelménynek mindenki megfelelt.

Ez évben a járműjavító üzemek tanulói voltak az eredményesebbek. A vontatási főnökségek versenyzői közül az első öt helyre egy tanuló sem jutott. A járműjavítós tanulók kedvét növelte az a lehetőség is, hogy a szakosztály vezetője külön jutalmat tűzött ki azok részére, akik az az első öt helyezés valamelyikét elérik.

A járműlakatos szakmunkástanulók versenyében *Barhács László*, a MüM 605. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet, illetve a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem tanulója végzett az első helyen. Eredményével elnyerte *a Szakma kiváló tanulója arany jelvényt, arany plakettet és a díszoklevelet.* Ezenkívül Siófokon 2 hetes üdülésben, 600 forint pénzjutalomban és a Járműjavító Szakosztály 800 forintos külön jutalmában részesült. Szakoktatója: *Misnyovszki Imre.*

Második *Kővári György*, a MüM 201. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet és a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem tanulója, aki megkapta *a Szakma kiváló tanulója ezüst jelvényt, ezüst plakettet és a díszoklevelet.* Ezenkívül Siófokon 2 hetes üdülésben, 600 forint pénzjutalomban és a Járműjavító Szakosztály 800 forintos külön jutalmában részesült. Szakoktatója: *Misnyovszki Imre.*

Harmadik *Szuchi György*, a MüM 24. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet és a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem tanulója, aki *a Szakma kiváló tanulója bronz jelvényen, a bronz plaketten és a díszoklevélen kívül 800 forintot kapott* és a Járműjavító Szakosztály 600 forintos külön díjában részesült. Szakoktatója: *Petrik Károly.*

Az első három helyezett szakoktatója pénzjutalomban részesült. A három tanuló pedig jogot nyert arra, hogy hamarabb szakmunkások lehetnek, mint a többiek.

Elismerés illeti a MüM 101. sz. Szemere Bertalan Ipari Szakmunkásképző Intézet vezetőit, tanárait, a MÁV Miskolci Járműjavító Üzem vezetőit és tanműhelyének oktatóit, akik *Kovács Béla* tanműhelyvezető irányításával mindent megtettek annak érdekében, hogy a résztvevők legjobb tudásuk szerint, jó körülmények között versenyezhettek.

Sebestyén János

Kitüntetett könyvtár

Egy évvel ezelőtt hirdette meg a Művelődésügyi Minisztérium, a SZOT és a KISZ KB a *Kiváló művelődési otthon* és a *Kiváló könyvtár* pályázatot. A cím elnyeréséhez különböző — nem könnyű — feltételeket kellett teljesíteni. A pályázat értékelése után, április 7-én *dr. Garamvölgyi József* művelődésügyi miniszterhelyettes elismerő és értékelő szavak kíséretében adta át a kitüntetéseket. *Miniszteri dicséretet, s vele együtt a könyvtár fejlesztésére 10 ezer forintot kapott a debreceni járműjavító könyvtára.*

Örömmel és büszkeséggel vette át a kitüntetést *Kiss Lajosné*, a könyvtár vezetője, aki több mint 20 év óta végzi a sok szépséget, de egyben rengeteg gondot is jelentő munkát az olvasók érdekében, az olvasók javára. A művelődési ház könyvtárából 9 letéti könyvtárat lát el és ezzel közelebb viszi az olvasnivalót a dolgozókhoz.

Hosszú évek fáradságos munkájának méltó elismerése az elnyert kitüntetés, amely egyben erőt ad a további lelkes, odaadó munkához.

T. B.

Harmine év Békésen

Kevesen dicsekedhetnek el olyasmivel, amit *Bánfi György*, Békés állomás nyugdíjba vonuló vezetője olyan természetesnek tart: *negyven évi szolgálatából három évtizedet töltött egy helyen, ugyanabban a beosztásban.*

Most, amikor elérkezett a megérdemelt pihenés ideje, nemcsak a volt beosztottak, a munkatársak búcsúztak a hivatásának és családjának élő vasutastól, hanem a lassan már városnak nevezhető Békés nagyközség vezetői és lakosai is.

Tért hódít a brigádmozgalom

Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozói az első negyedévi termelési tanácskozáson értékelték a szocialista brigádok 1970. évi vállalásának teljesítését. A versenyben 192 brigád 1216 tagja vett részt, *s közülük 87 brigád 682 tagja érte el kitűzött célját.*

Öt közösség, összesen 35 brigádtaggal, elnyerte az arany fokozatú kitüntetést, hozzá a személyenként járó 800 forint jutalmat. Ezüst jelvényre tíz brigád 105 tagja jogosult, 17 brigád 130 tagja pedig a bronz fokozatú kitüntetést érdemelte ki. Több közösség oklevelet és brigádzászlót kapott.

Az idén újabb szocialista címért küzdő brigádok alakultak Miskolc-Tisza pályaudvaron, így most már az állomás dolgozóinak 90 százaléka vesz részt a mozgalomban.

Kovács Gyula

Aktuális portré

Negyvenkétszeres újító



A MÁV Vezérigazgatóságon kitüntetett újítók között olyan újító is akadt, mint *Kuicsár József*, a debreceni építési főnökség műszaki csoportvezetője, aki *harmadszor kapta meg a kiváló újító jelvény arany fokozatát.* Az ünnepség után vele beszélgettünk.

— Ebben az évben töltöm be a 40. évet és életem nagyobb felét, eddig 22 esztendőt dolgoztam a MÁV-nál — kezdte a beszélgetést. — *Vágány-, híd-, magasépítési munkákat végzek, de ezt a nehéz, az emberi szervezetet erősen igénybe vevő munkát nem cserélném fel semmilyen hivatali beosztással.* Annak idején Debrecenben volt az első szolgálati helyem, majd a MÁV Hídépítési Főnökségnél dolgoztam 1959-ig, s aztán a debreceni építési főnökséghez kerültem.

Már korábbi munkahelyemen is voltak újításaim. 1954-től rendszeresen azt figyelem, hogy hol lehet egy-egy munkafolyamatot jobb szervezéssel, vagy eddig ismeretlen technikai eljárással meggyorsítani, olcsóbbá tenni. *1954 óta 42 elfogadott újításom van.* Ezek közül több közkedvelt és nagy népszerűségnek örvendő szerszám. Az egyik újításom azt oldotta meg, hogyan lehet a töltés alatt kábeleket átvezetni anélkül, hogy a töltést magát megbontanánk. Töltésfúró berendezést szerkesztettem, amely lehetővé teszi, hogy egy 60 cm átmérőjű vascsővet vezessünk át a töltés alatt. A csőbe kábeleket helyeznek. *Ez az újításom hozzávetőlegesen 500 ezer forint megtakarítást eredményezett.*

— És mennyi lehet az elfogadott 42 újításának népgazdasági haszna?

— *Nem számoltam ki pontosan, de biztosan eléri a 4 millió forintot.* Nehéz kiszámolni a népgazdasági megtakarítást, például a legutóbbi újításom esetében. Apavárán dolgoztunk a Hortobágy csatornát átívelő hídon. A terv szerint a vasszerkezetet a vágány tengelyéből el kellett volna tolni, helyébe provizóriumot építeni. *Olyan technológiai újítást adtam be, melynek eredményeként nem kellett eltolni a vasszerkezetet, elmaradt a provizórium építése is. A 400 m-es szakaszon egy vágány megmaradt és építés közben is fel lehetett használni a régi hídszerkezetet.* A forgalmat csak azért zavarta az építkezés, mert az egyébként 2 vágányú vasútvonal 400 m hosszon 1 vágányra szűkült, kitérőket kellett beépíteni. Azok a vonatok, amelyek a kitérőn egyenes irányban haladtak át, sebességcsökkenés nélkül roboghattak tovább. Csak azoknak a vonatoknak a sebességét kellett csökkenteni, melyek kitérő irányban haladtak át az egyvágányú szakaszon.

— *Több újításom a vonalvillamosítással kapcsolatban született* — folytatta. — *Az ötletek munka közben jönnek.* Különösen akkor, ha nehéz műszaki probléma akadályozza a cél elérését. Ilyen volt Nyíregyházán a kisvasúti felüljáró ügye. Ezt a felüljárót a terv szerint igen nagy költséggel fel kellett volna emelni, hogy a villamosított fővonal űrszelvényén kívül kerüljön. Aztán beadtam egy újítást, ami ezt feleslegessé tette: *egyszerűbb volt a főútvonalat 30 cm-rel leszállyeszteni, mert ugyanazt a célt, sokkal olcsóbban elérhettük.*

Nagyon boldog vagyok, hogy 1967, 1969 után most, 1971-ben harmadszor kaptam meg a kiváló újítóknak járó kitüntetés arany fokozatát. Szeretnék még sokszor új ötlettel, javaslattal kopogtatni az újítási előadó ajtaján.

(b. i.)

Felfelé ível a vasút újítómozgalma

115 vasutas kapott kiváló újító és feltaláló kitüntetést

Március 31-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében került sor a vasút legjobb újítóinak és feltalálóinak kitüntetésére. Az ünnepséget, melyen jelen volt *Szabó Antal* főtitkár, *dr. Holló Lajos*, az 1. szakosztály vezetője nyitotta meg, majd *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet.

— *A vasúti munka megjavítása olyan sokoldalú feladatot jelent, amelyhez valamilyen formában minden dolgozó hozzájárulhat* — mondotta bevezetőjében. — *Munkánkban különösen nagy segítséget jelent az újítók alkotókészsége és találékonysága.* Érthető, hiszen az újító mindig többet vállal magára, mint amennyi a munkaköri kötelessége. S pontosan ez a többlet adja az újítómozgalom jelentőségét, maga az újító is ezzel érdemli ki a vezetők elismerését.

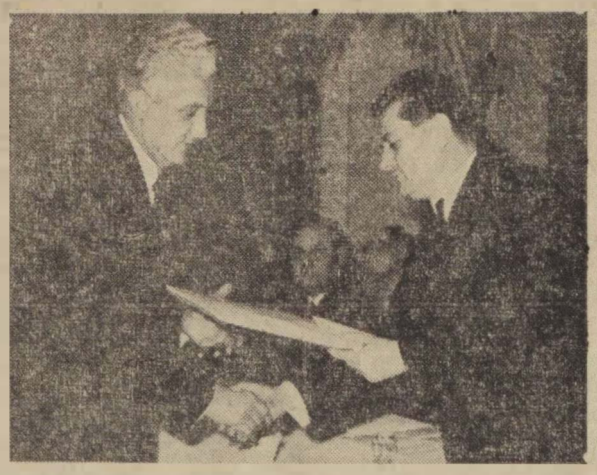
A vezérigazgató-helyettes ezután a számok tükrében ismertette a legutóbbi két év újítási tevékenységét. Eszerint *1969-ben 4323, a múlt évben pedig 4599 újítási javaslatot nyújtottak be. Ebből 1969-ben 1628, míg tavaly 1807 újítást fogadtak el. A kalkulált megtakarítás 1969-ben 35 millió 941 ezer, tavaly 38 millió 588 ezer forint volt.* Ezek a számok is azt mutatják, hogy néhány évi egy helyben topogás után, ha kismértékben is, de újból felfelé ível a vasút újítómozgalma.

— Tisztában vagyunk azzal, hogy az újítók és feltalálók a vasút minden problémájára nem találnak megoldást — folytatta Szűcs Zoltán. — Az azonban tagadhatatlan, hogy mind a munkaszervezésnél, mind a termelőeszközök észszerű kihasználásánál, az új technológia meghonosításánál, az anyaggal, energiával és a munkaidővel való takarékosságnál nélkülözhetetlen segítséget jelenthet az újítómozgalom széles körű kibontakoztatása.

Társadalmunk nemcsak anyagilag, hanem erkölcsileg is megbecsüli, előnyben részesíti azt a dolgozót, aki többet ad. A megbecsülésnek már eddig is számos formájával találkozhattak az újítók és feltalálók. *Jelenleg például 115 arany-, 112 ezüst- és 219 bronzjelvényes újítónk, illetőleg feltalálónk van.* Az újítók számára azonban a legnagyobb elismerés, legnagyobb öröm, ha elképzelését meg is valósítják.

A vezérigazgató-helyettes beszéde után Szabó Antal főtitkár, a szakszervezet elnöksége nevében fejezte ki elismerését a legjobb újítóknak, majd arra kérte az ünnepség résztvevőit, hogy ötleteikkel, javaslataikkal továbbra is segítsék a vasút előtt álló feladatok megoldását.

Ezután Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes átnyújtotta a kitüntetéseket. A *kiváló feltaláló* kitüntetés arany fokozatát 1, bronz fokozatát pedig 2, a *kiváló újító* kitüntetés arany fokozatát 18, ezüst fokozatát 29, bronz fokozatát 65 újító kapta.



Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes átnyújtja a Kiváló feltaláló, illetve Kiváló újító kitüntetéseket.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Jó pihenést, főorvos úr!

Dr. Elekes Oszkár, a MÁV Kórház sokak által tisztelt és szeretett nőgyógyász főorvosa nyugalomba vonult. Nem hivalkodóan, hanem csendben, szerényen és igen nagy szaktudással gyógyította a betegeket. S bizony, már azok is túl vannak a negyvenedik életévükön, akiket pályája kezdetén világra segített.

Sok-sok évi fáradozását, nagyszerű emberi magatartását mi is megköszönjük, akik a környezetében dolgoztunk. Sem mi, sem a betegek a szülésre készülő mamák, soha nem léptünk be szorongással a rendelőjébe. Tudtuk, éreztük, hogy a bizakodásunk megalapozott, mert ő visszaadja az egészséget, vagy mindent megtesz a születendő gyermekért.

Szinte hihetetlen, hogy a nyugdíjazás ideje is elérkezett, hiszen olyan fiatalos, mély érzésű maradt előttünk, amilyennek régesrég megismertük. De ha már így van, több ezer vasutas nőtársunk nevében lépletesen ezúton is átnyújtjuk dr. Elekes Oszkár főorvos úrnak a szeretet és a hála virágaiból kötött csokrunkat.

Klement Károlyné

HA TILOS, ÍRJÁK KI!

Hangoskodó, táskarádiózó fiatalokat utasítottam rendre *Boba* állomás nemdohányzó várótermében. Közöltem velük, hogy a rádiót csak fülhallgatóval szabad használni.

— *Nincs kifüggesztve semmiféle tilalmi tábla* — érveltek.

S ebben igazuk volt. Jó lenne ezt a rendelkezést minden váróteremben kifüggeszteni.

M. J.

Jobb szociális ellátást a kirendelt vasutasoknak

A budapesti pályaudvarok létszámgondjainak megoldásához a vidéki állomások már jó ideje igyekeznek segítséget nyújtani. Így például *Sátoraljaújhelyről huszonhat vasutas van kirendelésben Rákosrendezőn és Ferencvárosban, vonatvezetői, sarus, kocsirendezői és egyéb beosztásban.* Ezt a segítséget az újhelyiek akkor is megadták, mikor a rendelkezésre álló 107 dolgozó helyett 77 fővel kellett lebonyolítani a répaszállítást a Szerencsi Cukorgyár térségében.

A honállomás párt- és szakszervezeti vezetői a távol levő dolgozók gondjaival, problémáival is messzemenően törődnek. A közelmúlt napokban *Gruber László* pártitkár és *Véghső László*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse személyesen kereste fel munkahelyeiken a kirendelt dolgozókat. Elbeszélgettek velük, érdeklődtek munkakörülményeikről, majd a részükre kijelölt szállásra is ellátogattak. *Tapasztalataik nem éppen kedvezőek. Legfőképpen a szálláshelyek tisztasága, rendezettsége, a szociális ellátottság kifogásolható.*

A kirendelt dolgozók örömmel fogadták honállomásuk megbízottainak látogatását. Nemcsak érezték, hanem tapasztalták is, hogy a távolság sem akadálya a közvetlen, meghitt kapcsolatnak. S a többi vidéki állomás — ahonnan szintén kölcsönöztek embereket Budapestre — méltán követheti az újhelyiek példáját.

Sátoraljaújhely állomás gazdasági és mozgalmi vezetői egyébként joggal igénylik a kirendelt dolgozókat foglalkoztató szolgálati főnökségektől, hogy megfelelő körültekintéssel teremtsenek jobb szociális körülményeket a kirendelt személyzetnek. Az emberek szabad idejében a rendszeres foglalkozást, a róluk való gondoskodást elősegíthetné, ha például — a lehetőség szerint — egy állomásra csoportosítanának az azonos szolgálati helyről érkezett dolgozókat.

Szűcs Ferenc

Kommunista vasárnap a Keletiben

A *Keleti pályaudvaron* egy hosszú szerelvény tol be lassan, a vasárnap hangulatához illően. A Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél azonban ezen a vasárnapon talán még élénkebb a mozgás, mint bármely munkanapon. Rangrejtett irodai dolgozók — nők, férfiak — kék köpenyben tolják a targikat, szedik össze a télen elhullatott, a munka tempója közben elhagyott faktuskókat, kengyeleket, egyéb vasalkatrészeket és viszik a gyűjtőhelyre.

Az alapszervezet titkárával, *Szücsi Istvánnal* és *Juhász Dezsővel*, a főnökség vezetőjével járjuk a területet. Amit látunk az önmagáért beszél. Április 4. tiszteletére a helyi párt és szakszervezet, valamint a KISZ kezdeményezése nyomán *kommunista vasárnapot tart a főnökség* mintegy 220 dolgozója.

Makk Attiláné mérnök és *Váradi Miklósné* személyzeti vezető, a pártvezetőség tagja irányítják a nagyon szerénykedő női brigád munkáját.

Üzenet érkezik Józsefvárosból, hogy az ott levő részleg jól teljesítette a vállalást, mert az éjszakáról visszamaradó fordásokkal együtt rendet teremtettek és két kocsit megraktak salakkal. A Keletiben is jó eredmény született. Délre megjavítottak 16 kocsit, a rendes napi teljesítmény mellett megtisztítottak 6 időszakos négytengelyes kocsit és 300 mázsa alkatrészt, vashulladékot gyűjtöttek össze ezen a tavaszi vasárnapon.

— gergely —

Együtt voltak fiatalok és öregek

31 VASUTAST BÚCSÚZTATTAK SZÉKESFEHÉRVÁR ÁLLOMÁSON

Székesfehérvár állomáson már hagyománya van a nyugdíjasok búcsúztatásának. Szombat este megtelt az üzemi étkezde, ünnepeltekkel és hozzátartozókkal. Harmincegyen érték el a nyugdíjkorhatárt és léptek ki a tényleges dolgozók soraiból.

Ezúttal hatodszor gyűltek csoportba a nyugdíjba menők, hogy fényképpel örökítsék meg a feledhetetlen együttlétet. 158 dolgozó tablói díszítik az egyik folyosót, mintegy emlékeztetve a fiatalokat, hogy a munkát valóban megbecsülik és elismerik.

Kozári László állomásfőnök elmondotta, hogy gondot jelent az utánpótlás biztosítása. S nemcsak a létszám, hanem az a nagy tapasztalat, gyakorlat hiányzik, melyet a pihenésbe vonulók magukkal visznek. Székesfehérvár jelentős vasúti csomópont. A dunántúli forgalom szíve. Rajta áramlik át a balatoni forgalom is, melyet egyre inkább az idegenforgalom tesz jellemzővé.

Az állomásfőnök búcsúztatása után *Varga László* szb-titkár minden nyugalomba vonulónak ajándékot és egy köszönő emléklapot adott át. Valahogy így kellene befejezni mindenütt... Minden gyárban, üzemben és munkahelyen, ahol a jól végzett munka után becsülettel távoznak a dolgozók.

Ünnepet, egy-egy pálya befejezésének méltó, szép megünneplését teremtették meg az állomás vezetői és dolgozói. Együtt voltak fiatalok és öregek. Szólt a zene és táncba indultak mindannyian.

Sz. B.



Az állomás vezetése és a mozgalmi szervek nevében Kozári László állomásfőnök méltatja a nyugalomba vonulók munkásságát

Határozottabb fellépést a fosztogatókkal szemben

Vasútunknak sok milliós kárt okoznak évente a kocsik rongálói, fosztogatói, mégsem lépünk fel határozottan ellenük. Ha például az önkiszolgáló boltban valakit tettenérnek, hogy ellopott tíz deka cukorkát, az illetőre többszáz forintos bírságot is ki lehet szabni. De mi a helyzet nálunk?

Tápiószecsőn 1970. április 22-én, a 2526'b — 2521 számú vonat egyik Bah sorozatú személykocsijában „elcsíptem" egy fiatalembert, aki zsebkésével már éppen a második villanykapcsolót szerelte ki. Eseménykönyvi jelentésem alapján megindult a rendőrségi eljárás, miközben az ifjú fosztogató bevallotta, hogy effélét máskor is szokott csinálni, méghozzá társaival együtt. A végén meghallgatták a MÁV jogi képviselőjét is, akinek véleményezése után *„simán" zárult le az ügy.* Kifejtette, hogy a kapcsolók használható állapotban visszakerültek a vasút tulajdonába, így csupán a visszaszerelési költség merült fel, ami pedig csak fillérekben fejezhető ki...

Ezek után felmerült a kérdés *érdemes a jegyvizsgálóknak vagy másoknak határozottan fellépni a fosztogatók ellen?* Ha tőlem függne, egyetlen villanyégő tolvaja sem úszná meg az esetet 500 forint büntetésen alul, a tolvajok leleplezőjét pedig megjutalmaznám. Sőt hirdetésekben, sajtóközleményekben is fel lehetne kérni az utazóközönséget, minden jó érzésű eembert, hogy segítsenek ártalmatlanná tenni a fosztogatókat.

Földi József
jegyvizsgáló

SEGÍT A SZAKSZERVEZET

Nyolcvannégy év — nem kis idő. Én ennyi idős vagyok. Negyvenöt évi szolgálat után mentem nyugdíjba, *s már 1919-ben tagja voltam a szakszervezetnek.* Tagságom azóta folyamatos.

E sorokat azért írom, mert szeretném megköszönni a szakszervezetnek, ezen belül a rákoshegyi szakszervezeti csoportnak azt a messzemenő gondoskodást, amit a hosszú évek folyamán tapasztaltam, s amelyben jelenleg is részesítenek.

A szakszervezet aktivistái gyakran meglátogatnak, és szinte minden erejükhöz mérten segítenek. Jó érzés erről beszámolni, és tudni, hogy a magamfajta idősebbekkel is törődnek a fiatalok.

Körös Viktor
Rákoshegy, Rákóczi u. 43.

A Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának határozata

A vasutasok szakszervezetének VIII. kongresszusa megtárgyalta és jóváhagyta a központi vezetőség négy évről szóló írásos és szóbeli beszámolóját. *Megállapította, hogy a szakszervezet jelentős mértékben segítette a Magyar Szocialista Munkáspárt IX. és a Magyar Szakszervezetek XXII. kongresszusa által meghatározott célok elérését.*

Munkájában érvényesült a párt vezető szerepe. Sajátos eszközeivel hozzájárult a szocializmus építéséhez, a népgazdasági tervek teljesítéséhez. Részt vett a vasút gazdasági terveinek kialakításában, mozgósította a dolgozókat azok végrehajtására.

A szakszervezet túlnyomó részben eredményesen végrehajtotta a VII. kongresszus határozatát.. A még fellelhető hiányosságok ellenére *helyesen élt a megnövekedett jog- és hatáskörökkel, ellátta érdekvédelmi és érdekképviseleti feladatát.* Tevékenységének hatásaként emelkedett a dolgozók műveltségi színvonala, nagyobb teret nyert a szocialista közgondolkodás.

A VIII. kongresszus a jelentések elemzése, a szakszervezet tevékenységének széles körű megvitatása alapján az elkövetkezendő időszakra a központi vezetőség és a szakszervezeti szervek feladatát a következőkben jelöli meg:

I.

Növeljük a szakszervezeti munka hatékonyságát

A szocializmus építésének jelenlegi szakasza megköveteli, hogy a szakszervezet az eddiginél is hatékonyabban szolgálja a politikai, gazdasági, kulturális, szociális célkitűzések megvalósítását, mindjobban betöltse érdekvédelmi és érdekképviseleti szerepét.

1. A szakszervezet a párt eszmei és politikai irányítása alapján sajátos eszközeivel segítse a szocializmus teljes felépítését. Mindennapos tevékenységével meggyőző módon értesse meg és fogadtassa el a szakszervezethez tartozó dolgozókkal a párt politikáját.

Fejlessze tovább és tökéletesítse a gazdasági vezetőkkel az együttműködést és a munkamegosztást. *Támogassa a gazdasági szervek termelését irányító tevékenységet, segítsen feltárni és megoldani az ellentmondásokat. Bírálja a hibákat, fogyatékosságokat, a bürokratikus vonásokat.* Az állami, a közlekedési és közigazgatási miniszterrel és a MÁV vezérigazgatójával kötött együttműködési megállapodást vizsgálja felül, és azt szükség szerint módosítsa.

3. Gondoskodni kell arról, hogy a dolgozók az üzemi élet fórumain keresztül megismerjék a szolgálati főnökségek, az üzemek előtt álló feladatokat, gondolkodjanak. *A döntések előtt vegyék figyelembe a dolgozók javaslatát, véleményét. Biztosítsák részvételüket az üzem vezetésében.*

A vezetők közérthetően tájékoztassák a dolgozókat a döntésekről. Honosítsák meg az emberséges, a mindenkit érdemei szerint megítélő — elismerő és fegyelmező — vezetési stílust.

Az üzemi demokrácia fórumait hatékonyabban fel kell használni a vezetők és beosztottak kapcsolatának javítására, a jó munkahelyi légkör kialakítására. Tisztázni kell azokat a téves felfogásokat, melyek — a vasút sajátos jellegére hivatkozással — az üzemi demokrácia és az egyszemélyi felelős vezetés elvének összeegyeztetése terén helyenként felfedhetők. *El kell érni, hogy az üzemi demokrácia tartalma alatt mind a vezetők, mind a dolgozók a jogok és kötelességek együttes érvényesülését értsék.*

3. Hatékonyabbá kell tenni a szakszervezet rétegmunkáját. Jobban figyelembe kell venni a szolgálati ágak eltérő körülményeit, egy-egy szolgálati ágon belül a munkakörök sajátosságait. Retegekre bontva kell elemezni a dolgozók helyzetét, problémáit és kezdeményezni azok megoldását, mindenkor figyelembe véve az üzemi, társadalmi és egyéni érdekeket.

4. Jelentős feladat a dolgozó nők élet- és munkakörülményeinek javítása. Érvényt kell szerezni az egyenlő munkáért egyenlő bér elvének. Meg kell teremteni annak a feltételét, hogy a nők képzettségüknek, rátermettségüknek és fizikai adottságuknak megfelelő munkakörben dolgozhassanak. Küzdeni kell a nőket illetően sokak gondolkodásmódjában még fellelhető helytelen nézetek megváltoztatásáért.

Keresni kell a megoldást az éjszakai munkát, valamint az utazószolgálatot ellátó családanyák helyzetének javítására. *A munkaidő-csökkentés következő lépcsőjénél különös tekintettel kell lenni a nőkre.* El kell érni, hogy a nők részére biztosítva legyenek a legszükségesebb szociális létesítmények, és ahol lehetséges a kéthetenkénti szabadszombat. *Biztosítani kell, hogy a vasúton dolgozó anyák gyermekei előnyben részesüljenek a saját kezelésű gyermekintézményekbe történő felvételnél.*

5. A szakszervezeti szervek jelentőségének megfelelően foglalkozzanak a fiatalok nevelésével, érdekeik védelmével. *Következetesen ellenőrizzék az ifjúság védelmére vonatkozó rendeletek, határozatok végrehajtását.* Elő kell segíteni, hogy e vonatkozásban is érvényesüljön a szocialista bérezés elve, az eddiginél nagyobb segítséget kapjanak lakáshelyzetük és szociális problémáik megoldásához.

6. Javítani kell a politikai tömegmunkát a nyugdíjba vonult tagjaink körében. A központi vezetőség, az elnökség, az üzemek, szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai lehetőségeikhez mérten *nyújtsanak segítséget szociális és egészségügyi problémáik megoldásához,* rendszeres informálásukhoz, a nyugdíjas klubélet fejlesztéséhez.

7. Minden szinten érvényesíteni kell a törvényességet, a dolgozók és az üzem érdekeit szolgáló munkaügyi szabályok betartását. *A szakszervezet határozottan lépjen fel a törvényességgel szemben, igyekezzen megelőzni a dolgozók jogainak megsértését.*

8. A kollektív szerződés az üzemi élet alaptörvénye. Az abban foglaltak végrehajtásáért mind a gazdasági vezetők, mind a szakszervezeti szervek — a dolgozók képviseletében — felelősek. Éppen ezért központi kérdésként kell kezelni a szerződésben vállalt kétoldalú kötelezettségek teljesítését.

II.

A szakszervezet termelést segítő tevékenysége járjon együtt a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításával

A népgazdaság szállítási szükségleteinek kielégítésében a vasút szerepe továbbra is meghatározó marad. Feladata döntően a nagy távolságú áruszállítási igények kielégítése, a nemzetközi áruszállítások lebonyolítása, a személyszállítás kulturáltságának javítása.

Az igények megfelelő színvonalú kielégítése elengedhetetlenül szükségessé teszi a vasút műszaki színvonalának további fejlesztését, belső üzemvitelének, irányítási rendszerének korszerűsítését.

A szakszervezet feladata a célkitűzések széles körű megismertetése, a leghatékonyabb munkaversenyformák kialakításának segítése, a dolgozók mozgósítása a feladatok teljesítésére, *mert csak a tervek gazdaságos teljesítésével válik lehetővé a dolgozók életszínvonalának további emelése, a bérproblémák megoldása, a munkakörülmények javítása, a szociális létesítmények építése és bővítése, a munkaidő csökkentése.*

1. A szakszervezeti szervek tervezésben való részvétele minden szinten érvényesüljön. *A fő figyelmet a műszaki fejlesztésre, valamint a dolgozók élet- és munkakörülményeit befolyásoló tervfejezetekre kell fordítani.* A tervekben jusson kifejezésre a dolgozók véleménye.

A nyereségcentrikus gazdálkodási rendszer a gazdasági vezetőket esetenként túlzott mértékben orientálja a termelői berendezések fejlesztésére, a pénzbeni jövedelmek növelésére. *A szakszervezetnek mindenkor oda kell hatni, hogy a dolgozók munkakörülményeinek javítása, szociális, kulturális ellátottsága járjon együtt a modernizálással.*

2. Az operatív tervezésben támaszkodni kell a fuvaroztató felekkel kialakított kooperációra. A szakszervezet szorgalmazza, hogy a vasút az eddigieknél jobban alkalmazkodjon a munkaidő-csökkentés következtében a népgazdaságban kialakult helyzethez, a megváltozott munkáltatási rendhez és az ebből következő személy- és áruszállítási igényekhez.

3. *Tovább kell folytatni a rakodás, az építés és a pályafenntartás komplex gépesítését.* A műszaki fejlesztéssel, a pályák és járművek korszerűsítésével, a gépesítéssel tartson lépést a végrehajtás technológiája.

4. A modern vontató járművek jobb kihasználása, a menetrend szerinti közlekedés biztosítása elengedhetetlen feltétele a tervek teljesítésének. A teljesítmények emelkedésének velejárója kell legyen a dolgozók improduktív foglalkoztatásának csökkentése, jövedelmének növekedése.

5. Ki kell alakítani a korszerű vezetés formáit és módszereit. Felül kell vizsgálni a vasút belső mechanizmusát, s *a mai fejlettségi színvonalnak megfelelő tartós szervezeti formát kell kialakítani.* A szakszervezet segítse elő ennek kibontakozását.

6. Tudományos megalapozottsággal ki kell dolgozni azokat a dinamikus létszámnormákat, amelyek egyes feladatkörök ellátásához a jelenlegi és perspektivikus műszaki fejlettségi színvonal mellett szükségesek.

7. *Nagyobb gondot kell fordítani a vasút utánpótlásának biztosítására.* Ki kell dolgozni, melyek azok a munkakörök, amelyekben iparitanuló-képzés formájában lehet az utánpótlást biztosítani.

Tervet kell készíteni, hogy a szakközépiskolákban tanuló és onnan az iskola elvégzése után kikerülőket milyen módon lehet a vasúti munkára megnyerni.

8. A vasút korszerűsítése, a szállítási igények magasabb szintű kielégítése a gazdasági vezetőktől nagyobb öntevékenységet és határozottságot követel. *A feladatok nagyságához mérten növelni kell jog- és hatáskörüket, önállóságukat a munkaszervezést, munkaerő-gazdálkodást és bérgazdálkodást illetően.*

A gazdasági szervek önállóságának növekedése szükségessé teszi, hogy a szakszervezet fokozza ellenőrző tevékenységét. Rendszeresen számoltassa be a gazdasági vezetőket a tervek mikénti teljesítéséről, a dolgozók élet- és munkakörülményeire vonatkozó rendeletek, határozatok végrehajtásáról.

9. A tervek teljesítésében, a szocialista gondolkodásmód kialakításában *továbbra is fontos szerepe van a munkaverseny-mozgalomnak.* A célok helyes meghatározásával, a teljesítményekkel arányban álló erkölcsi és anyagi elismeréssel kell ösztönözni a dolgozókat a tervek céltudatos, gazdaságos teljesítésére.

Biztosítani kell, hogy a munkaverseny- és a prémiumcélkitűzések összhangban legyenek és a legfontosabb feladatok leggazdaságosabb végrehajtására ösztönözzenek.

Tartózkodni kell a verseny nyilvánosságának öncélú módszereitől, de biztosítani kell, hogy az élenjáró egyének és kollektívák megbecsülése a nyilvánosság előtt is kifejezésre jusson.

A szocialista brigádmozgalom tartalmi színvonalának emelésére tett intézkedésekkel, az erkölcsi és anyagi ösztönzők összerű felhasználásával *tovább kell növelni a mozgalom gazdasági hatékonyságát, tudatformáló hatását, a társadalom előtti megbecsülését.* Meg kell akadályozni, hogy az anyagi elismerés pénzügyi kihatásai gátat szabjanak a mozgalom egészséges fejlődésének.

10. Az újítómozgalmat meg kell szabadítani a túlzott bürokratizmustól. Meg kell gyorsítani az elbírálással kapcsolatos ügyintézést, az elfogadott újítások hasznosítását, az elbírálásokat.

11. Az elmúlt négy év során jelentősen emelkedett a vasutas dolgozók reálbére. *Továbbra is egyik legfontosabb feladatunk a dolgozók életszínvonala alakulása feletti őrködés.* Fokozzuk erőfeszítésünket, hogy a vasutasok kereseti szintje a vasút népgazdaságban betöltött helyének és szerepének megfelelően lépést tartson a népgazdaságban kialakult arányokkal.

Kérni kell a kormányzati szervek segítségét, hogy a vasutas dolgozók jövedelmének alakulásában az eddiginél jobban jusson kifejezésre a vasúti szolgálatot jellemző kedvezőtlen körülmények elismerése. *Fejezze ki a vasutas dolgozók bérezése az általánostól eltérő munkaidő-beosztásokat, az éjjel-nappali, ünnep-vasárnapi munkát.*

A belső bérarányokat a végrehajtó szolgálat legfrekventáltabb munkaköreiben foglalkoztatottaknál, a pályafenntartási, építési, a forgalmi munkás- és egyes szakmunkáscsoportok körében kell elsősorban javítani. Törekedni kell a bérezési rendszer egyszerűsítésére.

12. A bérek, mint legfontosabb anyagi ösztönzők, fokozottabban juttassák kifejezésre a kvalifikáltságot, a munka mennyiségét és minőségét, valamint nehézségi fokát. Alapelv legyen: *aki többet és jobbat ad a társadalomnak, nagyobb anyagi elismerést kapjon.* Ennek a célnak kell alárendelni az anyagi elismerés különböző formáit és a prémiumszabályzókat. Felül kell vizsgálni a vasút premizációs rendszerét, az ösztönző hatásukat vesztett prémiumokat meg kell szüntetni. *A prémiumok kifizetése mindenkor a célkitűzések teljesítése alapján történjen.*

13. A bérrendszer továbbfejlesztésében *jusson kifejezésre a törzsgárda tagjainak fokozottabb megbecsülése.* Meg kell határozni a törzsgárdához tartozás feltételeit, a törzsgárdatagsággal járó kitüntetés formuláját és a kitüntetés adományozásával egy időben történő anyagi elismerés mértékét.

14. A bértömeg-gazdálkodásban, a jutalmazásban nagyobb önállóságot kell biztosítani a szolgálati vezetőknek. Tovább kell szélesíteni az önálló bértömeg-gazdálkodási hatáskörrel rendelkező szolgálati főnökségek körét, mert a tulajdonképpeni cél eléréséhez a közvetlen érdekeltséget csak így lehet biztosítani.

15. El kell érni, hogy a dolgozók foglalkoztatása a törvényes munkaidőhöz jobban igazodjék. *Csökkenteni kell az utazószemélyzet és általában a végrehajtó szolgálat dolgozói túlóráztatásának jelenlegi mértékét.*

III.

Gondoskodjunk a dolgozók szociális biztonságáról

A dolgozók szociális ellátásával összefüggően biztosítani, illetve kezdeményezni kell a reális igények kielégítését, ellenőrizni a szocialpolitikai tervek, intézkedések és jogszabályok végrehajtását.

Gyorsítani kell a szociális létesítmények építését, korszerűsítését, az egészségügyi ellátás bővítését, az egészségi ártalmak csökkentését, a baleseti veszélyforrások megszüntetését.

Az eddiginél nagyobb összeget kell fordítani az üdülőhálózat, a gyermekintézmények fejlesztésére.

1. *Tovább kell folytatni a vasútegészségügyi hálózat fejlesztését, jól képzett szakkáderekkel való megerősítését.* Előtérbe kell állítani az üzemegészségügy színvonalának javítását, elsősorban a betegségmegelőző és gondozó tevékenységet. Ennek érdekében növelni kell az üzemi és üzemellenőrző orvosi óraszámokat.

2. Megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a csökkent munkaképességűek helyzetének javítására. Biztosítani kell a forgalom lebonyolításával összefüggő munkakörökben hosszabb időt eltöltött és ott egészségügyi okokból véglegesen csökkent munkaképességűvé vált dolgozók rehabilitációját.

Javaslatot kell tenni a korkedvezményes munkakörben foglalkoztatottak helyzetének felülvizsgálatára, különös tekintettel a munkakörülményeik javítására. *Kezdeményezni kell, hogy a nyugdíjazásnál azok is részesüljenek arányos korkedvezményben, akik egészségromlás miatt a 25. illetve 20 évet ilyen munkakörben nem tudták letölteni.*

3. A negyedik ötéves terv végéig *el kell érni, hogy minden munkahelyen rendelkezésre álljanak a legszükségesebb szociális létesítmények,* figyelembe véve az egyes szolgálati helyek távlati perspektíváját. A beruházások koncentrálása és a kivitelezés meggyorsítása képezze a szakszervezeti szervek és a gazdasági vezetők együttes feladatát.

4. *Meg kell oldani a pályafenntartási dolgozók munkahelyre szállítását a távolléti idő csökkentése végett.* A lehetőségeken belül mindent meg kell tenni a pályán dolgozók munkakörülményeinek javítására.

5. *Eredményesebbé, közügyjegyé kell tenni a balesetmegelőző tevékenységet,* különös figyelemmel a modern vontatójárművekkel és műszaki berendezésekkel, a villamosítással járó baleseti veszélyekre, valamint a foglalkozási ártalmakra. Biztosítani kell, hogy a veszélyeztetett pályaréseken foglalkoztatottak figyelmeztetése és a vonatforgalommal kapcsolatos információ korszerű, megbízható műszaki eszközök, berendezések alkalmazásával megoldást nyerjen.

A gazdasági vezetők felelősségét fokozva a munkavédelmi előírások megsértőivel szemben szigorúan fel kell lépni.

A személyi és forgalmi balesetek jó része a munka-, a szolgálati · és a biztonságtechnikai fegyelem lazaságának következménye. *Ezért előtérbe kell helyezni a dolgozók balesetvédelmi oktatását, nevelését.* Olyan légkört kell kialakítani, hogy az egészségvédelmet, a testi épség óvását a vezetők és a dolgozók munkaköri kötelezettségükön túl, erkölcsi kötelességüknek tekintsék.

A szakszervezeti szervek minden szinten segítsék a munkavédelmi tevékenység társadalmasítását. Tovább kell szélesíteni a munkavédelmi őri hálózatot.

6. A vállalati lehetőségek fejlesztésével *bővíteni kell a gyermek- és családos üdültetést.* A fejlesztés mellett az eddiginél nagyobb összegeket kell fordítani a meglevő üdülők korszerűsítésére. A dolgozók és családtagjaik mind nagyobb száma részére kell lehetővé tenni a hétvégi, a kemping és a rövidtávú külföldi hajóutak igénybevételét. Emelni kell az üdülésben részt vevő szakmunkástanulók számát.

7. A dolgozó nők gyermeknevelési gondjainak enyhítése céljából *emelni kell a gyermekintézmények bővítésére, korszerűsítésére fordított összeget* — esetenként társulásos tanácsi beruházásokkal is.

8. Népgazdasági szinten egyik legnagyobb probléma a lakáskérdés. *A vasút vállalati eszközeivel az eddiginél jobban segítse a dolgozók lakásgondjainak enyhítését,* különösen Budapesten és a vasúti csomópontokon. Elsősorban a társasház- és kislakásépítőket kell segíteni kölcsönnel, gépekkel, szállítási eszközökkel.

Elő kell segíteni a fiatal vasutasok nagyobb mérvű bekapcsolódását a saját erőből történő építkezésekbe. A kötelező előtakarékossági összeget, a lehetőségekhez mérten csökkenteni kell. *Nagyobb erőfeszítéseket kell tenni a szolgálati lakások felszabadítására.*

9. Az egyen-, munka- és védőruhát időben és folyamatosan biztosítani, egyes ruhafféleségek minőségét javítani kell. Az egyenruha bérjellegű juttatás, éppen ezért a ruhatérítési díj minél előbb kerüljön összhangba a természetben kiadott ruhák értékével.

10. A 1/2%-os ÖTA-ból adható segélyek körét és összegét — figyelembe véve, a társadalombiztosítási juttatások alakulását — tovább kell bővíteni. Az egészségügyi intézmények felszerelésének bővítését, korszerűsítését továbbra is segíteni kell az akkumulált összegekből.

IV.

A szakszervezet segítse a dolgozók szocialista világnézeti és kulturális nevelését

A szakszervezeti mozgalom fontos feladata a dolgozók szocialista tudatának fejlesztése, a politikai, műveltségi színvonal emelése. A nevelési tevékenység fokmérője a szocializmus építésében való tudatos részvétel, a szocialista gondolkodásmód térhódítása.

Az agitáció és propaganda adjon választ a dolgozót foglalkoztató kérdésekre. Neveljen szocialista hazafiságra, proletár-nemzetköziségre.

Harcoljon a kapitalizmus káros ideológiája, az egoizmus, a

(Folytatás a 4. oldalon)

A Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának határozata

(Folytatás a 3. oldalról)

túlzottan anyagias életszemlélet ellen.

A dolgozók összetétele a vasút korszerűsítésével módosul, változik. Növekszik a magasabb műveltségű dolgozók aránya és szerepe a termelésben. Az egyes rétegek között még számottevő eltérések vannak — és hosszú ideig lesznek — a politikai, szakmai és általános műveltség tekintetében.

A szakszervezetnek a maga eszközeivel segíteni kell a művelődéspolitikai irányelvek megvalósítását. Az irányítása alatt álló művelődési és kulturális intézményeket is ennek szolgálatába kell állítani.

Gondot kell fordítani a testnevelési és sportmozgalom fejlesztésére és támogatására.

1. A politikai nevelés középpontjában a marxista—leninista ideológia széles körű terjesztése álljon. A munkahelyek váljanak az eszmei, politikai nevelés bázisaivá. *El kell érni, hogy erősödjön az a közszellem, amely nem tűri a fegyelmezetlenséget, közömbösséget, cinizmust és a társadalomellenes magatartást.*

Az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a szakmailag jól felkészült dolgozók, a műszaki értelmiség politikai nevelésére, elsősorban a szakszervezeti politikai tömegoktatás szélesítésével, színvonalának emelésével.

2. Az iskolahiányos vasutas dolgozók nagy számára való tekintettel, *ösztönözni kell az alapképzettséget biztosító nyolc általános iskola elvégzését.*

3. A vasút gyors ütemű fejlődésével együtt kell járnia az általános műveltség növekedésének, a szakmai és műszaki ismeretek bővítésének. Ehhez az eddiginél nagyobb segítséget adjanak az oktatási és ismeretterjesztési tanácsok.

4. *Szorgalmazni és segíteni kell, hogy mind több dolgozó szerezzen magasabb szakmai képesítést.* Ki kell dolgozni a magasabb szakmai végzettséget szerzett dolgozók anyagi megbecsülésének differenciált formáit és a szakmai továbbképzés feltételeit.

Felül kell vizsgálni a vasút oktatási rendszerét. A tananyagokat a vasút jelenlegi és jövőbeni helyzetéhez kell alkalmazni. Gondot kell fordítani a szakmai oktatás korszerűsítésére, a vizsgáztatások egyszerűsítésére.

5. Tovább kell fejleszteni a szocialista brigádok kulturális vállalásait. A vállalások magasabb általános és szakmai műveltség megszerzésén túl, kapjanak politikai tartalmat és segítsék a szocialista ember jellemvonásának kialakítását.

6. *Törekedni kell arra, hogy a művelődési intézmények a szocialista művelődés bázisává váljanak.* Nagyobb lehetőséget kell biztosítani a fiatalok, a nők, a nyugdíjasok, a szocialista brigádok, a szálláshelyen lakók kulturális és művelődési igényeinek kielégítésére.

Mind a kultúrintézményekben, mind a szolgálati helyeken szorgalmazni kell klubok létrehozását. Támogatni kell az öntevékeny művészeti csoportok munkáját, szélesíteni az olvasómozgalmat.

A területi bizottságokhoz tartozó művelődési intézmények közül a legjobban dolgozókat olyan művelődési központokká kell fejleszteni, hogy ezek betöltsék a módszertani központok szerepét, segítsék a kisebb kultúrintézményeket.

7. Az irodalmi és művészeti nevelés területén feladat a szocialista realista művek és ezek alkotóinak népszerűsítése. *A leghatározottabban fel kell lépni az értéktelen, a munkáséletet hamisan ábrázoló, a szakszervezeti mozgalmat és a tisztségviselőket lejáratómű vek ellen.* Növelni kell az agitáció és propaganda hatékonyságát, harcolni a polgári-kispolgári ideológia megnyilvánulásai ellen.

8. A *Magyar Vasutas* és az egyéb írásos kiadványok hathatósan segítsék a tagság és a tisztségviselők tájékoztatását. Az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani az újságok, kiadványok széles körű terjesztésére.

9. Tovább kell fejleszteni és szélesíteni a szakszervezet nemzetközi tevékenységét. Ismertetni és tudatosítani kell a dolgozók között a *Szakszervezeti Világszövetség és közlekedési szakmai tagozatának célkitűzéseit, tevékenységét.* Az SZVSZ által szervezett akciókra mozgósítani kell a dolgozókat.

Javítani kell a nemzetközi kapcsolatot delegációk fogadásával és küldésével, tapasztalatcserék szervezésével, a nemzetközi turizmus fejlesztésével, kulturális, sport és egyéb szereplésekkel, levelezéssel, írásos anyagok cseréjével.

10. A vasutasok sporttradícióit, sportmozgalmát tovább kell fejleszteni. A minőségi sport érdekében az MTS határozatait figyelembe véve *segíteni és ellenőrizni kell a vasutas klubok munkáját.* Elő kell segíteni a 1972. évi olimpiára való felkészülést.

A tömegek sportolási igényeinek kielégítésére alkalmazni kell az eddig is jól bevált vetélkedő formákat, az ünnepi évfordulók tiszteletére szervezett villámtornákat.

A munkahelyi testnevelést az arra alkalmas munkahelyeken be kell vezetni.

A munkásszállásokon lakók sportolási lehetőségeinek biztosítására nagyobb gondot kell fordítani.

V.

A tömegkapcsolat erősítésével fejlesszük a szakszervezeti munka színvonalát

A szervezeti élet továbbfejlődése megköveteli a szakszervezeti szervektől — minden szinten —, *hogy nagyobb figyelmet fordítsanak a demokratikus centralizmus és a kollektív vezetés érvényesítésére, munkamódszereik tökéletesítésére.* Tovább kell növelni az alap- és középszervek önállóságát és felelősségét, fejleszteni a kezdeményező készséget, valamint a szakszervezeti demokráciát.

A tisztségviselők tevékenységüket a határozatok végrehajtására, a dolgozók ügyeinek intézésére, a tagsággal való kapcsolat erősítésére összpontosítsák. A munkamegosztás alapján *a szakszervezeti vezetőszervek erősítsék kapcsolatukat, együttműködésüket a párt és a KISZ-szervezetekkel, valamint a gazdasági vezetőkkel.*

A vezetés színvonalának emelése érdekében:

1. A szakszervezet felső vezetőszerveinek tagjai — a központi vezetőség és szakbizottságai, az elnökség — a határozatok, intézkedési tervek meghozatalából, végrehajtásának segítéséből és ellenőrzéséből egyénenként is fokozottan vegyék ki részüket.

2. *A közép- és alapszervezetek hatáskörét tovább kell növelni. A nagyobb önállóság mellett érvényesüljön a döntésekkel járó felelősség.* Az ügyek érdemi intézése és a döntésjog kerüljön közelebb a dolgozókhoz. A javaslatokra, bírálatokra elsősorban ott történjen reagálás, intézkedés, ahol azok elhangzottak. A javaslatok megoldásának lehetőségeiről mindenkor tájékoztatni kell a szakszervezeti tagokat.

3. A választott vezetőtestületek és a tisztségviselők *döntéseik meghozatala előtt lehetőleg kérjék ki a dolgozók véleményét és javaslatát, ezáltal is növeljék a tagság aktivitását, felelősségét a határozatok kialakításában, végrehajtásában és ellenőrzésében.*

4. Tovább kell növelni a taggyülések szerepét a szervezett dolgozók nevelésében, az alapszervezetek életének és programjának kialakításában. E fórumok döntsenek és mondjanak véleményt a tagság egészét érintő kérdésekben. *Az alapszervezetek munkaprogramja jobban irányuljon a szervezett dolgozók érdekvédelmére,* a kollektív szerződésben foglaltak végrehajtásának segítésére és ellenőrzésére.

5. Megkülönböztetett figyelemmel foglalkozzanak a szakszervezeti bizottságok a szakszervezeti csoportok működésével, a csoportélet kialakításával. *A bizalmiak kapjanak meghatározó szerepet a dolgozók képviseletében.* Véleményük, javaslataik nélkül ne dönthessenek a jogkörükbe utalt kérdésekről. Tegyék szervezettebbé és tartalmasabbá számukra a gazdasági és politikai információt.

6. A vezetőszervek fordítsanak továbbra is nagy gondot a kádermunka színvonalának emelésére. Rendszeresen foglalkozzanak a tisztségviselők és az aktivisták politikai és szakmai képzésével, az utánpótlás biztosításával.

Szerezzenek érvényt minden szinten a választott tisztségviselőket védő rendelkezéseknek. A jól dolgozók kapják meg az őket megillető erkölcsi és anyagi megbecsülést.

7. A szakszervezet pénzgazdálkodása legyen szorosabb összhangban a mozgalom általános feladataival. *A gazdasági munkában is érvényesüljön a demokratizmus.* A választott vezetőszervek felelősséggel döntsenek az anyagi források felhasználásáról.

Gondoskodni kell arról, hogy a kulturális, szociális és sportlétesítmények fejlesztését, fenntartását és üzemeltetését a lehetőségeket figyelembe véve növekvő összegekkel támogassák.

A segélyezési tevékenységet tartalmában és hatékonyságában javítani kell. Az e célra rendelkezésre álló összegek mindenkor és mindenütt rendeltetésszerűen legyenek felhasználva.

A vezetőszervek fokozott gondot fordítsanak a társadalmi tulajdon védelmére. Ennek elengedhetetlen feltétele a rendszeres ellenőrzés.

A Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusa a központi vezetőség kötelességévé teszi, hogy a határozatban foglalt feladatok végrehajtására részletes intézkedési tervet dolgozzon ki, és az MSZMP X. kongresszusa szellemében a magyar szakszervezeti mozgalomra háruló feladatok végrehajtásán munkálkodjon.

A kongresszus felhívja a szakszervezet valamennyi tagját, a vasutas dolgozókat, hogy tegyék magukévá a határozatban foglalt célkitűzéseket, munkálkodjanak azok megvalósításán hazánk, népünk javára.

A feladatok végrehajtásához kérjük a párt- és KISZ-szervezetek segítségét, igényeljük a szakmai vezetők támogatását.

Budapest, 1971. március 18.

Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusa



A közelmúltban az Üttörővasút felvételt hirdetett úttörővasutas és postás tanfolyamra. A jelentkezők közül 156 pajtást vettek fel. Képünkön a váltó szerkezetét tanulmányozzák leendő úttörővasutasok a Hűvösvölgyi végállomáson.

(MTI Foto, Benkő Imre felvétele)

CIKKÜNK NYOMÁN

Jobb a Setlan, mint a Rátót

Lapunk január 15-i számában jelent meg a *Panasz az egyenruha minőségére* című cikkünk. Erre a MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság E-osztályának vezetője a következőket válaszolta:

„A nyári egyenruha anyagai az utóbbi időben több változáson mentek keresztül, de éppen azért, hogy a vasutasok minél jobb minőségű ruhadarabokhoz jussanak. *Az 1968-ban rendszeresített, Rátót nevű anyagból készített ruhák lényegesen jobbak voltak a korábbiaknál.* Ez az anyag 67 százalékban poliészterből és 33 százalékban poliakrilnitrilt tartalmazott. A poliakrilnitril a lágy fogást, a poliészter a forma tartósságát biztosította. A poliakrilnitril káros tulajdonsága, hogy nedvesen gyűrődik. Ezt a tulajdonságot ugyan a poliészter csökkentette, de a formatartósság még mindig nem volt megfelelő. *Ezenkívül a szintetikus anyagok nedvszívó képessége igen csekély. A dolgozók panaszkodtak, hogy az egyenruhába beleizzadnak, a nadrág a lábukat kidörzsöli; kiütéseket, illetve bőrgyulladásokat kaptak tőle. Ezeknek a panaszoknak a megszüntetésére vezettük be a Setlan fantázianevű, 67 százalékban poliésztert és 33 százalékban viszkózt tartalmazó szövetet.* Ez az anyag jobb, mint az előző, mivel nedvszívó képessége és formatartósága magasabb értékű."

A dolgozók tehát helyesen állapították meg, hogy az újonnan kiosztott nyári egyenruhák anyaga más összetételű, de tudniuk kell, hogy *a változtatásra éppen a beérkezett panaszok nyomán került sor.* A válasz megemlíti — bár cikkünkben csak a nyári ruhákról volt szó —, hogy egyes dolgozók a téli ruha, a köpeny és az esőkabát minőségét is kifogásolják, de az elmúlt évekhez viszonyítva valójában semmiféle minőségromlás nem következett be. A szövetek a szabvány előírásai szerint készülnek. A válaszlevél határozottan leszögezi:

„A ruhák készítéséhez szükséges alapanyagokat a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség végenként veszi át, úgy, ahogy azt a szabvány előírja. A legkisebb hiba esetén az átvételt megtagadja, ezáltal is védve a minőséget és a vasúti dolgozók érdekeit. Az egyen-, munka- és védőruhák minőségének megállapításakor, illetve egy új anyag rendszeresítésekor mindig kikérik a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi felügyelőségének véleményét, egyetértését. Ez megtörtént a nyári ruhák új anyagának bevezetésénél is."

„Minden jó szándékú és a közös érdekeket elősegítő bírálatot szívesen fogadunk — hangzik a válasz befejezése —, *de a megalapozatlan, csak egyéni érzésen alapuló észrevételt nem tudjuk figyelembe venni.* Eddig is igyekeztünk, és a jövőben még fokozottabb mértékben azon leszünk, hogy a legteljesebb mértékig kielégítsük a dolgozók igényeit."

Elkészült 230 konténerszállító Sy kocsi

Látogatás a székesfehérvári járműjavítóban

A múlt évben MT—SZOT vörös vándorzászlót kapott a székesfehérvári járműjavító, előző esztendei kiemelkedő eredményeiért. Javítóüzem létére, a korábbi évekhez hasonlóan újabb, igen fontos önálló gyártási feladatokkal bízták meg.

Marosfi Tibor, a szakszervezeti bizottság titkára nem titkolható büszkeséggel mondja:

— *Üzemünknek még nem tudtak olyan komplikált munkát adni, amit jól képzett munkáskollektívájával, amelynek 60 százaléka törzsgárdatag, el ne végzett volna.*

Új gyártmányok

Az üzemet járva csöppet sem látszik dicsekvésnek ez a kijelentés. A tároló vágányokon azonnal szembetűnnek a nagy rakfelületű, széles, hosszúméretű, alacsony oldalfalú, precízen megmunkált *Sy-sorozatú lapos kocsik.* Tavaly kezdték meg ennek a kocsitípusnak az előállítását. A mintapéldány gyorsan elkészült, s máris szabad utat kaptak a sorozatgyártásra. *A megrendelt 230 kocsit hiánytalanul el is készítették.* Nem akármilyen járművek ezek; egyik alapját képezik a konténerszállítási programnak. Harminc tonna fölötti konténersúly hordozására is alkalmasak, de különleges, nehéz gépeket, berendezéseket is képesek szállítani.

Másik fontos gyártmánya az üzemnek a négytengelyes személykocsi forgóváz, amely a dunakeszi járműjavító megrendelésére készül. Ebből 320-nak az előállítását tervezték a megrendelés szerint, de a dunakeszieknek nem sértődtek meg, amikor többet kaptak.

Ez a két gyártmány most a fő profilja a fehérvári üzemnek, de nem kis jelentőségű a harmadik sem: *a Központi Osztószertárat,* tehát az egész vasutat, jelenleg kizárólag innen látják el vasúti kocsialkatrészekkel, hordrugó csapszegekkel, hevederekkel, alátét csavarokkal, légtartályokkal stb. Itt készül a porvédőtárcsa is, mégpedig körülbelül két éve nem fából, mint azelőtt, hanem *Takács László* mérnök és *Kántor Gyula* osztályvezető újítása szerint műanyagból, csehszlovák fröccsöntő gépen. A régi fajta tárcsához külföldről, drága pénzért kellett behozni a különleges fát. Ez késztette a két műszaki szakembert az újításra. *Műanyag tárcsájuk nemcsak lényegesen kevesebbe kerül mint a faanyagú, hanem tökéletesebben is zár és kevésbé kopik, tehát tovább tart.* Már külföldön is érdeklődnek iránta. Az alkatrészgyártási tervet 103,1 százalékra teljesítette az üzem. Mindezt és valamennyi tavalyi versenyvállalásukat a 3,4 százalékos létszámhiány ellenére is túlteljesítették. *Az egyszázalékos termelékenységnövelési vállaláson felül 8,4 százalékos túlteljesítést értek el.*

Órabéremelés

A beszélgetést *Németh Imre* igazgatóval és *Kocsis István* tervosztályvezetővel folytattuk az idei termelési célokról, a nyolcadik éve tartó üzemi rekonstrukció előrelátható befejezéséről.

— *Fő célunk, hogy a termelésnövekedés és a munka hatékonyságának javítása, a lehetőségekhez képest keresetnövekedéssel is járjon* — kezdi az igazgató. — Mivel továbbra is létszámhiánnyal küzdünk, a hiányt a dolgozókkal előzetesen megbeszélve, be is terveztük. Ez tette lehetővé, hogy *február 1-én már átlagosan 50 fillérrel magasabb órabért fizethettünk ki.* A különleges kocsik gyártását az igények és a megrendelések szerint terveztük, a tavalyinál általában nagyobb számban. *Sy-kocsit ez évben már 300 darabot állítunk elő,* Dunakeszinek ugyancsak 300 négytengelyes személykocsi forgóvázat készítünk. Ezenkívül gyártunk Ku-sorozatú önürítős zúzott kőszállító, tej- és vasércszállító kocsit. Az alkatrészgyártás némileg csökken.

Természetesen a javítási munkát sem hanyagolhatja el az üzem, de ez a gyártási feladatokhoz képest szinte elenyésző és gyorsan halad az alapos szervezettség, a pontos anyagelőkészítés jóvoltából. A javító részleg mindössze 28 főből áll, de mindenki érti a dolgát.

Hol tart a rekonstrukció?

A nyolc éve tartó rekonstrukció során tavaly, *az 1969-ben elkészült új orvosi rendelőt üzleti betegségek gyógyítására szolgáló fizikotherápiás berendezésekkel szerelték fel.* Az üzembe pedig a darabológépekhez görgős anyagtartó állványokat szereztek be a fizikai munka könnyítésére. Április 1-én végre átadják a már korábban esedékes, új nagy kocsigyártó műhelyt. A régi kazáncsarnokot teljesen lebontják és a helyére tmk-műhely építéséhez fognak hozzá. Ez a munka előreláthatólag két évig tart. Ekkor már annyi hely lesz az üzemben, hogy lehetségessé válik a termelés átcsoportosítása és a járműjavító egész területének parkosítása, ami előnyösen megváltoztatja a munkakörülményeket, csökkenti a baleseteket. *Ebben az évben hozzáfognak a 900 személyes öltöző-mosdó előmunkálataihoz, a központi kazánház tervezéséhez.* Az új kazánház látja majd el gőzenergiával az állomást és a fűtőházat is, úgy hogy a most használatos öcska mozdonykazánokat végre szolgálaton kívül helyezhetik. Végül pedig, ami még ebben az évben megvalósul: *a kovácsműhely kemencéit az eddigi pakura tüzelésről a modernebb, tisztább, jobb hatásfokú gáztüzelésre állítják át.*

Sz. F.

Emlékezés Leninre

1870 április 22. Ezen a napon született *Vlagyimir Iljics Lenin*, korunk géniusza, aki a legnagyobbak közé tartozik a történelmi személyiségek sorában. Képességben, tudásban és munkabírásban egyaránt messze felülmúlta kortársai legtöbbjét. Jóréazt ennek köszönhette korán kivívott nagy tekintélyét. De sohasem tartotta magát csalhatatlannak és nem tekintették annak őt legnagyobb tisztelői, barátai sem.

Mesterien értett ahhoz, hogy a sajátos jelenségek mögött meglássa az általánost, s az általános érvényesítésére törekedve mindig figyelembe vegye a sajátosságokat. Igazi dialektikus gondolkodó volt, aki mindig lépést tudott tartani a dolgok gyors, a forradalom idején rendkívül felgyorsult fejlődésével.

Nem úgy tekintette *Marx* és *Engels* elméletét, mint készet, befejezettet, hanem volt képessége és bátorsága felismerni, hogy az újkori történelemnek csak sarkköveit rakták le. Azokat tovább kell fejleszteni, ha nem akarnak elmaradni az élettől. *Lenin továbbfejlesztette Marx—Engels tanításait. Így lett a leninizmus az imperializmus és a proletár forradalmak korszakának marxizmusa.*

Leninnél egy személyben egyesült a forradalmár tudós és a gyakorlati ember, a nagy államférfi, a szocialista építés kiváló szakértője és irányítója.

Tevékenységének egyik sarkpontja a nemzeti és nemzetközi mozzanat összhangja az osztályharc elméletének és gyakorlatának felfogásában. A kommunista pártok elméleti és gyakorlati tevékenységében egyaránt kifejezésre jut az a leninі gondolat, hogy a tőke nemzetközi erő, tehát nemzetközileg kell harcolni ellene. *Az a gondolat, hogy a kapitalizmus megdöntéséért és a szocializmus felépítéséért vívott harcban minden országban jelentős sajátosságok alakulnak ki.*

A tőke nemzetközi jellegéből, a társadalmi fejlődés törvényeiből fakad, hogy a társadalmi fejlődés fő vonalai minden országra nézve azonosak. *Korunkban egyre szerteágazóbbá, összetettebbé válik az antiimperialista harc.* A monopoltőke fokozza akcióit világuralmának helyreállításáért, s a néptömegek egyre újabb és újabb rétegeivel kerül szembe. Egyre újabb és újabb tömegek ismerik fel, hogy létérdekük követeli az antiimperialista harcot. Ennek a szélesedő küzdelemnek *fő ereje a szocialista világrendszer.* Ezért [illegible] *a szocialista ország* helyzete.

Lenin már az első szocialista ország megszületésekor felismerte, hogy a kapitalizmus és a szocializmus harca a világesemények középpontjába került, s ez lett minden más világpolitikai ellentét középpontja. A kapitalizmus és a szocializmus közötti világtörténelmi harc még inkább középpontja a világeseményeknek, s a hatalmas szocialista világrendszer ma még inkább fő ereje a széles antiimperialista harcnak.

A történelem óriási felelősséget ró a szocialista országok kommunista pártjaira, *és ennek csak a leninі szellemben tehetnek eleget.* Lenin rámutatott arra az óriási világforradalmi szerepre, amelyet a szocialista országok gazdasági sikerei jelentenek. Ha sikerül a kapitalizmusnál magasabb színvonalat elérni a munka termelékenységében — mondta Lenin —, *„akkor világméretekben, bizonyosan és végérvényesen nyertünk".*

A szocialista világ pártjainak többsége leninі szellemben tölti be világforradalmi hivatását és harcol e hivatás kispolgári, nacionalista vagy ultraforradalmi tanításai ellen. *A leninі típusú pártokat tömörítő kommunista mozgalom óriási utat tett meg máig.* Ezt az utat végigküzdték a viták, harcok, a kiméríthetetlen leninі örökség tisztaságáért. A mozgalom tisztaságát őrző viták maguk is a leninі szellemet tükrözik, amely mindig fogékony volt az új iránt és viták során dolgozza fel, értékeli az újabb és újabb jelenségeket. A mozgalom vitáiban azonban sajnálatos módon nemcsak ez a leninі módszer tükröződik, hanem a leninizmustól idegen szakadárság is.

A kommunista mozgalom a munkásosztály vezetője abban a világméretű osztályharcban, amelynek tétje ma már nemcsak a társadalmi haladás, hanem egyre inkább az emberiség puszta léte is. Óriási felelősséget vesz magára mindenki, aki ezt a harcot egységbontással akadályozza. *Ezért erősödik a mozgalomban — bizonyos nézeteltérések ellenére is — az egységre irányuló törekvés, amelynek nagyszerű példája az 1969 évi moszkvai tanácskozás és az SZKP közeli napokban befejeződött XXIV. kongresszusa.*

A proletár internacionalizmus leninі elveivel ellentétes mindenféle elkülönülés vagy semlegesség. A *Magyar Szocialista Munkáspárt* internacionalista arculatát bizonyítja, hogy minden cselekvéséért a magyar munkásosztály, a magyar nép, és egyszersmind a nemzetközi munkásosztály előtt is vállalja a felelősséget.

Haladásunk döntő biztosítéka a leninі tanítások következetes alkalmazása. Pártunk azért tudta kijelölni a dolgozó nép felemelkedésének biztos útját, *mert a leninі tanítások szellemében határozta meg a feladatokat és foglalta egységbe a nemzet teremtő erejét.* Ez a politika, amelyben hűségesen kifejeződnek a munkásosztály és a dolgozó nép alapvető érdekei, önbizalmat ad a tömegeknek és bizalmat táplál a párt iránt.

Ezt az irányvonalat erősítette meg a X. kongresszus, amikor felmérte az elmúlt négy év tapasztalatait, eredményeit. A leninі eszmék vezették, amikor megszabta az elkövetkező évek politikájának vezérfonalát, a legfontosabb politikai, társadalmi, állami, gazdasági és kulturális feladatok programját.

Az első negyedévben

tervszerűen haladt az előszállítás

Dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter látogatása a MÁV Vezérigazgatóságon

Dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter március 30-án látogatást tett a MÁV Vezérigazgatóságán, majd részt vett a vasút vezetői által összehívott szűk körű aktívaértekezleten. Az értekezleten megjelent *dr. Móró István*, a VI. ker PB első titkára és *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára is.

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója bejelentette, hogy *elkészült az Államvasutak IV. ötéves terve.* A terv összhangban áll a népgazdaság célkitűzéseivel és messzemenően figyelembe veszi a szállítási igények vasúti konzekvenciáit, a termelés felfutását, a területfejlesztés és az urbanizációs elképzelések megvalósítását.

A IV. ötéves terv kidolgozásánál nagy gondot fordítottak a nemzetközi munkamegosztásra. *Növekszik hazánkon át a tranzitszállítás.* A szocialista országok egyre több terméket állítanak elő és a termékcsere folyamatában nagy szerepe van a vasúti szállításoknak. *Becsületbeli kötelességünk a tranzit-küldemények gyors továbbítása*, ugyanakkor a növekvő szociális, kulturális és egyéni utazási igények is egyre nagyobb feladatokat rónak a vasútra.

Az elmúlt két évben a vasút szállítási tevékenysége elmaradt a népgazdaság igényeitől. *Az idei első negyedévi szállítási előirányzatot viszont a vasút minden vonatkozásban túlteljesítette. Eleget tettünk az előszállítási kötelezettségeinknek.* A felhasználási helyre juttatjuk az építőipari anyagokat, a követ, kavicsot, cementet.

Az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva *10 százalékkal több tranzit-árut továbbított a MÁV.* A most következő tavaszi és nyári forgalomban a vasút központi feladata a személyszállítás magasabb színvonalú lebonyolítása lesz.

Legfontosabb feladatainkról szólva a miniszterhelyettes kiemelte a záhonyi vasúti csomópont további korszerűsítését, a budapesti körvasúti forgalom megjavítását, a jugoszláv tranzit-szállítások hatékonyabb megszervezését és a hálózati elv gyakorlati alkalmazását. A vasút munkája, megbízhatósága és pontossága oly mértékben javult, hogy a közvélemény is elismerőleg nyilatkozik a vasutasok erőfeszítéseiről. *El kell érni, hogy minden vasutas úgy végezze munkáját, hogy a közvélemény figyelme rajta van!*

Dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter felszólalásában *azt hangsúlyozta, hogy a vasút eredményei igen pozitív benyomást gyakoroltak rá.* A MÁV népgazdasági felelősséggel végzi munkáját és vezetésére a nyugodt, megfontolt, optimista szemlélet jellemző. Arra figyelmeztetett a miniszter, hogy az elkövetkező hónapok folyamán, a nyári nagy személyforgalom, majd az azt követő őszi forgalom idején, még igen sok gonddal, nehézséggel kell megküzdeni. Kifejezte azt a meggyőződését, hogy a vasút azokban a hónapokban is feladata magaslatán áll majd: *véglegesen jellemző lesz az egész hálózatra nézve az egységes, kollektív szemlélet.*

B. I.

Kitüntetések április 4 alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 26. évfordulója alkalmából kiemelkedő munkájáért a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Orvos János felvigy., Záhony P.fk. Főn., Papp Károly igazgató, Vasúti Főosztály 6. Szakoszt.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kaptak: Dr. Géringer Ferenc főtan., Vasúti Főoszt. Vasútüzem Biztonsági Osztály, Gombos Pál főell., Szeged Pft. Főn., Görbicz Sándor mérnök tan. Északi Jj. Ü., Honfi Tivadar főell., Rákosrendező állomás, Járó Rudolf felügy. MÁV Tervező Int., Káldi István főtan., MÁV tüdőgyógyint., Monori István főfelügy., Dombóvár áll., Nagy István főell., Bp. Ferencváros áll., Németh József műsz.főell., Hatvan-Salgótarján Pft. Főn., Pasztusák Gyula műsz. főell., Miskolc Vont. Főn., Perlaki Lajos felvigy., Pécs Pft. Főn., Pusztai Ferenc főfelügy., Vasúti Főoszt. 11. Szakoszt., Dr. Susla János főtan., Szeged Vasútig., Szabó Béla igazgató, Szombathely Vasútig., dr. Vajda György orvos főtanácsos, MÁV Kórház és Központi Rendelő, Vécsei Béla műsz. főell., Debrecen Vontatási Főn.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: Balatoni András felügy. Miskolc Vasútig., Balogh József V. műsz. ell., Hatvan Vont. Főn.. Barabás József műsz. ell., Békéscsaba Vont. Főn., Bánki Béla műsz. felügy., TBKF. Bodó Barnabás főell., MÁV Autófuv. Főn., Bokor József segédfelvigy., Celldömölk áll., B. Varga Ferenc műsz. főint., Záhony Pft. Főn., Csitneki Ferenc műsz. felvigy., Dikter József mérnök főint., Szombathely Jj. Ü., Dobi Gábor főell., Záhony áll., Erdélyi Lajos főint. Nyíregyháza áll., Gedeon Béla mérnök tan., Miskolc Jj. Ü., Kassó Károly műsz. főell., Bp. Keleti Vont. Főn., Kazinczy László műsz. int., BBFF. Kiss Ferenc felügy., Szombathely Vasútig.. Koller György mérnök tan., Gyöngyös Kitérőgyártó Ü., Komády János műsz. főint., Zalaegerszeg Pft. Főn., Madar Miklós mérnök főint., Vasúti Főosztály 8. Szakosztály, Németh István felvigy., Miskolc Tiszai pu., Németh József műsz. főell., Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn., Papp András segédell., Várpalota áll., Papp Zoltán felügy., Szentes áll., Sághegyi Bálint Elemér főint., Győr áll. [illegible] Szabolcsek János Vasútig., Finta Jenő főint.; GYSEV Ig., Gombás Benjamin műsz. főell., TBFF Pécs, Havrán János ell., JBFF, Házi József műsz. főint., Bp. Ferencváros Vont. Főn., Hédervári Károly főint., Miskolc Vasútig., Horváth IV. József ell., Szombathely Vont. Főn., Hrabovszki János int., Békéscsaba áll., Juhász István ell., Bp. Ép. Főn., Juhász István IV., segédell., MÁV Autófuv. Főn., Karányi István műsz. főell., Miskolc Vont. Főn., Keresztúri Ferenc műsz.tan., Landler Jenő Jj. Ü., Kiss Imre műsz. int., Celldömölk Ép. Főn., Klepács Pál műsz.felvigy. Nyíregyháza Vont. Főn., Lajos Ferenc műsz. ell., Bp. Ferencváros Vont. Főn., Landesz János főell., Győr áll., Lódi Lajos műsz.főint., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn., Mák Bászló szaktechn. tan., Szeged Vasútig., Medve Sándor főell., Hatvan áll., Mester Lajos főint., Ózd áll., Mészár Lajos főell., Debrecen Jj. Ü., Miskolci Sándor mérnök főint., Miskolc-Tiszai pu., Molnár István főint., Pécs Vasútig., Papp Sándor műsz. főell., Debrecen Ép. Főn., Pálmai István főint., Bp. Vasútig., Pethes Sándor mérnöki főint., Jászkisér MÁV Ép. gépjavító Ü., Rajnai György főell., MÁV Hídép. Főn., Simon I. János főell., MÁV Közp. Szertárfőn., Somkúti Vilmos főfelügy., BVKH, Somogyi Dezső Utasellátó Váll., Szabados Henrik főint., Közp. Üzemirányító Hiv., Szabó Ferenc segédfelvigy., Bp. Angyalföld Pft. Főn., Szabó Imre műsz. főint., Szombathely Vasútig., Szalai Márton műsz. főint., Kecskemét Pft. Főn., Szegedi György főint., Debrecen áll., Szilágyi Mátyás főell., Bp. Keleti pu. Vill. Fennt. Főn., Szoboszlay János segédell., Debrecen TBFF. Tongori Imre mérnök tan., Vas. Főoszt. 7. Szakoszt., Tóth István munkás, Celldömölk Szertárfőn., Varga András ell., Szolnok Jj. Ü., Varga László műsz. főell., Szeged Vont. Főn.. Óri László tan., Szombathely Vasútig.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek: Alvégi Ferenc főell., Székesfehérvár Jj. Ü., Béres Erzsébet ell., Záhony áll., Bódi Károly ell., Szolnok Jj. Ü., Bogáth Lajosné főint., Vasúti Főosztály 1. Szakoszt., Csete Ferencné főint., Pécs Számvit. Főn., Donkó Mátyás főell., Kiskunhalas Vont. Főn., Farkas István műsz. int., Vas. Főoszt. 9. Szakoszt., Fitos István int., Zalaegerszeg áll., Gál István mérn. főtan. Vasúti Főoszt. 11. Szakoszt., Gillán János főell., Távközl. Fennt. Főn., Kandó József főint., Miskolc Vasútig., Karacs Károly segédfelvigy., Püspökladány Szertárfőn., dr. Kereszles István Vasútas Szakszerv. Közp. Kocsis Miklós ell. Szombathely TBFF, Kodó Béla főell., MÁV Ép. fennt. Főn., Kontor István főint. Szolnok MÁV Kórház, Kovács István Pál főint., Miskolc Gömböl pu., Kovács Zoltán mérnöki tan., Záhony 2. sz. Beruh. Felügy., Kun Dezső tan., MÁV Tiszatéképző Int., Lóskai János főell., Hámán Kató Vont. Főn., Makai Kálmán segédell., Bp. Terézváros Pft. Főn., Pósa József felvigy., Szentes Ép. Főn.. Salamon Mihály műsz. főint., Dombóvár Ép. Főn., Sipos Béla főint., MÁV Közp. Számvit. Főn., Soproni József műsz. főell., TBKF, Surin Lajos ell., Landler Jj. Ü., Szalay László főell.. Székesfehérvár Szertárfőn., Turi Lajos segédell.. MÁV Hídép. Főn., Varga János felvigy., MÁV Jegynyomda Főn., Vágvölgyi József főell., Bp. Déli pu.. Vásárhelyi Ernő mérnök főint.. Közp. Felépítményvizsg. Főn., Zöld Ferenc segédfelvigy., Debrecen Déli Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Czuczor Károly főell., MÁV Autófuv. Főn., Csatári József főell., MÁV Házkezelő Főn., Dávid Károly segédmunk., Nagykanizsa Szertárfőn., Dévei Elemér mérnök tan., MÁV Anyagvizsg. Főn., Friedrich József műsz. int., TBÉF, Handler Ferenc műsz. felügy., Vas. Főoszt. 3. Szakoszt., Herczeg István titk.h. Vasutas Szakszerv. Miskolc Ter. Biz., özv. Kassai Tamásné segédkez., Vasúti Főoszt. 2. Szakoszt., Kiss Klára ell., Szeged Vasútig., Kiss Sándor ell., Celldömölk Vont. Főn., Kollár János főell., MÁV Északi Jj. Ü., Németh Miklós segédmunkás MÁV Közp. Nyomtatványtár. Pavelka Béláné főint., Vas. Főoszt. 4. Szakoszt., Surányi Sándor int., MÁV Anyaggazd. és Ellát. Ig., Szegi Elemér műsz. főint. Debrecen Vasútig., Török János főint., Budapest Vasútig., Turóczi Istvánné segédtiszt MÁV Szak- és Szerelőip. Főn., Vincze Dénes főint. Miskolc Tiszai pu. Szertárfőn.

Hazánk felszabadulásának 26. évfordulója alkalmából a honvédelmi miniszter kiemelkedő munkájuk elismeréseképpen a

HAZÁ SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

kitüntetésben részesítette: Dejczö László főfelügy.. Vasúti Főosztály 5. szakoszt., Vaskor István mérn. főint., Vasúti Főosztály 8. szakoszt.

Húsz évi munka után

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

kitüntetésben részesült: Antal András függ. polg. véd. törzsparancsnok Miskolc-Tiszai pu., Bíró János főelőadó Debrecen Vasútig.. Darabos István függ. polg. véd. törzsparancsnok. Bp. Kelenföld áll.. Földesi Lajos függ. polg. véd. törzspar., Győr áll., Gallcs Mihály függ. polg. véd. törzspar.; Püspökladány áll.; Kassai Ferenc előadó Szombathely MÁV Jj. Ü., Kálmán Gyula függ. polg. véd. törzspar., Székesfehérvár áll., Majzik Sándor állomásfőn., Orosháza áll., Mojzsis András függ. polg. véd. törzspar., Bp. Rákosrendező áll., Narancsik Péter függ. polg. véd. törzspar., Hegyeshalom áll., Placskó Ilona bérszámfejtő, Nagykanizsa Vont. Főn., Rozsnyai Jenő függ. polg. véd. törzspar., Pápa áll., Simon János oszt. vez., Szombathely Vasútig., Szabó Vilmos függ. polg. véd. törzspar., Hatvan áll.

Tizenöt évi munka után

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

kitüntetést kapott: Balázs József főelőadó, Szeged Vasútig., Boronkai Ferenc főelőadó, Vas. Főoszt. 10. Szakoszt., Dobos Károly főelőadó, Anyaggazd. és Ell. Ig., Fizi János főelőadó. Anyaggazd. és Ell. Ig., Gittinger Tibor főelőadó, Vas. Főoszt. 8. Szakoszt., Kálmán László tervcsop. vez., Szolnok MÁV Jj. Ü. Lengyel Sándor norma és időelemző, MÁV hídép. Főn., Lisiczky Lajos GYSEV Igazg. vezetője, Lónárt Teréz asszisztens MÁV Kórház és Közp. Rend. int., Madaras István MÁV Házkezelő Főn. vez., Maróthy Sándor rakt. kezelő, MÁV Landler Jenő Jj. Ü.. Rátskay Pál Jenő vasútőrpar., MÁV Északi Jj. Ü., Selmi József-okt. tiszt, Dunaújváros áll.. Sparing László pft. főnök. Szombathely Pft. Főn., Sipos László főműv., MÁV Északi Jj. Ü., Sterbinszki Gyula oszt. vez., Miskolc Vasútig., dr. Szabó Zoltán ig. főorvoshelyettes, MÁV Kórház és Közp. Rend. int., Tasi István főelőadó, Debrecen Vasútig., Varga Ferenc függ. polg. véd. törzspar. Dunakeszi MÁV Jj. Ü., Várhídi József oszt. vez MÁV Kórház és Közp Rend. int.

Tíz évi munka után

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM

kitüntetésben részesült: Berke János oszt. vez., GYSEV Ig., Csányi István csop. vez., MÁV Landler Jenő Jj. Ü., Farkas Lajos művez., MÁV Hídép. Főn.. Gallai Sándor függ. polg. véd. törzspar., Bp. Keleti áll., Herneczki János rendészervez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü., Ipolyi Kálmán főelőadó, Bp. Vasútig., Janecsó Imre oszt. vez. h., Vasúti Főoszt. 8. Szakoszt., Jávor Béla műsz. ügyint.. Dunakeszi Jj. Ü., Kellner Istvánné előadó. Vasúti Főoszt. 3. Szakoszt.. Németh F. József beiselienőr, Nagykanizsa áll.. Pavlik Károly főelőadó, MÁV Anyaggazd. és Ell. Ig., Sátori Vilmos főmérnök. Szombathely Pft. Főn. Tiser István szb. term. biz. titkár. Miskolc MÁV Jj. Ü., Tóth András főelőadó. Debrecen Vasútig., dr. Udvarhelyi Dénes főelőadó, Vasúti Főoszt. 2. Szakoszt., Varga György áll. főnök. Baja áll. Vereczki Jenő főelőadó. Vasúti Főosztály 2. szakoszt.. Sásvári Péter m. főint., Dunaújváros Pft. Főn.. Sáfár János ell.. Jobbparti Biztberend. Fennt. Főn., Szépiaki József felvigy.. Bp. Keleti pu., Sztupkay István felügy., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn., Zácsfalvi Győző mérnök tan., MÁV Anyagvizsg. Főn.

★

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa több évtizedes kiemelkedő tevékenységük elismeréseként, nyugállományba vonulásuk alkalmából

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Gyalog Imre m. felügy., Vasúti Főosztály 9. szakoszt., Nagy Gyula m. felügy., Miskolc Vasútig. A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapták: Hóvári János m.főint., Vont. Főn. Kaposvár, Karádi Antal m. főell., Vont. Főn. Miskolc, Marti Géza főint., Kiskundorozsma áll., Peterfalvi János főfelügy., Szombathely Jj. Ü., Sári Jenő m. főell.. MÁV Landler Jenő Jj. Ü.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Boda János ell., Bp. Keleti pu.. Burda József főell. Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn., Cserháti József m. főell., Kisterenye Vont. Főn.. Farkas Imre főell., Jászapáti áll., Gimesi József m. főell. Zalaegerszeg Vont-Főn., Honti Imre felvigy., Vác Pft. Főn., Horvát István ell., Dombóvár Pft. Főn.. Kiss Mátyás főell., MÁV Landler Jenő Jj. Ü.. Litkei József felvigy., Gyékényes áll., Mészáros Lajos főint.. Pátroha áll., Nádudvari Árpád felügy., MÁV Autófuvarozási Főn. Páli Mózes főell.. Debrecen MÁV Jj. Ü.. Péter Imre munkás. Dombóvár Szertárfőn.. Saál József mérnök főtan., MÁV Szabványügyi Int.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Egri József főell., Debrecen Jj. Ü.. Fekete Sándor m. főell.. Debrecen Jj. Ü.. Gabai Nándor m. főell.. Távközlési Fentart. Főn. Bp., Harangozó Sándorné főell.. MÁV Kórház és Közp. Rend., Horányi István főint.. MÁV Jogügyi Hiv., Jánosi József felvigy., Nyíregyháza Pft. Főn., Keszthelyi Józsefné főint., Bp. Vasútig.. Lutz József felvigy., Dunaújváros Pft. Főn.. Mitru János felvigy.. Diósgyőr Vasgyár Áll.. Papp István főell., Debrecen MÁV Jj. Ü., Pávich Győző főell.. Landler Jenő Jj. Ü., Pongrácz Lajos főell.. Landler Jenő Jj. Ü., Rejtő Ferenc felügy., Vasúti Főosztály 2. szakoszt.. Sásvári Péter m. főint., Dunaújváros Pft. Főn.. Sáfár János ell.. Jobbparti Biztberend. Fennt. Főn., Szépiaki József felvigy.. Bp. Keleti pu., Sztupkay István felügy., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn., Zácsfalvi Győző mérnök tan., MÁV Anyagvizsg. Főn.

Asbót Máté kilenc gyermeke

Az Egervár—Vasboldogasszony állomáson dolgozó *Asbót Mátét* elnagyta a felesége, s egyedül maradt kilenc gyermekkel. Amikor az idős ember egyéni tragédiájáról a közelmúltban tudomást szerzett a szombathelyi igazgatóság 30 szocialista brigádja, mindjárt akcióba léptek, és egy mosógéppel ajándékozták meg a családját becsületesen nevelő Asbót Mátét. Egy másik brigád pénzt, ismét egy másik egy szekrényt küldött a nagycsaládos embernek. Zalaszentiván állomás három brigádja egy-egy Asbót-gyerek felett vállalt védnökséget. A *Vasútasok Biztosító Egyesülete* pedig felajánlotta, hogy a MÁV kőszegi nevelőotthonában tanuló gyerek ellátásához járul hozzá, egyben 1100 forint készpénzt küldött a családnak.

A húsvéti meglepetésről *Kerekes János*, Zalaszentiván állomásfőnöke gondoskodott: két takarítónőt küldött Asbót Máté lakására, hogy végezzék el az ünnep előtti nagytakarítást.

Markos József

A SZÉP BESZÉD VARÁZSA

Név szerint nem tudom, hogy kit dicsérek. De minden utasnak feltűnt április 3-án, amikor én 13—14 óra között a *Keleti pályaudvaron* jártam, hogy milyen kedves és kellemes női hang tájékoztatta a közönséget a hangos bemondón keresztül. As esetek többségében bizony nem tetszik az utazóközönségnek a vasútnál szokásos rideg „parancsolgatás", a paragrafusokra utaló közlemények gépies beolvasása.

Most viszont így szólt mellettem egy idős bácsika:

— *Ha lenne időm és tudnám, honnan beszél ez a szép szavú hölgy, biz' megkeresném.*

Windhoffer Kálmán
Győr

Felszabadulási lövészverseny Szombathelyen

A felszabadulás 26. évfordulója tiszteletére március 28-án *lövészversenyt rendeztek Szombathelyen* a MÁV Vezérigazgatóság és a vasútigazgatóságok MHSZ lövészklubjainak részvételével. A versenyen négytagú csapatok indultak.

A hét vasutas lövészcsapat versenyét ünnepség előzte meg. *Locskai Ferenc*, a szombathelyi igazgatóság forgalmi osztályvezetője köszöntötte a részvevőket, majd méltatta a lövészsportnak, az MHSZ-lövészkluboknak a honvédelmi nevelésben betöltött szerepét.

Az ünnepélyes megnyitó után a szombathelyi MHSZ új, 30 lőállásos, korszerűen berendezett lőterén, erős szélben kezdődött a verseny. A kedvezőtlen időjárás miatt az eredmények nem úgy alakultak, mint azt a szakemberek várták.

A nyiltirányzékú kisouskával végrehajtott *30 lövéses összetett versenyt 896 köregységgel a miskolci igazgatóság csapata nyerte, második a pécsi igazgatóság 857, a harmadik a szombathelyi igazgatóság csapata 855 köregységgel.* Egyéniben *Hidvégi Ferenc*, a pécsi igazgatóság versenyzője végzett az első helyen 283 köregységgel, két szombathelyi versenyző, *Zimonyi Árpád* és *Schäffer Gábor* előtt.



Az aranyérmes miskolci csapat tagjai
(Varga Csaba felvétele)

Az ünnepélyes díjkiosztáson lelkes taps köszöntötte az első helyezett miskolciakat, akik egy évig védői, boldog tulajdonosai lehetnek a díszes vándorserlegnek, amelyet a MÁV vezérigazgatója a felszabadulás 25. évfordulója alkalmából alapított.

V. Cs.

Miskolci úttörők vették át a XII. számú páncélvonatot

Mint ismeretes a Tanácsköztársaság kikiáltásának 50. évfordulóján, két évvel ezelőtt, *a legendás hírű XII. sz. páncélvonat* hű mása elindult országjáró útjára, s az 52. évfordulóra visszaérkezett kiindulási helyére, a miskolci járműjavító udvarára.

Felemelő érzés volt látni, amint a páncélvonat, díszsortűz és négyezer úttörő örömujjongása közepette méltóságteljesen begördült a fogadására felállított dísztribün elé.

Az ünnepi szónokok méltatták a Tanácsköztársaság, valamint a legendás hírű XII. páncélvonat történelmi jelentőségét. Az ünnepségen *Kiváló úttörővezető* kitüntetéseket adtak át. A járműjavító dolgozói közül — a páncélvonat megépítéséért — többen részesültek külföldi üdülésben és pénzjutalomban.

Az ünnepség záró akkordjaként négyezer úttörő ajkán felcsendült az *Örtüzeink* című úttörőinduló, majd *Kővári János* őrnagy a páncélvonat parancsnoka és legénysége lejött a vonatról és *Szabó Ferencnek*, a Magyar Úttörők Szövetsége főtitkárának jelentést tett. Ezután Szabó Ferenc rövid beszéd kíséretében azzal adta át a XII. sz. páncélvonat alapító levelét a miskolci úttörőknek, hogy legyenek a páncélvonatnak és a forradalmi hagyományoknak is hű őrzői.

Kisvárdai János



Az ünnepség résztvevői
(MTI Foto Fényes Tamás felvétele)

HÍREK

— **Ifjúsági ankét Ferencvárosban.** A ferencvárosi csomópont KISZ-bizottsága március végén aktívaértekezletet tartott, melyen Tóth János, a budapesti igazgatóság vezetője tájékoztatta a fiatalokat aktuális gazdasági, szociális és kulturális problémákról, majd válaszolt kérdéseikre. A vasút fejlesztéséről szólva kiemelte Budapest—Ferencváros jelentőségét és fontosságának megfelelően beszélt jövőjéről.

— **Gázturbinás vonatok.** Kanadában Montreál és Toronto között öt, gázturbinás motorral felszerelt gyorsvonatot állítottak forgalomba. A vonatok átlagsebessége 150, maximális sebessége 200 kilométer/óra. Minden szerelvény két motor- és öt személykocsiból áll. A kocsik alumínium ötvözetből készültek.

— **Huszonnégy nyugalomba vonuló dolgozó** tiszteletére rendeztek ünnepélyes búcsúestet a hatvani vontatási főnökség gazdasági és mozgalmi vezetői. A hatvani vasútasok művelődési házában rendezett ünnepségen több mint kétszázan voltak jelen.

— **Teherautó a vonaton.** A Német Szövetségi Köztársaságban 1970-ben minden várakozást felülmúlt a „Huckepack" forgalom, pontosabban szólva a tehergépkocsik vasúton történő szállítása. A DB 50 000 camionban 850 000 tonna terhet továbbított. Ez 80 százalékkal haladja meg az előző évi teljesítményt.

— **Hét év telt el azóta,** hogy Szentes, Hódmezővásárhely és Makó állomás azonos turban dolgozó szocialista brigádjai komplexbrigád szerződést kötöttek a vonalszakasz munkájának megjavítására. A brigádok együttműködése azóta jó barátsággá érlelődött és egy-egy nagyobb ünnep alkalmával a fehér asztal mellett is találkoznak. Legutóbb, március közepén a szentesi Dózsa brigád volt a házigazda.

— **Óriás vasúti komp.** Az NDK rostocki Neptun Hajógyárban 9400 tonna teherbírású vasúti komphajó készül a Skandinávia felé irányuló tengeri forgalom lebonyolítására. Az óriás komp hossza 153 méter. 478 méter hosszú vágányzatán egyszerre 42 vasúti kocsit lehet szállítani, autók részére 982 négyzetméter terület áll rendelkezésre.

Békés megyében szeretik a sportot

Békés megyében több mint ötezer vasutas él. Közülük sokan szeretik a sportot. Ez kitűnt a legutóbbi választások alkalmával is. Úgyszólván valamennyi vezetőségválasztó taggyűlésen sok szó esett a sportról. A minőségi sport mellett, amelyet a megyében első helyen a *Békéscsabai MÁV SK.* képvisel, a tömegsportot is fontos feladatnak tekintik a szakszervezeti bizottságok.

A *Szakszervezetek Megyei Tanácsa* minden évben megrendezi a szakmák közötti alapfokú versenyeket. A vasutasok ezeken a találkozókon is megállják a helyüket. De figyelemreméltó eredményeket érnek el a sportlétesítmények építésében, felújításában és karbantartásában is. Társadalmi munkában nagyon sok sportpálya épült már a vasúti szolgálati helyek dolgozói részére.

A megyében 1971-re is gazdag sportprogram készült. A programot az SZMT székházban megtartott értekezleten dolgozták ki. A szakszervezeti bizottságok sportfelelősei mellett a KISZ-titkárok, a TB sportbizottságának vezetője és a Békéscsabai MÁV SK elnöke is jelen volt az értekezleten, melyen *Vajda János*, a szegedi területi bizottság titkárhelyettese ismertette az ez évi tennivalókat. A beszámolót vita követte, majd hattagú sportbizottságot hoztak létre a megyében.

A társadalmi összefogás eredményeként egyébként Békéscsabán március végén adták át rendeltetésének a társadalmi munkában épített kispályás labdarúgó pályát.

Dömény Ferenc

SPORTHÍREK

Felszabadulásunk 26. évfordulója tiszteletére, április 4-én *Nyíregyházán* barátságos sakkcsapatmérkőzést játszott egymással az állomás és a vontatási főnökség csapata. A találkozót az állomás csapata nyerte 4,5:1,5 arányban. A visszavágóra november 7-én kerül majd sor.

★

Új szakosztállyal bővült a *MÁV Hidépítő Sportkör*. Megalakították a tollaslabda-szakosztályt, melynek férfi és női csapata hamarosan megkezdi a rendszeres edzéseket. A sportkör vezetői ugyanakkor tervbe vették, hogy még ez évben saját pályát építenek az üzem területén.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

12. számból: 102319/1971. 1. C. Utasítás a MÁV energetikusi szervezetről, az energetikusok feladatairól, hatásköréről és alkalmazási feltételeiről.

123459/1971. 1. D. Külföldiek munkavállalásának szabályozása.

Felhívás a lakásigénylések benyújtására, illetve megújítására.

13. számból: 105324/1971. 1. D. A törzsgárdatagok erkölcsi és anyagi elismerésének szabályozása a Magyar Államvasutak területén.

A Vasúti Ruházati Utasítás egyes pontjainak alkalmazása.

Viharkabátok igénylése.

14. számból: Felhívás számviteli tanfolyamokra történő jelentkezésre.

KÖTELESSÉGTELJESÍTÉS SZOLGÁLATON KÍVÜL

Ötszáz forint jutalomban részesítette a miskolci igazgatóság vezetője *Batta Istvánt*, Szerencs állomás kocsivizsgálóját, mert egyik, szolgálaton kívüli utazása alkalmával vasutashoz méltó hivatástudattal, öntevékenyen közreműködött a Lillafüred expressz Ludas állomáson bekövetkezett műszaki meghibásodásának elhárításában.

Három Wartburg — egy „üres kocsiban"

Különös „üres kocsi" érkezett március 11-én *Ferencvárosból Leninvárosra* állomásra, a 2384 számú vonattal. Három új Wartburg-típusú személygépkocsi „szomorkodott" benne. Ki tudja, hol, merre kalandozhattak?

Az azonnal elkezdett nyomozással csak annyit sikerült kideríteni, hogy a 1150 1992563—1 számú kocsi, amelyikben a három Wartburgot találták, *még 1971. év első napjaiban lépett be Szob határállomáson, s azóta is üres kocsiként kezelték.*

Még szerencse, hogy a gépkocsik sértetlenek maradtak,

Uglyai Sándor

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Hoffmann József Veszprémvarsány; Markos József Zalaegerszeg; Szücs Ferenc Hatvan; Majzik László Szentes; Szabó József Üzsa: Boldizsár Gyula Békéscsaba; Windhoffer Kálmán Győr; Dancs József Tapolca; Czeglédi Sándor, Kiss János Debrecen; Murányi Tibor Bánréve; Boros Zoltán Szombathely; Csongrádi Mihály Komárom; Csiba József Gödöllő; Pacz József Curtici; Pintér Lajos Váchrátót, Kisvárdai János Miskolc Tiszai pu. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Fekete József Hatvan; Papp Tivadarné Taktaharkány; Vida János Dunaújváros; Füzesi Tihamér Debrecen; Bánáti György Sárospatak; Szabó János Szolnok; Bula Sándor Balatonfenyves; Id. Bíró János Cegléd; Szücs Ferenc Hatvan; Kisvárdai János Miskolc Tiszai pu.; dr. Gál József Bp.; Szórádi Ferenc Dombóvár; Varga Nándor Nagykanizsa: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Az utóbbi hetekben a lapunkban közölt néhány cikkel kapcsolatban névtelen levelek érkeztek szerkesztőségünkhöz. Felhívjuk olvasóink figyelmét, hogy ezekkel a levelekkel érdemben nem tudunk foglalkozni, még akkor sem, ha a levél írója a jószándék vezérelte!

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném állomási 1 szoba komfortos lakásomat** — 300 négyszögöl kerttel — olyan dolgozóval, aki az állomáson váltó, málházó beosztást is kaphat, 1 szoba konyhás, félkomfortos I. emeleti lakásra Budapesten vagy környékén. Cím: Németh László, Kiskunlacháza állomás. Érdeklődni bármikor lehet.

— Szegedi főbérleti szép nagy, 1 szobás, olcsóbérű lakásomat elcserélném zalaegerszegi főbérleti lakással. Cím: özv. Erdélyi Istvánné Szeged, Pulc utca 7. Érdeklődni levélben vagy személyesen lehet.

— **Elcserélném Keleti pu. melletti MÁV-házban levő földszinti 2 szoba (személyzeti) komfortos, gázbojleres lakásomat szoba hallos vagy másfél szobás tanácsi rendeltetésű lakásra.** Cím: Özv. Németh Béláné, Bp., VIII., Kerepesi út I. fsz. 7. Érdeklődni lehet egész nap.

— **Félkomfortos tanácsi házfelügyelőségem elcserélném hasonlóra, megegyezéssel, Budapest területén.** Cím: Iván József, Bp., XIV., Erzsébet királyné út 102. Telefon: 220—660 10 mellék, üzemi: 31—88.

— **Elcserélném Érd nagyállomáson levő 2 szobás szolgálati lakásom** (víz bevezetve, kertes) budapesti 1 szobásra vagy garzonra. Érdeklődni lehet telefonon: 457—399, Pető lakás.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. „El kell érni, hogy . . ." Idézet a X. pártkongresszus határozatából. (Folytatása a függőleges 13-ban.) 13. Mezteleníség latin szóval. 14. Nyelvjárások (görög). 15. Területmértékegység. 16. Egyik ruhagyárunk rövidítése. 18. Elektromosban van. 19. Gödöllő széle. 20. Latin éljen. 22. Jó a szeme. 24. Gyakori gyógyszer (l=1). 26. Megtörtént dolog. 27. Szellem. 29. Kevert csel. 30. Szent, sérthetetlen. 32. Szélvihar a germán mitológiában. 34. Hat római számmal. 36. Folyó Jugoszláviában. 38. Vissza: mintául szolgáló forma. 39. Rudolf-féle szám. 40. Zúdít. 42. Nem látható dolgok látni vélése. 44. Házi állat hímje. 45. Holland város. 47. Harcot kezdeményez. 48. Afrikai állam. 49. . . . gimento, újrafelemelkedés újjáébredés. 51. Erődítmény. 52. A Nagy-Szunda szigetek egyike. 53. Kis úttörő egység. 54. Az arzén kémiai jele. 56. Igavonó állat. 57. Három római szám. 58. Avas a közepén. 59. Francia város (fon.). 60. Svájci szabadsághős. 62. Egymást követő betűk. 63. . . . Johan Henrich (1751—1826) német költő. 65. Több magyar helységnév végződése. 67. A költészet egyik fajtája. 69. A hajó része. 71. Évszak, névelővel.

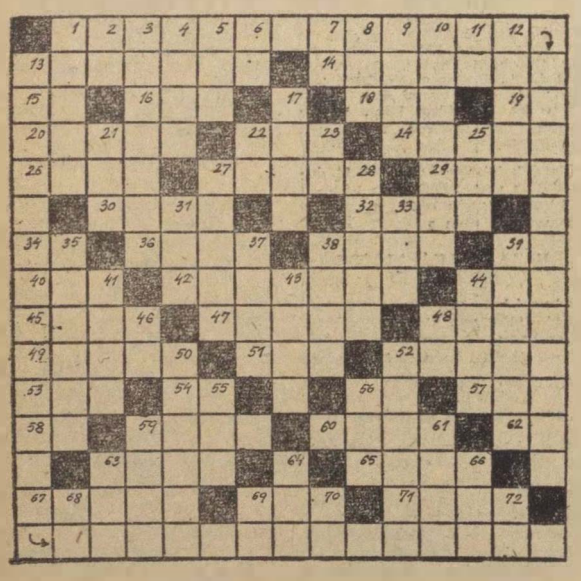
Függőleges: 1. A Trója ellen induló görög hajóhad gyülekező helye. 2. Hangtalanul esd. 3. Nyári természeti jelenség. 4. Fordítva sport szerencsejáték. 5. Orosz uralkodók címe volt. 6. Szintén. 7. A lítium kémiai jele. 8. Helyhatározó 9. Kellem, báj, könnyedség. 10. Teljes, mindent átfogó (ék. hiány). 11. Német előljárószó. 12. Aranypénz az USA-ban. (ék.fel.). 17. Orosz folyó. 21. Magot szór. 22. Folyadék. 23. Állóvíz. 25. Résen másalhangzói. 27. Bizánci aranypénz volt. 28. Vándorló népesség. 31. Küllentéte. 33. Város Erdélyben 35. Az indiai kormányfő keresztneve. 37. A távolság. 38. . . . Licco, ismert hegedűművész. 39. Ázsiai templom. 41. Pest megyei község. 43. Arab szultánság. 44. Szoviet autonóm terület. 46. A molibdén vegyjele. 48. A titán vegyjele. 50. Összerűség (francia). 52. Rabló. 55. Túl fizesített. 56. Férfinév. 59. Csille, pőrekocsi. 61. Vajon lát? 63. Vívó tesi. 64. Vesszőből fonott szállítóeszköz. 66. Szarvasfajta. 68. Német személyes névmás. 69. A tellurium kémiai jele. 70. Varrószerszám. 72. Igekötő.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 13.

Beküldési határidő: 1971. május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A központi vezetőség megválasztása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 6. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Almási Károly Bp. XVII., Érdem u. 24. Csörnyei Zoltánné Balatonfűzfő, Balatoni körút 51. Kovács Eszter Veszprém, Stadion út 16. özv. Pogorisky Béláné, Debrecen, Becskereki S. utca 10. Nagy László Eger, Kertész u. 1.





PRESSZOKAVE, KAKAO, HIDEG UDITÓ ITALOK, BUFEÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BELYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. MÁJUS 3.



1 MÁJUS

Ünnepi zászlók

Nyolcvankét esztendővel ezelőtt, 1889-ben, a II. Internacionálé kongresszusi határozata tette május elsejét a proletár nemzetköziség ünnepévé. Rá egy évre tartotta meg a világ proletariátusa első nagy seregszemléjét. Erről a felejthetetlen napról írta Engels: *„... a mai nap látványa az egész világ tőkéseinek és földesurainak megmutatja, hogy manapság a világ proletárjai valóban egyesültek".*

Amikor ezek a sorok íródtak, a tőkés rendszer, a kizsákmányolók osztálya élete teljében volt, a világ proletariátusa nem dicsekedhetett olyan szervezettséggel, mint a tőke. Mégis utcára indult jogaiért, életkörülményeinek megjavításáért, a tőkés kizsákmányolás ellen.

Május 1-e a munkásosztály nemzetközi ünnepe. A munka és a proletár osztályszolidaritás világot átfogó jelképe. A tőke ellen vívott osztályharc munkásáldozatainak végtelen sora nem volt hiábavaló. Ma közel 100 országban élnek, harcolnak kommunisták, számuk megközelíti az 50 milliót. A nemzetközi munkásosztály megbízásából vezetik a világot átalakító forradalmi mozgalmat. Súlyos felelősséget jelent ez, s nehéz harcot, egyre bonyolultabb viszonyok között. *Ebben a harcban megbízható és irányt mutató fegyver a proletár osztályszolidaritás és internacionalizmus.*

A munkások törekvése az összefogásra, az egységes fellépésre, egyidős a munkásosztály kialakulásával. A munkásokat, a dolgozókat saját tapasztalataik korán ráébresztették arra, hogy jogaikért, követeléseikért csak úgy harcolhatnak eredményesen, ha ezt együttesen teszik. Így tudják megakadályozni, hogy a kizsákmányolók hasznot húzzanak megosztottságukból.

Az első közös harcok hamarosan újabb tanulságokkal szolgáltak: *a tőkések más országokból behozott munkaerőt alkalmaztak a munkások harcának megtörésére.* S ez világossá tette, hogy elengedhetetlenül szükséges a munkásosztály nemzetközi összefogása.

A tőke mint nemzetközi erő, nemzetközivé tette a kizsákmányolást. Így szükségszerűen *nemzetközi jelleggel született meg az ellene küzdő proletariátus összefogása is.* A munkásszolidaritás, az internacionalizmus szelleme hatja át szerte a világon azokat a milliókat, akik május elsejét ünneplik.

Felvetődik a kérdés, hogy a mai korban megváltozott-e a munkás-nemzetköziség tartalma? Határozottan azt kell erre felelnünk: *a munkásosztály és minden elnyomott érdeke a földkerekségen ma is egy és oszthatatlan — a kizsákmányolás megszüntetése, a béke, boldog élet, olyan társadalom felépítése, amelyben megszűnik a kizsákmányolás, szabadon és biztonságban él.*

Ugyanakkor természetesen azt is meg kell állapítanunk, hogy a munkás-nemzetköziség ma más formákban jelentkezik. Olyan korban élünk, amikor az emberiség fejlődésében a haladás és a reakció erői mind fokozottabb összeütközéshez, nagy társadalmi sorsfordulókhoz érkezett. Hatalmas erők, a szocializmus és a kapitalizmus erői vívnak élethalálharcot. E harc jegyét magán viseli korszakunk minden eseménye.

Az imperializmus minden módot és lehetőséget felhasznál, latba veti egész gazdasági, politikai erejét, hogy megakadályozza további visszaszorítását és megtartsa, illetve rendszerezze előbbi hatalmi pozícióit. *Eszközei közé tartozik többi között a gazdasági kényszer, a zsarolás, a politikai manőverezés, a fellazítás, a háborús feszültség szítása és az agresszió is.* E kelléktár legszégyenletesebb tette az amerikai imperialisták támadása az indokínai népek ellen.

Az idei május elseje jelszavai között első helyen szerepel a szolidaritás az amerikai imperializmus ellen harcoló népekkel. Az arab világ népei is erőt merítenek a május elsejei szolidaritásból ahhoz, hogy harcoljanak az izraeli agresszió ellen. *Millók és millók fejezik ki együttérzésüket a felszabadulásukért küzdő népekkel, elítélik a fajgyűlölet mételyét, a fasizmus eszméjét hirdető revansistákat.*

A magyar dolgozókban a proletariátus kialakulásától kezdve él az internacionalizmus érzése. A jelenlegi helyzetben a magyar dolgozók azzal tesznek a legnagyobb szolgálatot a nemzetközi munkásmozgalomnak, ha minden erejüket hazánk politikai és gazdasági erejének növelésére fordítják. Ebben a tudatban és eltökélt szándékkal menetelnek a májusi zászlók alatt a munkásmilliók, dolgozó parasztok és értelmiségiek.

A legjobbak kitüntetése, elismerése

A Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége az 1970. évi jubileumi és kongresszusi munkaversenyben kimagasló eredmények alapján az alábbi szolgálati helyeknek, illetve üzemeknek ítélte oda a vörös vándorzászlót a vele járó pénzjutalommal:

1. **Miskolci vasúti csomópont**
2. **MÁV [illegible] Járműjavító Üzem**
3. **Nyíregyháza vasúti csomópont**
4. **MÁV Kitérőgyártó Üzem, Gyöngyös**

Kiváló Intézet címmel tüntették ki a MÁV Tervező Intézetet. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztésére pedig *Kiváló Vállalat* címet kapott az Utasellátó Vállalat.

(Folytatás a 2. oldalon)

Kiváló kitüntetésben részesültek

Az 1970. évi eredmények alapján az alábbi vasúti csomópontok, illetve főnökségek és üzemek részesültek *Kiváló vasúti csomópont, Kiváló főnökség és Kiváló üzem* kitüntetésben a vele járó pénzjutalommal:

Kiváló vasúti csomópont

kitüntetést nyertek: *Békéscsaba, Nagykanizsa, Budapest-Déli, Pécs, Dombóvár, Szeged, Tapolca, Veszprém-külső* csomópontok.

Kiváló főnökség

kitüntetést kapták: *Hámán Kató Vontatási Főnökség, MÁV Celldömölki Építési Főnökség, Záhony Pft. Főnökség, Diósgyőr Vasgyár áll., Szeged TBFF, Kiskunhalas Pft. Főnökség.*

Kiváló üzem

kitüntetésben részesültek: *MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem, MÁV Építő Gépjavító Üzem Jászkisér.*

Gratulálunk

A Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját elnyert csomópontok, üzemek ünnepi eseményei április 27-én kezdődtek meg Nyíregyházán. A Minisztertanácsot *Földvári László* miniszterhelyettes, a Szakszervezetek Országos Tanácsát *Molnár György*, szakszervezetünk titkára képviselte.

Másnap, április 28-án a miskolci csomóponton adták át a kitüntetéseket. Megjelent és beszédet mondott *Benke Valéria*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja. Az MT—SZOT vörös vándorzászlaját *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, és *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára adta át.

Április 29-én az Északi Járműjavítóban, 30-án a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemben adták át a kitüntetéseket.

A nagyszerűen helytállt és kitüntetett üzemek, csomópontok dolgozóinak ezúton is gratulálunk.

Nagygyűlés a mozdonyszereldében

Kádár János az Északi Járműjavítóban

Az *Északi Járműjavítóban* nagy megtiszteltetésnek tartják, hogy Kőbánya dolgozóinak nagygyűlése színhelyéül az üzem mozdonyszereldéjét jelölték ki a párt, a Hazafias Népfront és a X. kerület vezetői. Ezen a nagygyűlésen megjelentek a párt és a kormány vezetői, élükön *Kádár János* és *Fock Jenő* elvtárssal, s kíséretükben ott volt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter is.

A vendégeket, Kőbánya neves gyárainak, üzemeinek munkáskollektíváit — mintegy 15 000 embert — piros és nemzetiszínű zászlókkal, üdvöző feliratokkal díszített csarnok fogadta. Azután hosszan, lelkesen zúgott a taps, amikor *Csomor Ferenc*, a Vegyipari Gépgyár művezetője, a nagygyűlés elnöke bejelentette, hogy *Kádár János*, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának első titkára kíván szólni a megjelentekhez. S Kádár elvtárs így kezdte beszédét:

— Őszintén köszönöm az elvtársi fogadtatást, s szívből üdvözlöm a nagygyűlés résztvevőit, az Északi Járműjavító és Kőbánya dolgozóit, Budapest dolgozóinak képviselőit. Köszöntöm az önök személyében a magyar munkásosztályt, a parasztság és az értelmiség, a magyar nép fiait, minden honfitársunkat s egyben átadom önöknek a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának szívből jövő, forró elvtársi üdvözletét, legjobb kívánságait.

A beszédét nagyrészt teljes egészében közölték a napilapok, s mivel az elmondottakat olvasta, hosszú távra szólóan megjegyezte és magáévá tette az ország, nem szükséges ismét idéznünk. Azóta a választások is sikeresen lezajlottak, győzött a párt, a Népfront politikája. Csupán eleget teszünk még az Északi Járműjavító párt- és szakszervezeti bizottsága kérésének, amelyet az üzem vezetősége és dolgozói nevében juttattak el szerkesztőségünkhöz:

Köszönetüket tolmácsoljuk az őket ért megtiszteltetésért...

Nyers Rezső elvtárs látogatása a Magyar Államvasutaknál

Országszerte a vasutas dolgozók rendkívül nagy jelentőségűnek tartják azt a látogatást, melyet az elmúlt napokban tett a MÁV-nál *Nyers Rezső* elvtárs, a PB tagja, a Központi Bizottság titkára. Most első ízben fordult elő, hogy a Politikai Bizottság egy tagja üzemlátogatással egybekötve ismerkedjék meg dolgozóink élet- és munkakörülményeivel, a vasút előtt álló feladatok megoldásával.

Vendégünk a reggeli órákban érkezett a MÁV Vezérigazgatóságra *Klézl Róbert*, az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Osztály helyettes vezetője és *Urbán Lajos*, a Gazdaságpolitikai Osztály munkatársának kíséretében.

Nyers Rezső elvtársat *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály MSZMP PB-titkára, *Szűcs Zoltán* és *Lindner József* vezérigazgatóhelyettesek és *dr. Holló Lajos*, a VB tagja fogadta.

Tájékoztató megbeszélés keretében dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója ismertette a vasút helyzetét, szállítási feladatait, beszámolt az Államvasutak eszközállományáról, a vasutasok helyzetéről, munkahelyi körülményeikről. Tájékoztatta Nyers elvtársat a vasút IV. ötéves tervében foglalt elképzelésekről, a vasút szervezetéről. A jelenlevő vezérigazgató-helyettesek beszélgetés közben egészítették ki a miniszterhelyettes beszámolóját.

Nyers Rezső elvtárs nagy érdeklődéssel hallgatta a beszámolót. Ezután dr. Pethes Imre, a MÁV Vezérigazgatóság pb-titkára, adott tájékoztatást a Vezérigazgatóságon és a vasúton folyó politikai munkáról, a pártszervezetek helyzetéről, szerepéről, s azokról a kérdésekről, melyeket a vasutas pártszervezetek politikai feladatuknak tekintenek.

Vendégeink ezután dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának kíséretében megtekintették *Kőbánya-teher pályaudvaron* a legkorszerűbb magyar és külföldi gyártmányú pályafenntartási és építési gépekből álló bemutatót, ahol Nyers Rezső elvtárs kérdéseket tett fel a bonyolult gépeket kezelő vasutas dolgozóknak, akik tájékoztatták őt a gépek működéséről, teljesítményeiről. Ezután *Ferencváros-rendező pályaudvaron* tettek látogatást, ahol Nyers elvtárs több vasutas dolgozóval folytatott beszélgetést.

Nyers Rezső elvtárs a látogatás összegezéséül hangsúlyozta: *a párt és a népgazdaság sokat vár a vasutas dolgozóktól, akiknek kezében van az ország szállítási vérkeringése.* Kiemelte, hogy a párt- és kormányszervek elismerik a vasút dolgozóinak munkáját és egyúttal azt várják dolgozóinktól, hogy tegyenek meg mindent a személyszállítás kulturáltságáért, a népgazdaság áruszállítási igényeinek kielégítéséért.

Végül a látottak alapján azt a meggyőződését fejezte ki Nyers Rezső elvtárs, hogy a vasutasság képes a feladatok megoldására és ezt a véleményét örömmel tolmácsolja a Politikai Bizottságnak.

B. I.



Nyers Rezső elvtárs, Kőbánya teherpályaudvaron megtekintette a pályafenntartási szakszolgálat munkagépeit.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Szakszervezetünk VIII. kongresszusa után

Írta: Gulyás János titkár

Március 17—18-án ülésezett szakszervezetünk VIII. kongresszusa. A vezetőszervek megválasztása mellett alapos előkészítés és színvonalas vita után a kongresszus határozatot hozott a következő négy év legfontosabb feladataira. *A határozat záró részében felhívja a szakszervezet valamennyi tagját, a vasutasdolgozókat, hogy tegyék magukévá a célkitűzéseket, munkálkodjanak azok megvalósításán.*

A felhívás ugyan valamennyi dolgozóhoz szól, hiszen a határozat minden pontja az ő élet- és munkakörülményeiket hivatott javítani, *mégis elsősorban a tisztségviselőkön múlik, hogy a végrehajtás milyen eredményes lesz.* A dolgozók mozgósítása, a határozat velük történő megismertetése ugyanis elengedhetetlen a megvalósításhoz.

A határozat természetszerűen válaszol azokra a kérdésekre, felvetésekre, amelyek az alap- és középszervi választó taggyűléseken, küldöttértekezleteken elhangzottak. Az a szakszervezeti bizottság közelíti meg helyesen a határozat ismertetésének leghatásosabb módszerét, amely az adott szolgálati hely dolgozói problémáira feleletet adó választ exponálja ki a határozatból. Ilyen módszer mellett a dolgozók úgy érzik: *ha közvetett úton is jutott el kérésük a kongresszushoz, ismerik valós helyzetüket, s a lehetőségekhez mérten megoldásra is kerül problémájuk.* Aki pedig magáénak érzi a határozatot, felvetéseire választ talál abban. Kész azok megvalósításáért odaadással dolgozni.

Ehhez a gondolatkörhöz tartozik a törvényesség biztosítása. Elvárt, hogy *minden szakszervezeti funkcionáriusnak elemi kötelessége. A szakszervezeti bizottság minden időben és esetben határozottan lépjen fel a törvénysértőkkel szemben.* Szóljon szót a dolgozók és az üzem érdekeit szolgáló munkaügyi szabályok betartásáért. Ennek érdekében elengedhetetlen a kollektív szerződés alapos ismerete. Az abban foglaltak végrehajtásáért a szakszervezeti szervek a dolgozók képviseletében felelősek.

A kongresszus határozata természetszerűleg csak átfogó elgondolásokat tartalmaz. A végrehajtásra készülő részletesebb intézkedési terv sem térhet ki olyan részletkérdésekre, amelyek csupán néhány szolgálati helyen lelhetők fel. Pedig lehetséges, hogy adott helyen ezek a legégetőbb gondok. *A szakszervezeti bizottság akkor jár el helyesen, akkor tesz legtöbbet a kongresszusi határozat megvalósításáért, ha a helyi gondok kiküszöbölését tartja a legfontosabbnak.* Ezek a gondok szinte mindig egyes személyekhez, vagy kisebb csoportokhoz kötődnek. Éppen ezért nem nélkülözhető a dolgozókkal való kapcsolat javítása, időbeni reagálás ügyes-bajos dolgaikra. *A legközvetlenebb érdekvédelem legyen az alapszervezetek legfontosabb teendője.* Especially úgy, hogy a helyben elintézhetőket helyileg intézzék el. A ma elintézhetőt ne odázzák holnapra.

A kongresszus határozatának eljuttatott minden alapszervezethez. Teljes terjedelmében megjelent lapunkban is. Nem kell különösebb tanulmányozás ahhoz, hogy megállapítsuk: *a határozat egy részének megvalósítása a közép- és felsőszervek feladata, de megtalálja benne a tennivalót minden alapszervezet, minden aktivista, minden szakszervezeti tag.*

Mi az, amivel az alapszervezetek és a dolgozók hozzájárulhatnak a célkitűzések valóraváltásához? *Mindenekelőtt a szállítási feladatok maradéktalan, gazdaságos, selejtmentes teljesítésével.* Hiszen a határozatnak minden olyan pontja, amely közvetlenül az élet- és munkakörülményeket van hivatva javítani, a vasút eredményességének függvénye. A bérügyi intézkedésekre, a munkakörülmények javítására, a szociális ellátottság emelésére, az egészségügyi létesítmények fejlesztésére vonatkozó pontok *egyaránt feltételezik, hogy a vasutasok a jövőben is az eddig tanúsított helytállással teljesítik a népgazdaság által támasztott igényeket.*

Előrehaladásunk egyik záloga az üzemi és a szakszervezeti demokrácia fejlesztése. Ennek gyakorlása elsősorban a szolgálati helyeken történik. A szakszervezeti bizottságoknak kell odahatniuk, hogy a döntések előtt mindenkor vegyék figyelembe a dolgozók javaslatát, véleményét. Itt kell elérni, hogy a vezetők minden esetben tájékoztassák a dolgozókat a döntésekről. *„Honosítsák meg az emberséges, a mindenkit érdemei szerint megítélő — elismerő és fegyelmező — vezetési stílust"* — szögezi le a határozat.

Mostanában nagyon sok szó esik a jó munkahelyi légkör kialakításáról. Enélkül nincs meg az összhang vezető és vezetettek között. Egymás megbecsülésének hiánya mérgezi a légkört, melegágya az intrikának, a bizalmatlanságnak, következésképpen a fegyelmezetlenségeknek, amelyeknek viszont a teljesítmények romlása a következménye. *Az emberséges légkört felső parancsra elérni nem lehet.* Ez csak a helyi gazdasági, mozgalmi vezetők és a dolgozók helyes kapcsolata révén érhető el.

Jól sikerült kiállítás

„A szocializmus építése — magasabb szinten" címmel kiállítást rendezett Pécsett a Szakszervezetek Baranya megyei Tanácsa és a városi tanács művelődési osztálya. A harmadik ötéves terv időszakában elért eredményeket bemutató és a negyedik ötéves terv előirányzatait érzékeltető kiállításon helyet kaptak a vasút műszaki fejlődését illusztráló színes fotók is.

Különösen nagy sikert aratott a szakmunkástanulók által készített M31-es sorozatú Diesel-mozdony modellje. A közönségnek igen tetszett — a vendégkönyv bejegyzései szerint — a MÁV és a pécsi vasútigazgatóság területén végbement változásokat jellemző ábrák, grafikonok és táblázatok ötletesen, ízlésesen elhelyezett sorozata is.

A rendezésért a vasutasszakszervezet területi bizottságát és aktivistáit dicséret illeti.

Halmai János

Helytállnak a fiatalok

KISZ-érdemérmemmel tüntették ki a zalaegerszegi vontatási főnökség évek óta eredményes munkát végző KISZ-alapszervezetét. A főnökség fiataljai termelési tevékenységükért és a mozgalmi munkáért többször részesültek már elismerésben.

Vezérigazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek

(Folytatás az 1. oldalról)

Az 1970. évi eredmények alapján az alábbi vasúti szolgálati helyek, üzemek és főnökségek részesültek

VEZÉRIGAZGATÓI ELISMERÉSBEN:

Bp. Nyugati áll., Ceglédi vasúti csomópont, Almásfüzítő áll., Szob áll., MÁV Magasép. Főn., Bp. Balparti Bizt. Ber. Fenntr. Főn., Távközlőfenntr. Főn., Ózd áll., Debrecen Északi Pft. Főn., Szentes vasúti csomópont, Kaposvár vasúti csomópont, Gyékényes áll., Pécs TBFF, Zalaegerszeg vasúti csomópont, Várpalota áll., Keszthely áll., MÁV Debreceni Jj. Ü., MÁV VIII. Felsővez. Ép. Főn., MÁV Adatfeldolg. Főn., MÁV Anyagvizsg. Főn., MÁV Házkezelő Főn., MÁV Északi Összekötő Szertár Főn., MÁV Orsz. Olajelosztó Szertár Rakos, MÁV Szállítmányozási Iroda.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége által a felszabadulási jubileumi és kongresszusi munkaverseny elismerésére alapított

KONGRESSZUSI OKLEVELET

és külön jutalmat az alábbi szolgálati helyek kapták:

Miskolc vasúti csomópont, MÁV Északi Jj. Ü., Nyíregyháza vasúti csomópont, Békéscsaba vasúti csomópont, MÁV Kitérőgyártó Ü., Gyöngyös, Nagykanizsa vasúti csomópont, Bp. Déli vasúti csomópont, Szeged vasúti csomópont, Tapolca vasúti csomópont, MÁV Szolnoki Jj. Ü., MÁV Celldömölki Ep. Főn.

A párt ifjúságpolitikai határozatának szellemében

Az MSZMP KB ifjúságpolitikai irányelvei alapján szakszervezetünk központi vezetősége, illetve az elnökség, a múlt év közepén megtárgyalta a vasút területére vonatkozó konkrét feladatokat. Határozatot hozott, mely rámutat: *az elkövetkezendő időszakban a vasutasfiatalokat jobban be kell vonni a gazdasági, politikai és kulturális munkába.* A központi vezetőség mellett létrehozott 15 tagú ifjúsági bizottság kezdeményezésére az elmúlt hetekben értékelték a vasutas KISZ-szervezetek 1970. évi termelést segítő tevékenységét és az éves akcióprogram végrehajtását.

Az értékelést végző bizottságok tájékoztatása alapján *megállapítható, hogy a vasutüzem 1970. évi eredményeihez a csomópontok, üzemek és főnökségek KISZ-szervezetei is hozzájárultak.* Munkájukkal elősegítették a szolgálati helyek célkitűzéseinek teljesítését.

A KISZ-szervezetek eredményes termelést segítő tevékenységét figyelembe véve az elnökség ez év március 23-i ülésén határozatot hozott, hogy a legeredményesebben dolgozó ifjúsági szervezetek közül *29 KISZ-bizottságot, illetőleg alapszervezetet* pénzjutalomban részesít és több ifjúsági brigádnak *a MÁV kiváló brigádja* kitüntetést adományozza.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége az első lépéseket megtette az ifjúsági politikai irányelveinek megvalósítása útján. Meggyőződésünk, hogy kollektív összefogással, érdemi intézkedésekkel, megfelelő erkölcsi-anyagi elismerés alkalmazásával a fiatalok még aktívabban vesznek részt a vasútra háruló feladatok végrehajtásában.

Bízunk benne, hogy a KISZ-szervezetek erkölcsi-anyagi elismerése tovább serkenti a vasutasfiatalok tartalmi munkájának elismerését, és ösztönzőleg hat az 1971. évi gazdasági-politikai feladatok teljesítésénél, az ez évi akcióprogramok végrehajtásánál.

Az alábbiakban közöljük a megjutalmazott KISZ-bizottságok és szervezetek névsorát:

MÁV Miskolci Vasútüzem, Bp. Ferencváros, Rákosrendező, Bp. Keleti, Bp. Déli, Nagykanizsa, Zalahy, Nyíregyháza, Pécs csomópont, Dombóvári KISZ-bizottságok.

Kaposvár állomás, Kaposvár Vontatási Főn., Gyékényes állomás, Békéscsaba állomás, Békéscsaba Vontatási Főn., Szeged állomás, Szeged Vontatási Főn., Szeged TBFF, Kiskunhalas Pft., Tapolca, Zalaegerszeg, Veszprém-külső, MÁV Északi Jj. Ü., MÁV Szolnoki Jj. Ü., MÁV Debreceni Jj. Ü., MÁV Kitérőgyártó Ü., MÁV Építő, Gépjavító Ü., Jászkisér, MÁV Adatfeldolgozó Főn., MÁV tervezőintézet KISZ-szervezetek.

NAPIRENDEN
a vasút újítómozgalma

Alig két hét telt el azóta, hogy a Vasúti Főosztály kultúrtermében kitüntették a vasút legjobb újítóit, április 14-én újból újítók töltötték meg a termet. Ezúttal országos tanácskozásra invitált a meghívó. *Dr. Holló Lajos*, a I. szakosztály vezetőjének megnyitója után *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes átfogó értékelést adott a vasút újítómozgalmáról.

A vasút területén a harmadik ötéves terv időszakában, a második ötéves tervhez viszonyítva, *viszaesett az újítótevékenység* — állapította meg a beszámoló. Ennek ellenére elmondható, hogy az újítók munkája ebben az időben is segítette a vasút szállítási feladatainak teljesítését, előmozdította a pályák, a járművek és hírközlési berendezések, a javítási technológia fejlesztését, új, termelékenyebb munkamódszerek, eljárások kidolgozását.

Az újítások, találmányok az elmult tervidőszak alatt *mintegy 203 millió forint megtakarítást eredményeztek.* A szakáganként megoszlásnál a megtakarításból viszonylag magas az arány a közlekedésépítés javára. Ez nagyrészt abból adódik, hogy egy-egy építési jellegű munka újítása általában nagy volumenű eredménnyel jár. A közlekedés és a hírközlés területén elért megtakarítások döntően a beruházási, építési, üzemeltetési költségek csökkentéséből erednek, de kedvezően befolyásolták új gyártmányok kialakítását, a meglevők fejlesztését, a munka- és egészségvédelem és munka minőségének javítását. *Nagyon sok újítónak pénzben nem is lehet kimutatni a kihatását, hasznosságuk azonban vitathatatlan.*

A beszámoló a számszerű eredmények ismertetése mellett rámutatott: *az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésének első éveiben a vasútnál feltűnően visszaesett az újítómozgalom.* 1968-ban az újítások mennyisége 35 százalékkal csökkent a korábbi évekhez viszonyítva.

Mi ennek az oka? — kérdezhetné bárki. A vezérigazgató-helyettes erre a kérdésre is választ adott. Elsőnek arról beszélt, hogy *hátráltatja az újítómozgalom eredményességét a beruházásokkal kapcsolatos ujítási javaslatok hosszadalmas elbírálása.* Ilyen újítások esetében — mivel a döntés meghozatalától több szervet is érint — a munka folyamatosságát meg kell szakítani, a dolgozókat más munkaterületre kell irányítani, ami jelentős pénzügyi kihatással jár. Emiatt fordul elő, hogy az ilyen tárgyú javaslatok nagy százalékát elutasítják.

Kifogásolható az is, hogy *egyes gazdasági vezetők indokolatlanul hosszú ideig tartják maguknál az újítási javaslatot.* Több szolgálati helyen az egyszemélyi elbíráló az újítási rendelet, illetőleg a *Vasúti Újítási Szabályzat* ismeretének hiányában állapítja meg az újítási díjakat. Vannak olyan tapasztalatok is, hogy egyes elbírálók az ujítási díjat nem a gazdasági eredmény figyelembevételével, hanem szubjektív alapon állapítják meg.

Az is gyakran előfordul, hogy az újítási javaslatok elutasítása esetén hozott határozatok indoklása nem kielégítő. Ez rendszerint az újító kedvét szegi. Ugyanakkor nagyon sok panaszra ad okot, és további eljárásokat von maga után.

Hátráltatója az újítómozgalom fejlődését az is, hogy a gazdasági vezetők nagy része elszakad az újítótól. Az újítási ügyek elbírálásánál az az egyszemélyi elbírálók és szakvéleményezők pedig nem mindig a legnagyobb körültekintéssel, az újításhoz fűződő népgazdasági érdekek szem előtt tartásával járnak el. *Emiatt nagyon sokszor indokolatlan pereskedésre kerül sor, melynek következtében a MÁV-ot jelentős pénzügyi kiadások terhelik.* Nem beszélve az elvesztett perek okozta erkölcsi károkról.

A gazdasági és pénzügyi vezetők sokszor megfeledkeznek arról, hogy az újítómozgalom a vasutnak sokkal több bevételt biztosít, mint ahogy azt sok esetben számszakilag kimutatják. *Éppen ezért minden vezetőnek kötelessége, hogy őrködjön az újítómozgalom tisztaságán.*

A beszámoló utáni vitában felszólalt *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára és *dr. Tasnádi Emil*, az Országos Találmányi Hivatal elnöke.

Brigádok a célban

Negyvennyolc szocialista brigád múlt évi munkáját tették mérlegre *Szeged* állomás dolgozói a legutóbbi termelési tanácskozáson. Két brigádnak most első ízben ítélték oda a szocialista címet, *hét brigád 61 tagja kiérdemelte az oklevelet, 23 brigád 183 tagja a zöldkoszorús jelvényt kapta meg.* Tizenkét brigád 101 tagja a bronzkoszorús jelvényre vált érdemessé, egy 9 tagú brigádot pedig az ezüst jelvénnyel tüntették ki. Két brigád 14 tagja az arany fokozatú kitüntetést érdemelte ki.

A kitüntetéseket és a pénzjutalmakat a felszabadulási emlékünnepségeken nyújtották át a brigádoknak.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Az állomásfőnök is tanácstag

Április 25-én országszerte sikeresen lezajlottak a választások. A Hazafias Népfront jelöltjei — az országgyűlési képviselők és a tanácstagok — megkapták fontos közéleti tevékenységükhöz a nép bizalmát. A választások előkészítéséből a vasutasok is derekasan kivették részüket.

Nálunk, az *óhatpusztakócsi* szakszervezeti bizottság területén, *Egyek* állomás dolgozói végezték a legkiemelkedőbb munkát. Az állomásfőnök irányításával naponta járták a községet, szervezték a jelölőgyűléseket, hogy a választás minél jobban sikerüljön. *Vígh Ferenc* párttitkár és *Varga István*, az szb gazdasági felelőse egész választókörzetek értesítését vállalta. A lakosság így tájékozottan és felkészülten vehetett részt a jelölőgyűléseken, illetve jelenhetett meg a szavazóhelyeken.

A lakosság és a község vezetői nagyra értékelik a vasutasok segítőkészségét. Nem véletlen, hogy a 24-es körzetben immár harmadszor választották tanácstaggá *Kiss Mihály* főintézőt, az állomásfőnököt. Neki is része volt abban, *hogy az elmúlt évben a vasutasok 1600 órát dolgoztak a községben.*

Ágoston László

Szocialista brigádok kitüntetése

Az 1970. évi versenyvállalkozások értékelése alapján ez évben első ízben került sor — az MT-SZOT 1001/1970. sz. együttes határozatának értelmében — a szocialista brigádok részére, különböző elismerések és kitüntetések adományozására.

A szocialista kollektívák elismerésére, kitüntetésére, *az 1970. évi részesedési alapból 10 millió forint került felosztásra a brigádok között.* A differenciáltan felosztott összegeket a szolgálati helyek, vasút-igazgatóságok, üzemek vezetői és az illetékes szakszervezeti szervek döntése alapján, különböző elismerési fokozatok jutalmazására használták fel.

Ezenkívül a MÁV vezérigazgatója és a szakszervezet elnöksége 31 brigádnak adományozta *a MÁV kiváló brigádja*, illetve 3 brigádnak *a közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádja* kitüntetést és a vele járó pénzjutalmat.

A KÖZLEKEDÉS, POSTA ÉS HÍRKÖZLÉS KIVÁLÓ BRIGÁDJA

kitüntetést kapták: Miskolc Vontatási Főnökség *„Karbantartó* brigádja (10 fő), MÁV tervezőintézet *„Rákóczi"* brigádja (11 fő) és Miskolc állomásfőnökség *„Tímár István"* brigádja (8 fő).

A MÁV KIVÁLÓ BRIGÁDJA

kitüntetést kapták: Hatvan—Salgótarján Pft. Főn. *„Kelemen"*-brigád, Távközlés Fenntr. Főn. *„Lenin"* brigád, MÁV Műsz. Kocsiszolg. Főn. Bp. Déli *„November 7"* brigád, Miskolc TBFF *„Puskás Tivadar"*-brigád, Ó-Miskolc Pft. Főn. *„Petőfi"* brigád, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn. *„VIII. pm. szakasz"*, Debreceni Északi Pft. Főn. *„Május 1"* brigád, Debrecen TBFF *„Biztosítóberendezési"* brigád, Kaposvár állomás *„Latinka Sándor"* brigád, Nagykanizsa Vont. Főn. *„Lenin"* brigád, Miskolc Állomásfőn. *„Héji Károly"*-brigád, Dombóvár Vont. Főn. *„Viharsarok"* brigád, MÁV Dunakeszi Jj. Ü. *„Népek Barátsága"* brigád, MÁV Dunakeszi Jj. Ü. *„Béke Barátság"* brigád, Kaposvár Vont. Főn. *„Ságvári Endre"* brigád Szeged áll. *„Béke"* brigád, Vésztő Vont. Főn. *„Gagarin"* brigád, Békéscsaba Vont. Főn. *„Magyar—Szovjet Barátság"* brigád, Szeged áll. *„Barátság"* brigád, Tapolca Vont. Főn. *„Dobi István"* brigád, Tapolca Vont. Főn. *„Bánki Donát"* brigád, Szombathely TBFF *„730 106 sz."* brigád, Tapolca Pft. Főn. *„Batsányi"* brigád, Celldömölk Ép. Főn. *„Kossuth"* brigád, MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös, *„Nemecz József"*-brigád, MÁV Északi Jj. Ü. *„Kimérő"* brigád, MÁV Északi Jj. Ü. *„Kandó Kálmán"* Ifj. brigád, MÁV Szolnoki Jj. Ü. *„Vörös Október"* brigád, MÁV Debreceni Jj. Ü. *„Kilián György"* brigád, MÁV Debreceni Jj. Ü. *„Kandó Kálmán"* brigád, Szentes Ép. Főn. *„Dózsa"* brigád.

Az MT-SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A miskolci csomópont hármas kitüntetése

Aki a miskolci vasúti csomóponton a vasút ütőerére teszi kezét, gyors áramlást tapasztal. Nehéz itt helytállni, de a tempós munka eddig sem maradt elismerés nélkül. 1959-ben az állomás századik születésnapján a *Munka Vörös Zászló* érdemrendjét kapta. Az utóbbi években négyszer nyerték el a Minisztertanács—SZOT vörös vándorzászlaját, és négyszer az élüzem címet. 1968-ban kiváló csomópont lett a Tiszai pályaudvar és a vontatási főnökség. Az 1970-es esztendő minden nehézség ellenére újabb sikereket hozott. Erről beszélgettünk a napokban az eredményes munka irányítóival, *Erdélyi János* állomásfőnökkel, *Kecskés Lászlóval*, a vontatási főnökség vezetőjével és a két szakszervezeti titkárral, *Mezei Istvánnal* és *Vincze Károllyal*.

— *Valóban* — mondja Erdélyi János a szakszervezeti bizottság irodájában — *rendkívül nehéz, de végül is kedvező évet zártunk tavaly. Ma már tudjuk, hogy mindez elképzelhetetlen lett volna a dolgozók, elsősorban a szocialista brigádok álhatatos munkája nélkül.*

— *Jó eredményeket értünk el a kongresszusi munkaversenyben is* — folytatja az állomásfőnök. — *Ez többletvállalással járt a kiváló csomópont cím elnyeréséhez képest.* Dolgozóink felajánlották, hogy a tervfeladatokat további két százalékkal túlteljesítik, felépítenek két családiházat a szomszédos árvízsújtotta Szabolcsban. Ezenkívül két százalékkal csökkentik az önköltséget és öt százalékkal a személyi és tárgyi balesetek számát. Sportpályát építésre is vállaltak több mint kétezerhatszáz óra társadalmi munkát. A feladatokat nemcsak teljesítettük, hanem némely vonatkozásban túl is teljesítettük.

Az emberek értik a dolgukat

Hasonló eredményekről adhat számot a vontatási főnökség vezetője, *Kecskés László* is.

— *Munkánk nem választható el a pályaudvar tevékenységétől. Alapvető, hogy csak műszakilag alaposan előkészített szerelvényekkel lehet kifogástalan forgalmat lebonyolítani. Az elmúlt évben a korszerű járművek 82 százaléka mindig üzemképes volt.* Eljutottunk odáig, hogy az emberek értik a dolgukat. Karbantartó lakatosainknak több mint a fele technikus. A brigádmozgalom — anélkül, hogy az eredményeit felsorolnánk — nálunk is a legjelentősebb segítség a feladatok teljesítésében. A gőzmozdonyjavítóműhelyben dolgozó Toth brigád olyan kollektíva, amelynek csak azt kell mondani, mit szeretnénk. Villamosműhelyünk többször elnyerte a *szocialista munka műhelye címet.*

Reflektorfényben a nődolgozók

A miskolci vasúti csomópont gazdasági eredményei ma már elképzelhetetlenek a szervezett dolgozók támogatása, segítsége nélkül. A legutóbbi szakszervezeti választások megerősítették a vezető szervek helyét, szerepét. *Mezei István*, a Tiszai pályaudvar szb-titkára már húsz éve látja el feladatát.

— *Területünkön 198 bizalmi csoport működik, s mintegy 650 aktivistánk van.* A szakszervezeti bizottságba legutóbb hat fiatalt és négy nőt választottunk. Majdnem felefele arányban vannak vezető szervünkben a fizikai dolgozók és az alkalmazottak. *Nálunk központi helyen áll a nőkkel való törődés. Legutóbb is 110 dolgozónknak biztosítottunk öltöző és mosdóhelyiséget, valamint korszerűen berendezett laktanyarészt.* Növekedett a dolgozók jövedelme is. *Elősegítette az életkörülmények javulását az is, hogy 25 lakást kaptunk a várostól.* Ha ilyen ütemben számíthatunk a jövőben is az igények kielégítésére, 1975-ig kevés elintézetlen kérelmünk lesz. Igaz, vasutasaink is részt vesznek a helyi politikai életben. Állomásunkról tíz városi és egy megyei tanácstagot választottak április 25-én.

1300 személyes szociális kombinát

Vincze Károly, a vontatási főnökség szb-titkára szintén sikeres munkáról számolhat be.

— *Az utóbbi években sokat javultak dolgozóink élet- és munkafeltételei* — veszi át a szót kollégájától. — *Tizenhat millió forinttal, 1300 személyes szociális kombinátot építettünk.* Befejezés előtt áll egy új központi fűtőtelep létesítése is.

Még sok mindenről szóltak a beszélgetés résztvevői. Szavaikból kiderült, hogy az elmúlt évben ismét összehangolt, jó munkát végeztek, kitűnően ismerik egymás erényeit, fogyatékosságait. Csakis ilyen kollektív munkának tudható be az a siker, amit 1970-ben elértek. Rendkívül nehéz körülmények között teljesítették, illetőleg többletvállalásokkal túlteljesítették feladataikat. *Ezért a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaja mellé megkapták az MSZMP Központi Bizottsága kongresszusi zászlaját, a MÁV vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének kongresszusi oklevelét.*

A legszebb születésnapi ajándék

— *Szebb születésnapi ajándékot nem kaphattunk volna* — ezekkel a szavakkal kezdte a beszélgetést *Koller György*, a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem igazgatója. — *Üzemünket 1951-ben alapították. Most vagyunk tehát 20 évesek.* Az alapító — mint emlékezetes — a Kohó- és Gépipari Minisztérium volt, de két év elteltével a KPM vette át a váltógyárat — ahogyan helybeli köznyelv ma is nevezi. Az új *főhatóság, Vasúti Főosztálya irányításával 18 év alatt a MÁV egyik legfontosabb üzemévé nőtte ki magát.* Az akkori 300 dolgozóval induló, Diósgyőrből meg Ózdról áttelepített csaknem félévszázados gépekkel felszerelt váltógyár jelenleg ezres létszámú, jó néhány, noha még korántsem elegendő modern berendezéssel ellátott üzem.

A magas mérce

Az igazgató, aki a húsz év történetének csupán két éve részese s éppen az új gazdasági irányítási rend kezdetén került az üzem élére, hálás elismeréssel emlékezik nyugalomba vonult elődjéről, aki az előző évek követelményei szerint igen jól dolgozó üzemet adott át neki.

— *Mondták is feletteseim* — emlékezik beiktatására — *no, Koller elvtárs, nem lesz könnyű dolgod, olyan üzembe jöttél, ahol magas a mérce.* És okkal mondták, hiszen a kitérőgyár előzőleg már vagy tíz éven keresztül élüzem szinten dolgozott, többször meg is kapta ezt a címet, sőt 1968. évi eredményeiért az MT—SZOT vándorzászló birtokosa is volt.

Ám *Koller György, Szabó László* főmérnök — tíz éve dolgozik az üzemben —, *Kovacsik Endre* mérnök, és a többiek, nem utolsósorban a szakszervezeti bizottság és az üzemi pártbizottság, a jól összekovácsolódott, szakmáját értő kiváló munkásgárda segítségével — sportnyelven szólva — nem verte le, sőt biztosan „vette" a magasra állított mércét.

Az MT—SZOT vörös vándorzászló és a kongresszusi

(Folytatás a 4. oldalon)

Az elmúlt évtized legnehezebb évét is kitüntetéssel zárták a nyíregyháziak

Lapunk 1970. december 1-i számában — a budapest—debrecen—záhonyi vasútvonal teljes villamosításának befejezése előtt — nagyobb terjedelmű riportot közöltünk a nyíregyházi csomópont dolgozóinak helytállásáról munkában elért eredményeikről, s természetesen arról is, hogyan készültek fel újabb feladataikra. *Név szerint említettünk olyan dolgozókat, brigádokat, akiknek nagy részük volt abban, hogy Nyíregyháza már több mint egy évtizede folyamatosan teljesíti az élüzem cím elnyerésének feltételeit,* mégpedig úgy, hogy 1964-től három éven keresztül vezérigazgatói dicséretet kaptak, 1967-ben kiérdemelték a kiváló vasúti csomópont címet, majd a következő évben elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját, és 1969-ben is megtartották kiváló helyezésüket. Amikor a riportot írtuk, akkor már *birtokukban volt a vasutas-szakszervezet területi bizottsága és a debreceni igazgatóság kongresszusi vándorzászlója*, ami később — az újabb eredmények elismeréseként — véglegesen a tulajdonukban maradt.

Ami mellettük szólt

Nem ért tehát bennünket meglepetésként az újabb hír, hogy a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány és a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnöksége vörös vándorzászló kitüntetést adományozott a nyíregyházi vasúti csomópontnak is, figyelembe véve, hogy dolgozói huzamosabb idő óta, és különösen az elmúlt évben, *a Magyar Szocialista Munkáspárt X. kongresszusa tiszteletére folytatott szocialista munkaversenyben kiemelkedő eredményeket értek el.* Az odaítélés mellett szóltak a dolgozók élet- és munkakörülményeit, szociális, kulturális, valamint munkabiztonsági és egészségvédelmi helyzetét javító intézkedések is, ide számítva a dolgozókkal való bánásmódot.

A nyíregyháziak elnyerték a MAV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének kongresszusi oklevelét is.

Együtt ülünk ismét a csomópont dolgozóinak képviselőivel, s ha szokványosnak hangzik is a kérdés, nem kerülhetjük el: — Mi a jó eredmények titka?

Bevált recept

Erdélyi Lajos felügyelő, az állomásfőnök helyettese és *Román Sándor*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse együtt fogalmazza meg a választ:

— *Az egyik „titok" a rendszeres, naprakész értékelésben rejlik. Miután a szállítási feladatok termelési tervét részletesen a dolgozók tudomására hozzuk, és ennek alapján megteszik versenyvállalásaikat,* attól kezdve dekádonként — vagyis tíznaponként —, majd havonta és negyedévenként értékeljük az elért eredményeket. Az adatokat a szolgálati helyeken levő versenytáblákra kifüggesztjük, hogy állandóan szem előtt legyen: *hol, mi a teendő.*

— Eredményeink másik „titka" a társszolgálati agak példás együttműködésében kereshető — veszi át a szót Erdélyi Lajos. — Egymásra vagyunk utalva: *a forgalom a vontatásra, a vontatás is, mi is a szertárfőnökségre és így tovább. Külön-külön nem sokra jutnánk...*

A kiváló helyezés elérésének harmadik fontos láncszemeként a szocialista brigádmozgalomban rejlő erő jó kihasználását említik a nyíregyháziak.

— *Ez elsősorban azért döntő momentum* — magyarázza Román Sándor —, *mert a brigádok gazdasági, társadalmi és politikai vállalásai szoros összhangban vannak az élüzem-célkitűzésekkel.* A brigádok felajánlásainak teljesítéséhez pedig — amint ők segítik a csomópont vezetőségét — igyekszenek messzemenő segítséget nyújtani a szolgálati főnökök, előljárók, a párt és a szakszervezet aktivistái. A pártszervezet például kommunista őrjáratokat honosított meg, hogy a szolgálati helyek dolgozói kötetlenül mondhassák el véleményüket, problémáikat. A hivatalos, előírásos, megszabott időhöz kötött szolgálati ellenőrzések ugyanis erre nem adnak olyan lehetőséget, mint a társadalmi jellegű őrjáratok. Különben ez is hozzájárult a balesetek csökkentéséhez, az emberek munkahelyi közérzetének javításához, a többi eredményhez.

Erkölcsileg, anyagilag...

A beszélgetésbe belekapcsolódott *Halász Ferenc*, a vontatási főnökség vezetőmérnöke — most már hosszú idő óta megbízott vezetője — és *Görbedi Lajos* főfelügyelő, szertárfőnök. Egymás után sorolják ők is azoknak a brigádoknak, kiválóan helytálló vasutasoknak a nevét, akiknek szerintük legtöbb érdeme van a csomópontot ért kitüntetések elnyerésében. Az említettek közül *sokan külön is vagy éppen brigádjukkal együtt magas erkölcsi és anyagi elismerésben részesültek,* azon kívül, hogy például az állomáson a múlt évben 2 millió 15 ezer 218 forintot tett ki a jutalmak, prémiumok formájában kiosztott összeg. Ez most tovább növekszik.

Szívünk szerint ismét felsorolnánk a korábbi riportunkban említettek nevét, kiegészítve az újabban felsorolt brigádok, különleges érdemeket szerzett vasutasok névsorával, de helyszűke miatt nincs rá lehetőségünk. Nem mulaszthatjuk el azonban, hogy velük együtt *Nyíregyháza csomópont minden dolgozójának gratuláljunk elért eredményeikhez*, a magas kitüntetéshez. Szinte kivétel nélkül megérdemlik az elismerést.

Negyedszer zászlós üzem az Északi Járműjavító

Az utóbbi évtizedben háromszor nyerte el a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját a *MÁV Északi Járműjavító Üzem*, s ugyanebben az évtizedben kétszer (1968, 1969) a kiváló üzem, 1960-ban pedig — az első évtizedbeli 1957-es esztendő után ugyancsak másodszor — az élüzem címet is kiérdemelte. De úgy látszik, az északiban nem kedvelik a hosszú kitüntetési szüneteket, mert az új évtizednek is úgy ragaszkodtak neki, hogy már az első esztendő meghozta az újabb nagy sikert: *ismét zászlós üzem lett az északi.* Ritka szép sikersorozat. S ha ehhez még hozzávesszük azt is, hogy megkapták a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének kongresszusi oklevelét, *csak az elismerés hangján szólhatunk az üzemről.*

Az elképzelések megvalósítói

Az 1970 első félévi vezérigazgatói elismerés már jelezte, hogy az északiban valami készül. Ezért is siettünk januárban az üzembe, és ismertettük kiemelkedő eredményeit, amelyeket gazdasági mutatóinak pontos beállításában, *a Diesel- és villamosmozdony-javítás mennyiségi és minőségi követelményeinek teljesítésében, az átfutási és javítási idők csökkentésében elért.* Csak önmagunkat ismételnénk fölöslegesen, ha újból felsorolnánk, milyen takarékos költséggazdálkodást folytatott az üzem és mennyire ösztönzően élt a bértömeggazdálkodás lehetőségeivel, a gazdasági-műszaki vezetők körültekintő, jól kigondolt helyi módszerei szerint, a párt- és a szakszervezeti szervek hatékony közreműködésével.

S ha akkor a gazdasági vezetők irányító munkáját emeltük ki, most hogy a dolgozók ismét magukénak tudhatják a magas kitüntetést, elsősorban az ő érdemeik kívánkoznak érzékeltetésre. Hiszen ők voltak azok, akik a kongresszusi munkaversenyben megvalósították a vezetők elképzeléseit, hozzáadva a maguk lelkiismeretességét, szakmai tudását, szorgalmát. *Vonatkozik ez az üzem egész kollektívájára, de elsősorban a különböző brigádokban tevékenykedő és brigádon kívüli fizikai dolgozókra, mindenekelőtt a 137 szocialista brigád 1790 tagjára,* akik a munka oroszlánrészét vállalták magukra. Ezért ez alkalommal az üzemrészekbe vitt az utunk, hogy a dolgozóktól kérdezzük a siker titkát, az ő megnyilatkozásaikból bogozzuk ki, miből lettek az összesített gazdasági eredmények.

Több brigádot meglátogattunk, sok mindenfélét láttunk, hallottunk, de azt majdnem mindenütt megállapíthattuk, hogy noha általában szűkében vannak a betanított és segédmunkásoknak, az anyagelőkészítés, a szállítás sehol sem áll, emiatt sehol sem késik a javítás, *mert a szakmunkásoknak nem derogál, hogy szükség esetén maguk készítsék saját kezük alá az anyagot vagy szállítsák tovább a megjavított alkatrészt a partnerbrigádnak, a következő munkaművelethez.* Így volt ez tavaly is, amikor az év folyamán 150 főnyi létszámhiánya volt az üzemnek, főleg segédmunkásokból.

Egy példamutató brigád

Jó példával járt elöl ebben a Diesel-mozdony-szerelődében *Simándi János* 17 tagú, főtengely és forgattyúszekrény javító szocialista brigádja. *A Simándi brigád nevéhez fűződik az üzemben a kongresszusi munkaverseny kezdeményezése is.* Mint a brigádvezető bevallja, minden okuk megvolt, hogy szorgalmazzák a versenyt. Az első félévben anyaghiány miatt alaposan elvoltak maradva tervelőirányzatuktól. Amikor a verseny mozgásba jött, mind jobban és jobban kapták az anyagot, és sikerült is pótolni elmaradásukat, de ebben az is közrejátszott, hogy szükség szerint a hiányzó segédmunkások helyett is szállítottak, hogy pillanatra se szüneteljen a megjavított szekrények és főtengelyek továbbítása a szerelődének. Ugyanilyen összhangban dolgoznak a csiszolókkal és más partnerbrigáddal. *A brigád nagyobb részt idősebb, tapasztalt munkásokból áll, 3—4 fiatalja van mindössze,* ők is hasznosan illeszkednek be az együttesbe.

Simándi János különben már tavalyelőtt újítást dolgozott ki az M 44-es forgattyúszekrények javítására, két társával együtt. Az újítás szerint a kikopott csapágyfészkeket öntősíkban szűkítik, hegesztéssel feltöltik, utána eredeti méretben újra felfúrják, s ezzel ismét használhatóvá teszik. *Eddig 43 forgattyúszekrényt mentettek meg az újítással a kiselejtezéstől.* Nagy anyagi megtakarítás ez, hiszen egy új M 44-es forgattyúszekrénynek 130 ezer forint az ára.

Rövidebb átfutási idő

A motorosztály *Orbán János* vezette 18 tagú kimérő szocialista brigádja az alvázat és a motoralkatrészeket méri mikrométereivel, és úgynevezett szabatos felsőrendű szintező műszerével. Az utóbbi műszer ötezred milliméter pontossággal mér. Orbánék döntenek arról, hogy ezekkel a nagy hozzáértést és figyelmes munkát kívánó finom műszerekkel a javítás előtt álló szétszedett motorok helyrehozhatók-e még, vagy már annyira tönkrementek, hogy selejtezni kell őket. *A brigád tagjai rendszerint nem várják „helybe" a mérendő alvázakat és motoralkatrészeket, hanem elmennek műszereikkel a javító csoportokhoz, és ott végzik el a mérést.* Ezzel a szervezettséggel nemcsak az átfutási időt rövidítik, hanem a munka normaidőben is megtérül. A régebbi szervezetlenebb mérési módszerrel szemben most ezzel a szervezettséggel körülbelül 400 órát takarítanak meg havonta. Ebben a munkában különösen jól együttműködik velük a *Simándi*-brigád és *Lendrai László* műhelybizottsági titkár alvázjavító és fékszerelő szocialista brigádja.

Szakmunkásképző bázis

Ha az imént a Simándi-brigádot az idősebb korosztályú dolgozók brigádjának mondottuk, *Nyirati József* villamos próbatermi szocialista brigádját, amely főleg a már kijavított berendezéseket méri, a fiatalok kollektívájának nevezhetjük. Maga a brigádvezető is a fiatalabb korosztályhoz tartozik. *Felelősségteljes, veszélyes munkájukhoz (mérési felső határuk 7000 V feszültség) valamennyiüknek jó képesítése van.* Szükség is van erre, mert létszámhiányt pótol a tudásuk. Jelenleg tizennyolcan vannak, de a brigádvezető szerint még legalább 5 emberre lenne szükség a rendkívüli figyelmet, lelkiismeretességet kívánó munkához. A brigád megtesz mindent az utánpótlásért. *Jelenleg 6 tanulót oktat*, a létszám mégsem igen növekszik, mert amint egy fiatal megkapja szakmunkás-bizonyítványát, a gyakorlott, magas képzettségű szakmunkások közül esetleg többet is elhelyeznek az osztály más-más területeire művezetőnek, részortvezetőnek vagy más felelős beosztásba. Külső üzemek is gyakran „elszipkázzák" a friss szakmunkásokat. Tavaly is elment kettő az erősáramú iparba. A Nyirati-brigád azonban így is hibátlanul dolgozik, a javított járművek villamos berendezései kivétel nélkül megfelelnek a minőségi követelményeknek.

A kétféle baleseti járadékról és emelésük módjáról

A baleseti járadék fogalma

kettős értelmű. Ebből félreértések is származnak. A nyugdíjtörvény (1958. évi 40. sz. tvr.) alapján *baleseti járadék jár annak a dolgozónak, akinek munkaképessége üzemi baleset következtében 15 százalékot meghaladó mértékben csökkent, de nem rokkant.* Ennek az úgynevezett társadalombiztosítási baleseti járadéknak az összege — a munkaképesség-csökkenés mértékétől függően —, a baleset előtti 12 havi átlagbér 8 százalékától 30 százalékáig terjed. Ha például egy dolgozó üzemi balesetét megelőző egyévi átlagbére havonta 2000 forint volt, és a balesetből 40 százalékos munkaképesség-csökkenése származott, *a baleseti járadék összege az átlagbér 15 százaléka, vagyis havi 300 forint.*

A társadalombiztosítási baleseti járadék a baleseti sérültet az esetben is megilleti, ha gondatlanságával, hibás magatartásával egészben vagy részben ő maga okozta a balesetét. *Ha viszont sérülését saját maga, szándékosan idézte elő, balesetei járadékra nem jogosult.*

A társadalombiztosítási baleseti járadék — időben benyújtott igénybejelentés alapján — a baleseti táppénzsegélyezés megszűnését követő naptól állapítható meg. *Folyósítása a 16 százalékig terjedő mértékű baleseti munkaképesség-csökkenés mellett legfeljebb két évig történik.* A 25 százalékot meghaladó baleseti munkaképesség-csökkenés esetén a baleseti járadék a dolgozó nyugdíjának megállapításáig jár, és összegét a nyugdíj megállapításánál munkabérként kell figyelembe venni. Ha például egy dolgozó átlagbére a nyugdíj megállapításánál irányadó időszak alatt 2200 forint volt, és az említett időszak folyamán 300 forint baleseti járadékot folyósítottak részére, nyugdíját nem 2200, hanem 2500 forint átlagbér figyelembevételével kell megállapítani.

A baleseti kártérítési járadék összegének kiszámításánál *az elmaradt jövedelem meghatározásából kell kiindúlni.* Ebből le kell vonni a társadalombiztosítási baleseti járadék, illetve rokkantsági nyugdíj összegét, valamint azt az összeget, amit a dolgozó megnövelt munkaereje hasznosításával megkeres, vagy az adott helyzetben elvárhatóan megkeresheteti volna, kivéve a rendkívüli munkateljesítménnyel elért keresetet.

A baleseti kártérítésre vonatkozó rendelkezések legutóbb a *Hivatalos Lap* 1970. évi 29. számában megjelent 112 062/1970. 3. B. sz. rendeletben kerültek kiadásra.

A baleseti kártérítési igény bejelentésére a szolgálati főnök tartozik a sérült dolgozó figyelmét kimutathatólag felhívni, és őt a *Kárigény-bejelentése"* nevű nyomtatvánnyal ellátni. *A kárigényt a szakszervezeti bizottság is bejelentheti.*

A baleseti táppénz

átlagkereset különbözetének megtérítése nem járadék formájában történik. E keresetveszteség megtérítésére irányuló igényt *közvetlenül az üzemi baleset megtörténte után lehet nyújtani az igazgatóságok I. osztályánál, illetve az üzemeknél, építési főnökségeinél, egyes esetekben a MÁV Jogügyi Hivatalnál,* aszerint, hogy a baleseti sérültek melyik szolgálati főnökség létszámába tartoznak.

A baleseti kártérítési járadék — a társadalombiztosítási baleseti járadékhoz hasonlóan — *csakis igénybejelentés alapján állapítható meg.* Mindkét fajta baleseti járadékot a *MÁV Nyugdíj Hivatalnál* kell igényelni. Eltérés abban van, hogy a társadalombiztosítási baleseti járadék megállapítását viszont közvetlenül a *MÁV Nyugdíj Hivatal* I. osztályához címzett egyszerű levél formájában lehet kérni. Címe: *Budapest, VI., Népköztársaság útja 66.* Felhasználható a baleseti kártérítési járadék igényelésére a szolgálati főnökség által rendelkezésre bocsátott *„Kárigény-bejelentés"* nevű nyomtatvány is.

A társadalombiztosítási baleseti járadék megállapítását — az előírt egykorú iratok rendelkezésre állása esetén — határidő nem zárja ki. A baleseti kártérítési járadékigény érvényesítésének lehetősége viszont *három év után elévülés miatt megszűnik.*

Mi módon emelhető a kétféle baleseti járadék összege?

A társadalombiztosítási baleseti járadék összege a 45/1970. (XI. 4.) korm. sz. rendelet értelmében — a nyugdíjhoz hasonlóan —, *1971. január 1-től évi 2 százalékkal emelkedik.* Ezt az emelést nem kell kérni, a MÁV Nyugdíj Hivatal hivatalból hajtja végre.

A baleseti kártérítési járadék összege viszont automatikusan, évente nem emelkedik. *Ennek emelése csak kérelemre történhet, éspedig a lényeges körülmények változása esetén,* főleg akkor, ha bérrendezés folytán a balesetkori munkatársak keresete emelkedik. Így kerülhet sor például az 1970. március 1-től történő bérrendezésre alapított baleseti kártérítési járadékemelésekre, *de csak akkor, ha ezt a sérültek kérik a MÁV Nyugdíj Hivatal I. osztályától.*

A társadalombiztosítási

baleseti járadékról frottak az 1959. január 1-től hatályba lépett jelenlegi nyugdíjtörvény és végrehajtási rendeleteinek rendelkezésein alapulnak. *A baleseti kártérítési járadék ismertetett szabályait az 1961. április 1. utáni történt üzemi balesetekre kell alkalmazni.* A korábbi jogszabályok mindkét fajta baleseti járadékra nézve, eltérő rendelkezéseket tartalmaznak.

Dr. Gál György

A nyugdíjtörvény

fokozott gondoskodást biztosít a súlyosabb baleseti sérülések esetén. Azon dolgozók részére, akik az e jogszabály hatálya alá tartozó üzemi balesetük következtében, vagy túlnyomórészt e balesetükből eredően rokkanttá váltak, *nem baleseti járadék, hanem baleseti rokkantsági nyugdíj állapítható meg.*

Más jelleggel bír viszont az a baleseti járadék, ami a *Munka Törvénykönyve* 62. §-a, a munkaügyi miniszter 2/1964. (IV. 3.) és 4/1967. (VI. 8.) sz. rendeletei, illetve a *Legfelsőbb Bíróság* polgári kollégiumának munkajogi és polgári jogi állásfoglalásai alapján kártérítésként állapítható meg. *A baleseti kártérítés alapvető szabálya, hogy a munkáltató a dolgozónak munkaviszonykeretében okozott kárért vétkességére tekintet nélkül, teljes mértékben felel.* E felelősség alól csak az esetben mentesül, ha bizonyítja, hogy a kárt működési körén kívül eső elháríthatatlan ok, vagy kizárólag a károsult elháríthatatlan magatartása okozta. Ha ilyen mentesség nem áll fenn, de a dolgozó vétkes magatartása közrehatott a kár bekövetkezésében, *kármegosztásnak* van helye.

A baleseti kártérítési járadék főként azt a kárt fedezi, ami a dolgozót az által éri, hogy az üzemi balesetből eredő munkaképesség-csökkenése miatt elesik keresetétől, vagy annak egy részétől. Ebből az is következik, hogy baleseti kártérítési járadék egyaránt megállapítható tényleges szolgálatban maradó, és nyugdíjazásra kerülő dolgozók részére.

Tanácstagként dolgozik tovább

Hadobás János, Lökösháza állomásfőnöke 35 évi szolgálat után nyugdíjba vonult. Bizony könnybelábadt a szeme, amikor átadta helyét utódjának, hiszen éppen negyed évszázadon át dolgozott ezen az állomáson. Előtte Sarkadon volt tíz évig.

A több évtizedes munka során Hadobás János hetven fiatalt képzett jó vasutassá, s vezetésével többször nyerte el Lökösháza az élüzem címet, illetve a vezérigazgatói elismerést. Ő pedig — azonkívül, hogy többszörös kiváló dolgozó — munkaérdemrendet kapott. A vasút szeretetét nagyapjától és apjától örökölte, akik szintén vasutasok voltak. Édesapja egyébként most is él, 92 éves.

Hadobás Jánosnak feladata továbbra is van: *tanácstag, s a Hazafias Népfront helyi bizottságának elnöke.*

Boldizsár Gyula

Vasutasbecsület

Füzesabonyból Egerbe utazott *Morvai Jánosné* (Kál, Fő út 107. szám alatti lakos), hogy fiának és jövendőbeli menyének jegygyűrűt vásároljon. A készítségében 5100 forintot vitt magával.

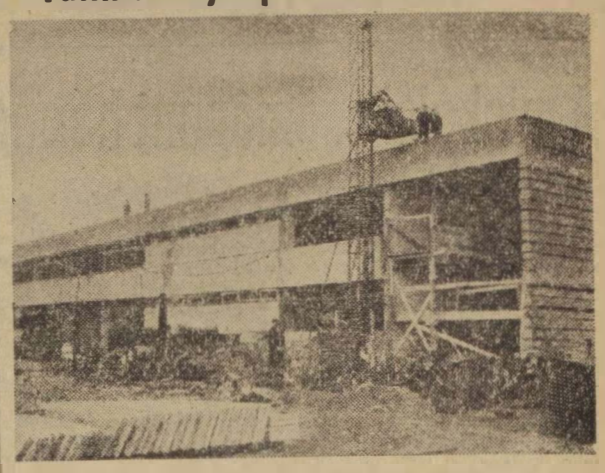
A táskát azonban a vonatban felejtette. A városból kétségbeesetten rohant vissza az állomásra, ám a vonat már vissza is ment Füzesabonyba. Morvainé sírva kereste meg a forgalmi szolgálattevőt, s tördelt a kezét, hogy mit tegyen.

A telefon Maklár állomáson érte utol a vonatot. *Szabó István,* Eger állomás létszámába tartozó jegyvizsgáló onnan jelentette, hogy megtalálta a táskát, és hiánytalan a tartalma. A feledékeny aszszony még aznap visszakapta értékeit. Amikor azt kérdezte a jegyvizsgálótól, hogy mivel tartozik, a felelet így hangzott:

— Csupán jó szóval. Amit tettem, kötelességem...

Uglyai Sándor

Tanműhely épül Debrecenben



A Debrecenben épülő vasúti szakközépiskola
(Laczkó Ildikó felvétele)

A korszerű vasúti járművek javítása, üzemben tartása egyre sürgetőbben veti fel az ipari tanuló-képzés korszerűsítését, a vasutasok tervszerű biztosítását.

A *debreceni igazgatóság* területén eddig csak a járműjavítóban foglalkoztak ipari tanuló-képzéssel. Ez az intézmény azonban amellett, hogy az oktatáshoz szükséges feltételeket nem tudták biztosítani, az üzem termelését is zavarta. S mivel a vasutasok továbbképzésére szolgáló tanfolyamok elhelyezése sincs megoldva, döntés született egy korszerű tanműhely építésére.

Az új létesítményben 260 ipari tanuló, 160 szakközépiskolás és 60 tanfolyamhallgató részére biztosítanak helyet. A tanműhely megépítésével arra is lehetőség nyílik, hogy évenként 12 hegesztő, 12 kovács, 15 villamosjármű-szerelő, 15 esztergályos, 30 Diesel-szerelő, 45 járműlakatos és 30 gépésztechnikus szakembert képezhessenek ki.

A mintegy 20 millió forint költséggel épülő létesítmény kivitelezője a *Hajdu-Bihar megyei Építőipari Vállalat.*

A szigorú termelési rend úttörői

Az üzem feladatai tavaly alaposan megnőttek. *Bekapcsolódtak a vasúti kocsi alkatrész-gyártásba és csaknem 13 millió forint értékű, 21 féle alkatrészt, féltengelyt, rugótámot, diagonáltartót, stb. adtak át kocsigyártáshoz a székesfehérvári járműjavítónak.* Új gyártmányként bevezették a folyóméterenként 54 kilogramm súlyú kitérők gyártását. Az üzem másik főprofilja, a hosszú sinek hegesztésére világszínvonalú szovjet hegesztőgépet vásároltak. Tavaly januári üzembe helyezése óta az eddiginél 20—25 százalékkal termelékenyebben hegesztik vele a hosszú sineket. Új, korszerű berendezéssel megkezdték a geoszorítók darabolásának komplex gépesítését, a geo-lemezek automatizált gyártását.

Mindez azonban csak úgy vált lehetségessé — amint az igazgató huangsúlyozza —, hogy az új gazdasági rend követelményei szerint *kérlelhetetlenül szakítottak a régi* jó *„szakí" gondolkodásmóddal,* eltértek a konzervatív művezetői szintű termelésszervezéstől, helyébe szigorú, minden apró technológiai részletében tudományos termelés szervezést, termelési programozást állítottak, amely nem tűri a legkisebb technológiai lazaságot sem.

A dolgozók szívesen és gyorsan beleszoktak az üzem- és termelésszervezés új rendjébe, mert hamar rájöttek, hogy hatékonyabbá teszi munkájukat s a bértömeggazdálkodás nyújtotta jobb kereseti lehetőségekkel párosítva, vastagítja a fizetési borítékot. *Németz Józsefnek,* a MÁV kiváló szocialista brigádja címet viselő szerszámkészítő kollektívája, továbbá a *Május 1, a József Attila,* a *Komszomol* és a *Sport brigád* voltak az úttörői az új termelési rendnek, a szigorú gyártásterv-ezésnek.

Visszatérve a beszélgetés kiinduló pontjához, Koller György azzal búcsúzott, hogy a 20 évforduló után az eddiginél is kiemelkedőbb teljesítményekkel akarják folytatni a munkát, mert erre most már nemcsak a két évtized hagyományai kötelezik őket, hanem a most kapott kitüntetés is, amit úgy tekintenek, mint az új gazdaságirányítás rendszer biztató kezdetének mégjobb folytatásra serkentő zálogát.

Sz. F.

A legszebb születésnapi ajándék

(Folytatás a 3. oldalról)

oklevél odaítélésével elismert eredmények listájából ezt magunk is könnyen megállapíthatjuk. Az üzem 1970. évi termelési előirányzatát túlteljesítette. *A teljes termelés volumene 3,4 millió forinttal, a befejezett termelés pedig 3,3 millióval volt több a vártnál.* A kiemelt gyártmányokat hiánytalanul átadta a vasútnak. Túlteljesítette évi eredménytervét is, ami gazdaságos, termelékeny, hatékony munkáról tanúskodik.

NÉGY ÉS FÉL ÉVTIZED
Mindent másokért, az emberekért tett



Negyvennégy év és hét hónapi szolgálat után nyugdíjba ment *Csiszér Lajos* műszaki főfelügyelő, a józsefvárosi pályafenntartási főnökség vezetője. *A vasúti munka szeretetét édesapja hagyta rá, aki földmunkásból lett pályamunkás,* majd életében a jegykiadói boosztásig jutott el, tizenkét gyermekes családjával vándorolva egyik szolgálati helyről a másikra. A nagy család bejárta Erdély vasútvonalait, így történt, hogy a tizenkét gyerek mind más és más községben látta meg a napvilágot...

Csiszér Lajos a Székelykeresztur melletti *Véckén* született. Alig lépett a serdülő korba, vasúti fűtisztító, azután pályamunkás lett. Kiváló képességét hamar felismerték, és megtették előmunkásnak, de egyéb protekció híján *hatszor vágott neki a pályamesteri tanfolyam felvételi vizsgájának, míg végül is 39 felvételizző között ő bizonyult a legjobbnak.*

1942-ben megnősült. Hat gyermekéből öt él, s négy unokája is van. Ám a boldog nagyapaságig hosszú volt az út.

— A felszabadulás után Zircre kerültem — emlékezik. *— Ott egy 11,5 kilométeres vasútvonal megépítését bízták rám...*

S így folytatódik az életút fontosabb állomásainak a felsorolása: *központi szolgálat a szombathelyi igazgatóságon, azután újra kint a pályán, de már Pilis és Monor között, a vasútvonal átépítésén dolgozott.* Később a minisztériumba helyezték, és ott tizenkét évet töltött el. Munkája közben szakadatlanul tanult. A nyugdíjazása előtti hat esztendőben a MÁV józsefvárosi pályafenntartási főnökség dolgozóinak munkáját irányította.

Ebben az időszakban a főnökséghez tartozó vonalakon megszépültek az őrhelyek, sokat javult a dolgozók szociális ellátottsága. *Józsefvárosban* felújították a konyhát, berendezéseivel együtt, *Rákos* IV-es szakaszán és *Isaszegen* korszerűsítették a munkásszállót, *Nógrádkövesden* új szociális létesítményt és pályafenntartási telepet építettek. A pályamunkások nehéz munkájának könnyítését elősegítették a vonalra kihelyezett szerszámosládák. S ugyancsak sok érdeme van Csiszér Lajosnak a *Keleti és a Józsefvárosi pályaudvar* felújítási munkálataiban.

Ambiciózus vasutas volt. A nap bármely időszakában számítani lehetett arra, hogy ellenőrzés céljából megjelenik a munkahelyeken. Még a legutóbbi szilveszter előtti éjszakán is végigellenőrizte a felügyeletére bízott vonalat *Budapesttől Balassagyarmatig.* Figyelmeztetett, óva intett mindenkit, amikor arra szükség volt. *Az emberek sorsa, családja és munkája mindig mindennél jobban érdekelte, és igyekezett is sokat tenni értük, ahogy kommunista vezetőhöz illik.* Számtalan újítása között legismertebb a sínvégösszefogó Csiszér-féle kengyel. Ezenkívül a 6'B osztály kollektívájával együtt kidolgozta a gépesített mozgó pályafenntartási szakasz tervszerű munkáltatásának irányelveit.

Amikor a vasútról beszélgetünk a csésze kávénál, megtörli homlokát.

— Sajnos, egy fontos munka befejezetlen maradt — mondja. *— A nagyösszegű Nógrádkövesd és Balassagyarmat között csak Szügyig jutottunk el, pedig a tengelynyomás felemeléséhez ezt a feladatot is be kellett volna fejezni. De az utódom talán már az „objektív" okok megszüntetésével láthat neki a munkának...*

S ő vajon mit tesz, hogyan él ezután? Barkácsol, órákat javít. Különösen szereti a faliórák ketyegését és ütéseit hallgatni. Szívesen nézi a tévét, hallgatja a rádiót. Gyengélkedő felesége minderről ennyit mond:

— Végre itthon lesz köztünk, mert eddig többnyire mindig távol volt. Most már a miénk lesz igazán...

Csiba József

A második félévtől nem lesz hiány talpfából

A kedvező időjárás következtében a *Fatelítő Vállalat* dombóvári, püspökladányi és tokodi telepére mintegy 12 ezer köbméter talpfa érkezett be — tölgy, bükk, és fenyő —, hazánk szinte minden tájáról, valamint *Ausztriából, Jugoszláviából* és a *Szovjetunióból.*

Az ERDÉRT Vállalat pedig mintegy 10 ezer köbméterre kötött szállítási szerződést a vállalattal. Eredményes volt a LIGNIMPEX Külkereskedelmi Vállalat és a Fatelítő Vállalat megbízottjainak ausztriai tárgyalása is, ahol a korábbi üzletkötéseken felül több mint 2500 köbméter tölgy és bükk talpfa és váltótalpfa került lekötésre.

A Fatelítő Vállalat illetékesei úgy nyilatkoztak, *hogy a második félévtől a MÁV összes talpfaigényét ki tudják elégíteni.*

Vörös május!

A proletariátus nemzetközi szolidaritásának ünnepe!

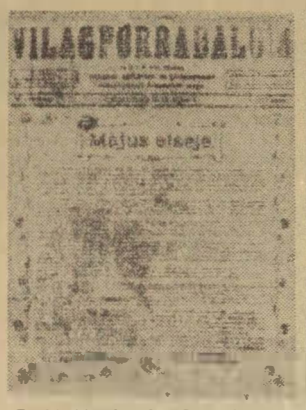
Így kezdte köszöntőjét a *VILÁGFORRADALOM* című lap 1920. május 1-i száma. A lapot az oroszországi kommunista párt magyar agitációs és propagandaosztálya adta ki *Jekatyerinburgban*, a mai *Szverdlovszkban*.

Ez a hadifogolyújság kalandos módon jutott el Szovjetoroszországból hazánkba. Az első világháborúban több mint félmillió katona esett orosz hadifogságba. Nagyobb részük a zord Szibériában szenvedte át a fogságot.

Így került oda 1914-ben *Paróczai Mihály* csongrádi kubikos is. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom Jekatyerinburgban találta, ahol a szovjetek védelmére hadra kelt magyar önkéntesek egyik csoportjához csatlakozott. *Itt érte 1920. május 1. ünnepe.*

Ezt, az országban egyedülli lapot Paróczai Mihály 1923. május 4-én hozta haza Szovjetoroszországból.

A határon szigorú ellenőrzésen esett át az Oroszországból hazatérő volt hadifoglyok. Az újság kalandos úton jutott el Csongradra. Veszélyes vállalkozás volt *Lenin* és *Kun Béla* képét hazahozni, abban az újságban, mely éppen a *Vörös Májust* köszönti. Paróczai Mihály azonban ezt megcselekedte. A magával hozott újságról egész életében senkinek sem szólt. Csak halála után szereztek róla tudomást.



Családjának feltűnt, hogy a sublot aljában megőrizte és mindenkitől óvta azt a színes, lyukacsos ellenzős sapkát, amelyben Szovjetoroszországból hazaérkezett.

Halála után a sapkát szétbontották. A bélés ugyan semmit sem rejtett, *de az ellenzőben gondosan bevarrva megtalálták az elsárgult újságot*. Paróczai Mihály lánya adta át Palásti Pál múzeumigazgatónak a fél évszázaddal ezelőtti forradalmi harcoknak ezt az érdekes emlékét.

Azóta a *VILÁGFORRADALOM* a Csongrádi Múzeum egyik kiállítási érdekessége, amely egyben sajtótörténeti dokumentum is.

Ugróczky Mihály

Könyvszemle

Könyvek a Kommünről

Lev Szlavin szovjet szerző *A Kommün tábornoka* címmel írt könyvet *Jaroslaw Dabrowskiról*, a lengyel nép nagy fiáról, aki harmincöt éves volt, amikor a Párizsi Kommün tábornokaként hősi halált halt. A szerző bevezetőjében így vall hőséről: „Amikor idővel áttanulmányoztam Jaroslaw Dabrowski rendkívüli sorsát, hasonlóságot fedeztem fel benne *Zalka Máté* — Lukács tábornok életútjával. *A lengyel Dabrowski a Franciaország szabadságáért folyó küzdelemben esett el, a magyar Zalka a Spanyolország szabadságáért vívott harcban áldozta életét.* Nem teszek egyenlőségjelet e kot nagyszerű ember közé, de meggyőződésem szerint az a szerencsés körülmény, hogy jól ismertem a hős és elragadó Zalka Mátét, segítségemre volt abban, hogy mélyebben behatoljak regényem hősének bonyolult természetébe. Hiszen Zalka Máté bizonyos értelemben a jelenkor Jaroslaw Dabrowskija." Szlavin izgalmas anyag birtokában olvasn regényt formált, amely a hős forradalmár életén keresztül részesévé képes tenni bennünket olyan dicső időnek, melyben az emberiség új életének tendenciái először öltöttek valóra alakot, formát.

Maurice Choury, a neves francia történész *Vive la Commune* című könyvében olyan levéltári anyagot dolgoz fel és olyan visszaemlékezéseket tolmácsol a ma olvasóinak, melyek alapján *előttünk tárul az a történelmi helyzet és lehetőség, amely lehetővé tette, hogy a francia proletariátus magához ragadja a hatalmat.* Dicsőséges napokat tár elénk. Öröm és bánat, kis és nagy emberek szinte emberfeletti hőslessége válik tapinthatóvá soraiból. Átnyújtja azt a Párizst, amelynek elvetélt forradalmában olyan történelmi örök igazságot fogalmaztak meg, amit jelen századunk sem tett visszavonhatatlanná.

A Magyar szemtanúk a Párizsi Kommünről című kötet a kommün nemzetközi hatására mutat rá magyar példákon. Az egész világ figyelt Párizsra, az öldöklő küzdelemnek nemcsak olyan figyelői voltak, akik vártúk a forradalom győzelmét, hanem a polgári lapok tudósítói eredeti tudósítások tömegében azt is várták, hogy meddig képes Párizs ellenállni. A kötet érdekes figurája *Ugron Gábor*, aki nem állt ugyan a kommünárok oldalára, de a veres ellenforradalom idején elítélt azt az embertelen kegyetlenséget, amit a „*véres hét*" produkál. „*Egyik rémuralomból a másikba estünk*" — írja május 29-én keltezett tudósításában — de míg az vad volt, ez szenteskedő. Azt a kútségbeesés őrjöngése előtt még lehetett szelídíteni, ezt sem szelídíteni, sem kijátszani nem lehet". Korhű tudósítások tömege kerül az olvasó kezébe, köztük *Frankel Leó* néhány írása is.

A fenti három könyv, mely a *Kossuth Könyvkiadó* kiadásában eddig megjelent, más-más feldolgozásban hozza közelünkbe a Párizsi Kommün dicsőséges napjait.

(s. t.)

Aki nem tanul, lemarad

A közelmúltban egy hónapos pályamesteri továbbképző tanfolyamon vettem részt Budapesten, pontosabban *Rákosrendező pályaudvaron*. A kiváló előadók, érdekes témák hozzájárultak a sokat látott és tapasztalt pályamesterek műszaki-technológiai tudásának gyarapításához. Az elmúlt télen egyébként háromszor 35 pályaépítési és -fenntartási szakember vett részt az egyhónapos továbbképzésen, a volt köztük felépítményes, szakaszmérnök, kitérős, belsős, hegesztő-, kötő- és bontótelepi pályamester. Mindnyájan sok újat, érdekeset, hasznosítható ismereteket hallottunk. Megegyeztünk a régi mondás igazságáról: *aki nem tart lépést a fejlődéssel, lemarad.*

Mindezt azért írom meg, mert korábban én is ellenezten az efféle tanfolyamokat. Négy és fél évvel ezelőtt, amikor a tisztképzőt elvégeztem (kitűnő eredménnyel), azt hittem, most már mindent tudok, amit tudni lehet. Bosszankodtam a tanfolyamra hivatalból történt berendelésem miatt is, mondván: „*mi újat mondhatnak ott nekem?!*" Azután napról napra jöttem rá, hogy tévedtem. Az időt nem töltöttük hiába, s a szakmai segítséget — mióta köszönöm.

Szabó József
pályamester

Anyák napjára

Édesanyák!

Honnan veszitek az erőt, asszonyok, gyönge nők? Mennyit dolgoztok, hogy az otthon tiszta és derűsen tágyogjon s benne a férj, a család jól érezhesse magát!

(Tóth Árpád)

Május első vasárnapján országszerte megkülönböztetett tisztelettel és szeretettel köszöntjük az édesanyákat. Őket, akik boldogan vállalták az anyaság sok gonddal, átvirrasztott éjszakával, fáradtsággal járó hivatását. Az aggódó féltés mellett mennyi öröm forrása a gyermek! Figyelemmel kísérni a fejlődő emberpalánta első mosolyát, nyiladozó értelmét, irányítani az első lépéseket, hallani az első szavakat. Számukra ez az élet értelme.

Az anyák indítják el gyermekeiket az élet útján és alakító-formáló tevékenységükön múlik elsősorban, hogy a nagy közösségben hogy tud ember lenni, a szó legnemesebb értelmében.

A szülők a felelősség és gondok vállalásában mindenkor egyedül. Társadalmunk igyekszik, segíteni, hogy a gondok tekintélyes része lekerüljön az anyák, a szülők válláról. Közismert intézkedések egész sorát lehetne felsorakoztatni, kezdve a gyermekgondozási segély bevezetésétől a munkahelyi kedvezmények biztosításáig, a bölcsődékbe, óvodákba való elhelyezés lehetőségéig. Ez utóbbiak, sajnos, nem sikerült még minden dolgozó édesanya számára biztosítani. Azonban — mint ez pártunk X. kongresszusán is hangot kapott — tovább bővítik a dolgozó anyákat védő intézkedések körét és sok tekintetben javítani fogják a gondtalanabb gyermeknevelés lehetőségeit.

Ezen a szép májusi napon kívánjuk a vasúton dolgozó édesanyáknak, hogy az anyasággal járó hivatásukat békében, erőben és egészségben teljesíteni tudják és nagyon-nagyon sok örömük legyen gyermekeikben.

A legszebb szó

Az élet értelmét nem fogja még agyad,
Akaratod sincsen, fekszel tehetetlen.
Most születtél nemrég. Az emberi szavak
Furcsán, érthetetlen zsonganak füledben.
Egyszer csak megmozdulsz, felemeled kezed,
Melletted szelíd hang szól —, hallatja magát —,
Mikor ösztönösen felnyitod a szemed,
Mosolygó arcot látsz —, ő az édesanyád.

Mikor elhagyja az első szó az ajkad.
Mikor gügyögve, csak annyit mondasz: mama,
Ő a legboldogabb, ő, ki szemét rajtad
Nyugtatja szeretőn, ő, az édesanya.
Melletted áll, hogy az értelem dús magvát,
A lét ezer titkát lassan beléd hintse,
Ott áll éjjel, nappal, nem kímélve magát,
Ott, mert le nagy néki legféltettebb kincse.

És mikor elkerülsz a szülői háztól,
Nincs rajtad szerető, féltő tekintete.
Ne feledd, hogy lehetsz a világon bárhol,
Mindenütt veled van az ő szeretete.
Lehetsz durva, kevély, vidám, vagy kedvetlen...
Ha nem is említed soha többé talán,
Azért a legszebb szó mindig az, hogy:
A legszebb szó mindig az, hogy: „Édesanyám!"

Illés Gyula

Önkéntes társadalmi munka — vasárnap

Alig ért véget a húsvéti ünnepek nagy személyforgalma és a vele járó többletmunka, a *Keleti pályaudvaron* a forgalom, valamint a társszolgálati ágak dolgozói a tél nyomainak eltüntetésén munkálkodtak. *Április 18-án, vasárnap az állomás közel 150 szabadnapos forgalmi, vonatkísérő és adminisztratív dolgozója jelent meg önkéntes társadalmi munkára*, a pártszervezet, a szakszervezet, a KISZ és az állomásfőnökség felhívására.

Ezen a vasárnapon az állomás legöntudatosabb dolgozói kommunisták, szocialista brigádok, fiatalok és a törzsgárda tagjai, egyaránt lelkesen dolgoztak a vezetők által ajánlott program teljesítésén. Tucatnál több központi állítású angol váltó nagytisztítását és szakszerű karbantartását végezték el a kora délelőtti órákban. Több, mint 20 köbméter törmeléket, kazánsalakot és egyéb hulladékot gyűjtöttek szállításra alkalmas központi helyre. Gondos asszony, leánykezek söpörték a csarnoki peronokat, a pénztári előteret, tisztították a pénztárablakokat, feljáró karzatokat és a poros, kormozott falakat.

Több, mint százan gyűjtötték 25 forgalmi és tároló vágány mentén az elhagyott féléltuskókat, gőzfűtő tömlőket és egyéb alkatrészeket. Számos irodai munkahelyet takarítottak, csinosítottak. *A társadalmi munkának termelési értéke több, mint félezer munkaóra, vagy 10 ezer forintnál nagyobb érték.*

A *kommunista vasárnap* előkészítéséből csakúgy, mint a munkából kivették részüket a csomóponti pártbizottság, az állomási párt-, KISZ- és szakszervezeti vezetőség tagjai. Munkájuk, lelkesedésük jó hatással volt a dolgozókra. A kommunista vasárnap tanulságai alapján más brigádok, túrók részvételével a szervek most azt tervezik, hogy gondos előkészítés mellett még a téli forgalom beállta előtt újabb társadalmi munkaakciót szerveznek az utasok pályaudvari kényelmének és a higiéniai feltételek további javítása érdekében.

K. Gy. J.

Pályázati hirdetmény

A *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* pályázatot hirdet tudományos munkatársi és tudományos segédmunkatársi munkakörök betöltésére. A pályázók leendő feladata vasútüzemi, vasútgazdasági, számítástechnikai, szervezési vizsgálatok, elemzések, kutatások lebonyolításában való részvétel.

Pályázati feltételek: *egyetemi (felsőfokú iskolai) végzettség, vasúti szakképzettség és külszolgálati gyakorlat, tudományos munkára való készség.* A tudományos munkatársi beosztáshoz legalább 3 évi vasútnál eltöltött szolgálati idő és tudományos tevékenység igazolása szükséges.

Bérezés a 127/1970. (23.) MüM kutatóintézeti dolgozók bérszabályzata szerint.

A pályázatokat — az eddigi vasúti szolgálati működés leírása mellett — a Vasúti Tudományos Kutató Intézet címére (*Budapest, VIII., Múzeum u. 11.*) 1971. június 15-ig lehet benyújtani.

Találkozás

Úgy jó tíz évvel ezelőtt Mátészalka és Vásárosnamény között, Vitka mellett dolgoztunk a pályán. A brigádtagok többsége fiatal volt, csupán két idős, már a nyugdíjhoz közeledő pályamunkás tartozott hozzánk.

Az egyiket, Jóska bácsit, „Öreg hívő"-nek neveztük, mert beszédében többnyire az „írás"-ra hivatkozott. Azt hiszem, soha nem volt a kezében más olvasmány, csak a Biblia, de — meg kell hagyni —, jó munkás volt, a felszabadulás óta kétszer is kitüntették ezért. Nem beszélt sokat. Amikor reggelenként elkezdtük a munkát, szokásához híven felnézett az égre, és csak ennyit szólt: — Na, kezdjük! — S négy ütemre elkezdtük ütni az apró köveket a betonaljak alá. Később, ha még megindult napközben a beszéd, efféléket hallottunk tőle: — Benne van az írásba, hogy aki fegyverrel harcol, az fegyver által vész el...

A másik öreg, Pista bácsi, nem volt vallásos, de a fiatalokat nem nagyon szívlelte. Mi pedig Péter barátommal akkor éppen „mai fiatalok" voltunk. Birtuk a munkát, a meleget, ám többet nyomtak „hibáink" az idősebbek mérlegének serpenyőjében. Hangoskodtunk, dzsesszeztünk, dudoltunk, esténként udvaroltunk... Így nem csoda, hogy még a második cigaretta tüzénél sem aldódott fel a feszültség, amikor az öregekhez oszlottak be bennünket. Szótlanul vertük hát tovább a négy ütemet: Jön-a-vo-nat! Jön-a-vo-nat!

Végre elérkezett az ebéd ideje. A kubikgödörben percek alatt tüzet raktam, közben Péter négy nyírsat kapott a fasorban. Amikor elszállt a füst és parázslani kezdett az akác, mind a négyen leültünk szalonnát sütni, de szótlanul. Láttam, hogy az Öreg hívő összehúzott szemmel kutat a tarisznyájában. Mindjárt rájöttem, hogy reggel megint elfelejtett hagymát tenni. Benyúltam aktatáskámba, és kivettem egyet.

— Tessék, Jóska bácsi...!

Az ebéd utáni cigarettánál már szót váltottunk. Az Öreg hívő kezdeményezett. Gagarin űrbéli útjáról akkor nemrég érkeztek a jelentések.

— Mit gondoltok, mire jó ez az űrkísérlet? Lesz ebből nekünk valami haszon?

— A tudósok azt mondják, ez az ember nagy diadala...

Estefelé az Öreg hívő ismét szóba hozta a témát, de az „írást" idézte: — Írva vagyon, hogy az emberek mind bűnösebbé lesznek ezért nincs messze az idő, amikor sötétség borul a Földre, és vége lesz a világnak.

— Mikor lesz ez, Jóska bácsi?

— Pontosan tíz év múlva, 1970-ben.

És beszélhettünk mi akármit, az Öreg hívő hajthatatlan maradt. Másnap, majd azután is mindennap csak a négy csákány hangja hallatszott a sínek mentén: jön-a-vo-nat, jön-a-vo-nat...

★

Az idén, januárban találkoztam ismét hosszú esztendők múltán Jóska bácsival, árvíz sújtotta falujában. Sóvárgásfehér bajusza bágyadtan csüngött a szája alatt. Régi, tavaly összeroskadt házához igyekezett az újonnan épült házsorok között. Megrezzent, amikor ráköszöntem.

— Jó napot, Jóska bácsi! Hogy vagyunk, hogy vagyunk?

— Hej, fiam! Az úristen kegyelmes. Amikor ideért a víz, azt hittem, hogy tényleg mindennek vége. Győrteleknél, Fehérgyarmatnál elvitte a szemezőket is, amiket valamikor én szabályoztam, s rombadőlt a rengeteg ház...

— De ismét felépültek, és az emberek élnek még a „világvége" után is...

Az Öreg hívő nem válaszolt. Úgy ment tovább abba az irányba, ahol egykor fehérre meszelt házikója állt. Én pedig néztem utána mindaddig, míg el nem tűnt végképp a szemem elől az új utca utolsó házánál...

Nábrádi Lajos

Nem könnyű az anyák dolga

Posta Mihályné a bányától jött a vasúthoz

Nézem a vékony asszonyt, s keresem benne azt az erőt, energiát, amivel eleget tud tenni gazdasági munkájának, otthoni kötelezettségeinek. A kezén, mint görcsös zsinegek, úgy húzódnak az erek, erős, kidolgozott munkásasszony ujjai vannak. És türelmetlenek.

— Amióta valamelyest felcseperedtem, azóta dolgozom — mondja *Posta Mihályné*, a Miskolc-Tiszai pályaudvar műszaki kocsiszolgálatának dolgozója. — *Gyerekkoromban markot szedtem, aztán különböző helyeken végeztem sokszor megerőltető fizikai munkát. Kilenc és fél évet dolgoztam a perecesi bányánál. A férjem is bányász. 1968-ban jelentkeztem a vasúthoz.* Azóta igen megszerettem ezt a munkát, s az embereket. A pénzem is megvan, állandóan nappal dolgozom és még szabad szombat is jár. De higgye el, kell is. Ha hazamegyek, négy iskolás gyerekem vár. A legidősebb fiam már dolgozik, de ő is otthon van. *Vacsoráro tizenháromliteres fazékba készítem az entrálót és öt kiló kenyeret teszek az asztalra.* Aztán összeül a sok éhes száj, esznek és mosogatunk, így telnek el a napok. Estére a könyv is kiesik a kezemből. Néha a tévé jelent valami kikapcsolódást.

Nem könnyű az anyák dolga, de vállalják, mert a család szeretete, összetartása a legnagyobb boldogság. Postáné helyzetét könnyíti, hogy *Majorosné* szocialista brigádjában az asszonyok és főként az ilyen nagycsaládosok mindig kapnak valami támogatást. *Megbecsülik a nőket a csomóponton*, mert egyre többen vannak, s egyre inkább átvállalják a kimondottan férfi munkának számító feladatokat.

— Persze, ma már nem olyanok az igények, mint az én gyerekkoromban. A lányomnak négy pár cipője van és nem kell megvárni testvéreit, ha el akar menni. Természetes dolog a mozi, a zsebpénz, az iskoláztatás. Vállaljuk, mert tudjuk, hogy ezeknek a gyerekeknek lehetőségük van többre vinni. Ahogy kiröppennek otthonról, dolgoznak, jól keresnek és így lesz könnyebb a mi életünk is, csakhát az a kár, hogy közben, mint a gyorsvonat, elszaladnak a legszebb esztendők — mondta búcsúzóul és sietett a piacra bevásárolni.

Látom, amint munkaidő után két hatalmas szatyorával kifordul a pályaudvar hatalmas kapuján. Mindennapos gondjaival beveti magát a kavargó városi tömegbe, alkuszik, cipel, főz, mos és vasal — és hálás, ha néha megköszönik munkáját.

— molát —

Beat randevú Szentesen

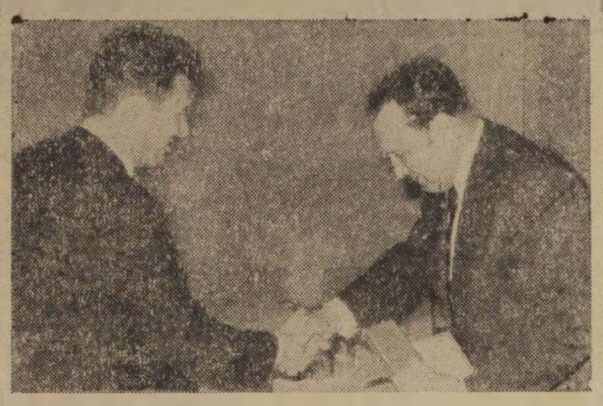
Miskolc, Tapolca és Nyíregyháza adott egymásnak találkát egy hangulatos alföldi városban, *Szentesen*. A nemrég avatott vasutas klubkönyvtár fogadta a három város vasutas művelődési intézményeinek beat-együtteseit. Bár a hangverseny célja elsősorban nem a rangsorolás volt, hanem egymás megismerése, a különféle játékstílusok bemutatása, mégis szinte kupahangulatba csöppentek be a meghívott zenekarok. A vonatról való leszállítás után a sok lelkes beat-rajongó azonnal körbefogta az érkező együtteseket és szakértő szemmel vizsgálták a gitárokat, hangfalakat, dobfelszereléseket.

A hangversenyt a miskolci *TIROL* együttes nyitotta meg. Bár mindössze egy éve játszanak együtt ebben a felállásban, igen kulturáltan, hangulatosan zenéltek. Ezután a kiválóan képzett zenészekből álló nyíregyházi *ZEPHYR* együttes lépett dobogóra. Kitűnő énekesük igen változatos programot mutattak be. Külön ki kell emelni kórusukat, mely kulturált hangzásával egyik kellemes színfoltja volt a koncertnek. Harmadikként a tapolcai *CSOBÁNC* együttes mutatta be műsorát. Nagy sikert aratták a különféle *Cream-, Rolling Stones-, Jimy Hendrix*-számok. A rendezőszerv ötletességét dicséri, hogy nem feledkeztek meg a közönségről sem. A szünetben vidám hangulatban versenyeztek a fiatalok, a műsor végén pedig az előcsarnokban elhelyezett urnákba dobott szavazatcédulákkal nyilváníthatták véleményt, melyik zenekar tetszett nekik a legjobban. *A legtöbb közönségszavazatot a modern, fiatalos lendülettel játszó CSOBÁNC együttes kapta.*

A másnap délelőtt rendezett hangversenyen, mely után valamennyi részvevő igen kellemesnek és hasznosnak mondotta a találkozót és abban a reményben vettek búcsút egymástól, hogy a kitűnő kezdeményezés rövidesen követőkre talál.

Jenei Sándor

Kitüntetés honvédelmi munkáért



Az MHSZ Vas megyei vezetősége rendszeresen értékeli a honvédelmi nevelésben, az MHSZ-klubok fejlesztésében kiemelkedő munkát végzett aktivisták és vezetők tevékenységét. A felszabadulás 26. évfordulója alkalmából eredményes munkájukért Szombathelyen 19 aktivistát részesítettek *Honvédelmi Érdemérem* kitüntetésben, 16 vezető beosztású dolgozó pedig *MHSZ kiváló munkáért* kitüntetést kapott.

A kitüntetettek között volt *Jankó József*, a szombathelyi vasútigazgatóság osztályvezetője, aki 10 éves honvédelmi munkája elismeréséül Honvédelmi Érdemérem kitüntetést kapott. A képen *Jankó József* átveszi a kitüntetést *Kardos Miklóstól*, az MHSZ Vas megyei titkárától.

Kép és szöveg: **Varga Csaba**

A vidékiek jobban főznek

Szakács, cukrász és felszolgáló tanulók országos versenye

Az *Utasellátó Vállalat* minden évben megrendezi a harmadéves szakács, cukrász és felszolgáló tanulók országos versenyét. A Keleti pályaudvar kultúrtermében április 21-én hirdette ki a zsűri a verseny eredményét. A szakácsoknak 17 menüösszeállítást, a cukrászoknak tízfajta tortát és süteményt kellett elkészíteniük, a felszolgálók pedig különböző rendezvények díszasztalait szervezték.

A szakács és cukrász szakmában a vidékiek vitték el a pálmát. A felszolgálók közül pedig a budapestiek bizonyultak legeredményesebbeknek.

A szakácsok versenyében az első helyet nem adták ki. A második helyen viszont harman: *Csiba Csaba* (Hatvan), *Fülöp Klára* (Ep. Keleti) és *Szücs Ilona* (Debrecen) végeztek. Ugyancsak három harmadik helyezést ítélt oda a zsűri: *Török László* (Győr), *Mohos Gyula* (Bp. Nyugati) és *Vári Anna* (Bp. Déli).

A cukrászok közül *Kondor Györgyi* (Nyíregyháza) végzett az első helyen. 2. *Acsai Katalin* (Bp. Cukrászüzem), 3. *Lipcsei Sándor* (Debrecen).

A felszolgálók között *Tóth László* (Bp. Nyugati Utasellátó) tanuló bizonyult a legjobbnak. 2. *Krissák Katalin* (Bp. Keleti) és *Szücs Imre* (Ep. Nyugati), 3. *Pécsi Zoltán* (Széchenyi-hegy), *Török István* (Bp. Keleti), *Antal András* (Siófok) és *Siffer József* (Zalaegerszeg).

A vizsgabizottság értékelése után a vállalat vezetősége nevében *dr. Gróf József* személyzeti igazgató köszöntötte a versenyben részt vevő, felkészült tanulókat, majd átadta a jutalmakat.

Vasutas vetélkedőt rendez a budapesti igazgatóság

A vasút népszerűsítése, a szaktudás fejlesztése, valamint a személyi és tárgyi biztonság fokozása céljából *Ki mit tud?* vetélkedőt hirdet a budapesti vasútigazgatóság párt- és KISZ-szervezete, illetve a szakszervezet területi bizottsága. A négyfordulós, június 1. és november 6. között tartandó versenybe *a budapesti igazgatóság külszolgálati dolgozói nevezhetnek be.*

Tizenkét állomást jelöltek ki a selejtezők lebonyolítása színhelyéül. A negyeddöntőbe 180, az elődöntőbe 75, a döntőbe 35 versenyző juthat. Már a selejtező legjobbjai is értékes jutalmakat kapnak. A zsűriben minden esetben az igazgatóság vezetői is képviseltetik majd magukat. A jelentkezés feltételeiről a szolgálati főnökségek adnak majd részletes tájékoztatást.

Ünnepélyesen fogadták az új motorvonatot

Kíváncsiskodó tömeg várta *Zalaegerszeg* állomáson az első oda irányított, korszerű, hatrészes motorvonatot. A város vezetősége még a katonazenekart is „kivezényelte" a fogadtatásra.

Amikor az igen tetszetős, 360 ülőhelyes, szerelvény befutott, a göcseji utazóközönség leírhatatlan örömmel elégítette ki kíváncsiságát. Különösen örültek annak, hogy a motorvonat nem csupán „udvariassági látogatásra" érkezett, hanem a zalai dombok között fog közlekedni. Naponta háromszor teszi meg az utat *Zalalövőre*, majd esténként *Rédicsre*, ami nem kevesebb, mint 170 kilométeres napi teljesítménynek felel meg.

Most már csak az a fontos, hogy meg is becsüljék, kíméljék, vigyázzanak az utasok a kényelmüket szolgáló mellékvonali szerelvényre.

Markos József

Tovább korszerűsitik a szombathelyi járműjavitót

Szombathelyen nagyszabású rekonstrukció folyik a jövőre 100 esztendős MÁV Járműjavítóban. A felújítási munkálatok három évvel ezelőtt kezdődtek, miután az utolsó kijavított gőzös is elhagyta az üzemet. *Azóta a vasút első vidéki Diesel-javító bázisának kialakítására mintegy 50 millió forintot fordítottak, közben több mint 200 dolgozót, szakembert képeztek át az új feladatok ellátására.* Korszerűsítették az energiarendszert, új kazánház, raktár, kisebb műhelyek egész sora és központi irodaház épült.

Az üzem felújítása most *osztályt létesítenek.* A Dunántúl vasútvonalain közlekedő kéttengelyes fedettvagonoknak és személykocsiknak lesz itt a „kórházuk".

Az új kocsiosztály építése májusban kezdődik. Addig azonban el kell távolítani a monarchia idejéből származó, 99 éves kocsijavító üzemet. A bontás helyett robbantást alkalmaznak, s az öreg, tízezer négyzetméteres üzemrész robbantását több lépcsőben hajtják végre. Az első sikeres akció már el is tüntette a tető jókora részét. Mire a kivitelezők, a *Vas megyei Állami Építőipari Vállalat* dolgozói felvonulnak, hogy a 82 millió forintos beruházást megvalósítsák, szabad terep fogadja őket. A régivel azonos nagyságú, de lényegesen korszerűbb, darupályával is ellátott kocsiosztály terveit a *Vas megyei Tanácsi Tervező Iroda* készítette el.

Sz. T.

Bölcsődát a klubban

Öt gyermek névadó ünnepségét rendezték meg április 11-én *Sopronban*, a virágdíszbe öltöztetett GySEV-klubban. Ez alkalommal *Kisfaludy Csaba, Tóth Szilvia, Friedrich Gergely, Borsodi Tamás* és *Király Gabriella* nevét jegyezték be az anyakönyvbe. Az ünnepélyes aktus lezajlása után *Kiss Alajos*, a KISZ-csúcsvezetőség titkára mondott köszöntő beszédet, majd átadta a vasútüzemi pártbizottság, az szb és az ifjúsági szervezet közös ajándékát: *a gyermekek nevére szóló 500 forintos betétkönyvet.* A szülők, névadók munkatársai is meleg szeretettel gratuláltak.

Sógor Béla

Elismerés éber vasutasoknak

Lapunk március 2-i számában *Ha nem hiányzik az éberség, kézre kerülnek a kocsirongálói* címmel megírtuk, hogy a Vámosgyörk—Gyöngyös között közlekedő 8831 számú személyvonat jegyvizsgálója, *Nagy Lászlóné* kocsirongáló fiatalokat leplezett le. Ezért őt és a segítségére siető másik jegyvizsgálót, *Gulyás Józsefnét*, valamint *Bejó József* kocsivizsgálót a miskolci igazgatóság vezetője 1500—1500, illetve 1000 forint pénzjutalomban részesítette.

A veszprémvarsányiak ötösre vizsgáztak

A veszprémvarsányi szakszervezeti bizottsághoz tartozó állomások közül csak öt szolgálati hely teljesítette az 1970. évi gazdasági feladatokat. Ez az öt állomás: *Győrasszonyfa, Pannonhalma, Tarjánpuszta, Tápszentmiklós* és *Veszprémvarsány*. A többi helyen — amint azt az idei első termelési tanácskozáson is megállapították —, kocsihiány, a rakodási idők túllépése, részben a vasút, másrészt a szállíttató felek mulasztása, de általában nem az állomási dolgozók hibája miatt nem sikerült a kitűzött célokat elérni.

Érdemes ebből a szempontból közelebbről is megvizsgálni a jól dolgozó legnagyobb szolgálati hely, Veszprémvarsány eredményeit, a versenyvállalások tükrében.

A kocsitartózkodás teljesítése 99,98 százalékos. A kocsik kihasználása 103,07 százalékra alakult. A tervezett 20 000 árutonna helyett 23 773 tonnát szállítottak el a varsányiak. Vállalták továbbá, hogy az évi állomásvizsgálatnál 4-es osztályzatot érdemelnek ki. *Ezzel szemben — az állomás történetében először — 5-ös lett az állomásvizsga eredménye.*

Mindez nem volt könnyű, már csak azért sem, mert a létszám nincs teljesen betöltve. Ennek ellenére minden dolgozó megkapta rendes pihenőnapját, s túlóra egyáltalán nem merült fel. A szabadságok kiadásával viszont most is volt jócskán probléma. A kitartó, szorgalmas munka azonban a prémiumoknál is éreztette hatását, hiszen *az állomás dolgozói 1970-ben 58 290 forint prémiumban részesültek.* A törzsgárda megbecsülésének egyik jele volt például az is, hogy *Bognár Lajos* málházó tavaly házépítési kölcsönt kapott a vasúttól. A szociális és kulturális ellátottság további javítását pedig *az állomás 3 és fél millió forintos költséggel most kezdődő átépítése biztosítja*, aminek egyik eredménye lesz az is, hogy a felvételi épület emeletén eggyel több lesz a szolgálati lakások száma. Ehhez már csak az kellene, hogy az Utasellátó is elszánja magát, régi, korszerűtlen helyiségének felújítására, és a megfelelő átépítés után vállalná a dolgozók üzemi étkeztetését.

Befejezésül ide kívánkozik *Kiss József* állomásfőnök néhány szava, amit az idei első termelési tanácskozáson mondott:

— *Eredményeink elérését, terveink teljesítését nagymértékben segítette a hazánk felszabadulásának 25. évfordulójára. valamint a X. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaverseny, amelyből állomásunk minden dolgozója becsületesen kivette részét.*

A három szocialista brigádnak pedig. amelynek 24 tagja van, a tanácskozás odaítélte a bronz fokozatú kitüntetést.

Hoffmann József



PRESSZOKAVE, KAKAO, HIDEG UDITÓ ITALOK, BUFÉÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BÉLYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták.

Megbízható gép:

Pénzt számol, csomagol

Pénzérmék számlálására és csomagolására alkalmas automatát vásárolt az *Utasellátó Vállalat*, egyelőre kísérletképpen. A Standard-Rapid E típusú berendezés próbaüzemelését az *Anyagmozgatási és Csomagolási Intézet* szakembereinek bevonásával végezték el a Keleti pályaudvaron levő irodaegységben.

A gép jól vizsgázott. Kezelése egyszerű, s a kézi számláláshoz és éremcsomagoláshoz képest jelentős munkaerő takarítható meg általa. A megfelelő fokozatbeállítás után 20, 50 vagy 100 azonos méretű pénzdarabot számlál, csomagol az automata pontosan és megbízhatóan.

HÍREK

Egyszerre — harminchárman...

Harminchárom nyugdíjba menő dolgozót — 11 mozdony- és motorvezetőt, 6 fűtőt, 10 lakatost és kazánkovácsot, 2 segédmunkást, 2 adminisztratív állományút és 2 nőt — búcsúztattak a tapolcai vontatási főnökségen április 16-án. Sok évi munkájukért, helytállásukért *Kapronczai János*, a főnökség vezetője mondott köszönetet, majd a szakszervezeti bizottság ajándékkal kedveskedett minden nyugdíjba menő dolgozónak. Utána meg is vendégelték őket.

Dancs József

— **Húsz vállalat szocialista szerződése.** A közlekedéspolitikai koncepció megvalósítása során is kiemelkedő feladat hárul Békés megyére, ahol több vasútvonal forgalmát közútra terelik. Ezzel párhuzamosan korszerűsítik a közutakat és új utakat építenek. Ebben a nagyszabású munkában érdekelt vállalatok, köztük a MÁV is, szocialista szerződést írtak alá Békéscsabán.

— **Utastájékoztatót kapott Szihalom állomás.** Az elmúlt években sok gondot okozott Szihalom megállóhelyen az utasok tájékoztatása. Most a miskolci igazgatóság távközlési szakemberei hangosbemondó-rendszert szereltek fel, amit a közeli őrhelyről kezelnek.

— **Panther daru.** A Fatelítő Vállalat dombóvári üzemében hosszú évekig kézi erővel végezték a nehéz fizikai munkát igénylő talpfák és vezetékoszlopok mozgatását. A 854 ezer forintért vásárolt Panther daru, melyet nemrég helyeztek üzembe, máris sok örömet okoz a dolgozóknak.

— **Második vágány.** Nyíregyháza és Apafa között jó ütemben halad a 150 millió forint beruházást igénylő második vágány építése. A földmunkával, az átereszek és hídak felújításával, bővítésével már elkészültek.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

15. számból: 18 300/1971. BVKH. IV. Az állomási pénztári szolgálat új utasításainak életbeléptetése.

Pályázati felhívás főiskolai oktatói állásokra.

16. számból: 106 711/1971. 11. B. Országgyűlési képviselők részére új mintájú bérletjegy rendszeresítése.

102 590/1971. 3. A. A különleges frószerelltás szabályozása.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Markos József, Zalaegerszeg; Varga Csaba, Szombathely; Ugrai Sándor, Miskolc; Ágoston László, Ohátpusztakocs, Egyek; Sógor Béla, Sopron, Sziládi Sándor, Szeged; Kisvárdai János, Miskolc, Tiszai pu.; Dancs József, Tapolca: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kiss István, Csobánka. Temesvári Ferenc és Horváth Ferenc VIII. Szombathely: Földi József, Szolnok; Madar Ferenc, Egyek; Gábor Albert, Ercsi: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

— **MÁV-lakótelepen,** (Budapest XV. ker. Lenin u.) levő, új, modern. utcai, loggiás, külön bejáratú. 2 szoba, komfortos, kis méretű lakásomat elcserélném megegyezéssel tanácsi 2 és fél vagy 3 szobás komfortos vagy összkomfortosra, lehetőleg a Belvárosban. Érdeklődni lehet: 15—21-es üzemi telefonon, 8—16 óra között.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:

Budapest, VI., Benczúr utca 41.

Telefon: városi: 229—673.

üzemi: 19—77.

Kiadja és terjeszti:

a Népszava Lapkiadó Vállalat

Budapest, VII., Rákóczi út 54

Telefon: 224—619

Levélcím: Bp. 76. Pf. 32

Felelős kiadó: Gábor Márton,

a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámunk: MNB 213—11 65

Sziklra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM Ára 40 fillér 1971. MÁJUS 17.

Öt napon át tanácskozott

a szervezett dolgozók parlamentje

Szemelvények a magyar szakszervezetek XXII. kongresszusáról

Május 4—8 között öt napon át tanácskozott a magyar szakszervezetek XXII. kongresszusa. A kongresszus küldötteinek sorában ott voltak a szervezett vasutasokat képviselő küldöttek is. Az írásos és a szóbeli beszámoló éppúgy, mint a vita tárgyilagosan összegezte az elmúlt négy év tapasztalatait. *Gáspár Sándor*, a Szaktanács főtitkára, előadói beszédében különösen nagy teret szentelt arra a sajátos feladatra, amit a különböző érdekek — társadalmi, csoport- és egyéni érdek — összehangolása, egyeztetése ró a szakszervezetekre.

A társadalom, a szervezett dolgozók alapvető érdeke a szocializmus építésének gyorsítása — hangsúlyozta Gáspár Sándor. *A magyar szakszervezeti mozgalom, mint eddig, a jövőben is alapvető feladatának tekinti, hogy szervezeti ereje és politikai tömegbefolyása helyes latbavetésével a szervezett dolgozók millióit mozgósítsa terveink teljesítésére, a termelékenység növelésére, gazdasági munkánk hatékonyságának fejlesztésére.* Változatlanul ez az alapja az életszínvonal állandó emelésének, a népjólét növelésének, hazánk felvirágoztatásának.

Gyakran halljuk, hogy a munkások tulajdonosok is. Igen. A mi rendszerünkben a munkásosztály tulajdonos. A gyár, a vállalat az övé is. De érzi-e ezt a munkás a napi munka gyakorlatában? *Megítélésünk szerint nem érzi kellőképpen.* Éspedig azért nem, mert nem teremtettünk mindig olyan helyzetet, amelyben ez számára magától értetődő lenne. *Sok minden szükséges még ahhoz, hogy a munkásosztály és minden dolgozó úgy tekintsen a társadalmi tulajdonra, mint felemelkedése zálogára.* Hosszú az út addig, amíg az üzemében, vállalatánál látott mindennapos tények alapján a munkás értse is, érezze is, hogy mint a munkásosztály egy tagja, ő tulajdonosa is a gyárnak és mindannak, ami érték ebben az országban van.

A társadalmi érdek elsődlegességét a szakszervezet azzal tudja megértetni, elfogadtatni, s a mindennapos munkában érvényre juttatni, ha érzékeli és a lehetőség szerint megoldja a dolgozók, vagy az egyén érdekeit. Bár igaz, hogy a mindennapok gyakorlatában sokszor nagyon bonyolultan jelentkeznek a különböző érdekek. Éppen ezért összehangolásuk, egyeztetésük nem könnyű feladat. A kongresszus arra ösztönözte a szakszervezeti aktivistákat és tisztségviselőket, *hogy mind a társadalmi, mind az egyéni érdek védelmében bátrabban éljenek jogaikkal.* Megvan a lehetőségük, hogy fellépjenek a társadalomra káros nyerészkedés ellen, s a dolgozók kisebb-nagyobb csoportját vagy az egyént sértő intézkedésekkel szemben is.

Nagy felelősséggel foglalt állást a kongresszus az üzemi demokrácia fejlesztése mellett. Érthető, *hiszen a tulajdonosi érzés, az üzemi demokrácia, a termelési aktivitás és a szocialista munkaverseny egy törzsről, a szocializmus lényegéből fakad.* Az üzemi demokrácia a szocialista demokráciának nemcsak szerves része, hanem érvényesülésének, kibontakozásának alapja is. A szocialista demokrácia ott kezdődik, hogy a dolgozóknak joguk és lehetőségük van beleszólni a munkahelyi problémák eldöntésébe, részt vehetnek saját letfeltételeik alakításában.

Az üzemi demokrácia lelke és értelme az, hogy az üzemekben, a vállalatoknál a munkások mindenről tudjanak és tapasztalatuk, tudásuk, aktivitásuk kibontakozhasson. Ez a feltétele annak, hogy megalapozott legyen a beleszólás, az önkéntes részt vállalás. Ez az alapja az érdemibb munkaversenynek, a tartalmasabb brigádvállalásnak, az egyéni és vállalati érdekeket szolgáló céloknak.

Gáspár Sándor elvtárs előadói beszédében nyomatékosan aláhúzta: *„a szocializmusban senkinek sincs joga gátolni a dolgozóknak azt a törekvését, hogy az üzemi demokrácia keretei között beleszóljanak munkahelyük életébe. Ha valahol ez mégis megtörténik, az rendszerünk lényegét sérti és következményei kárt okoznak, alkotó gondolatok vesznek el, elsorvad az önkéntes részvétel a termelésben, a munkaversenyben."*



Gáspár Sándor elvtárs beszédét mondja.

A beszámolót követő vitában a küldöttek szépítés nélkül szóltak országos és a dolgozó embert egyaránt érintő dolgokról. A vitában *Szabó Antal* főtitkár és *Miskolczi Sándor* személyében két vasutas küldött is szót kapott.

A megfelelő bérarányok kialakítására a MÁV erőforrásai nem elegendők

A kongresszus második napján, amikor az elnök *Miskolczi Sándor* nevét szólította, a Miskolc—Tiszai pályaudvar fiatal üzemmérnöke kissé megilletődötten lépett a mikrofon elé.

— Amikor a miskolciak nevében beszélek, abban a tudatban vagyok, hogy véleményem megegyezik az ország minden vasutasának véleményével — mondotta bevezetőjében. — *Mindenekelőtt szeretném elmondani, hogy a vasutasok életkörülményei sokat javultak a harmadik ötéves tervben.* Nagyra értékeljük azt a megbecsülést és megértő támogatást, melyben a párt, a SZOT, a kormányzati szervek részéről több alkalommal is részesültünk. Hosszan lehetne beszélni a fejlődésről, eredményeinkről, de ne vegye rossz néven a tisztelt kongresszus, ha én inkább azokról a gondokról szólok, amelyek a vasúthoz hű, a vasúti munkát élethivatásuknak érző dolgozókat foglalkoztatják.

Mindazokat, akik a vasút népgazdasági szerepét ismerik, nyugtalanítja a vasúton kialakult súlyos létszámhelyzet. *A legfrekventáltabb munkakörökben* — mint például mozdonyvezető, kocsirendező, sarus, pályamunkás — *nincs utánpótlás.* Az egyre csökkenő létszám miatt a megmaradókra mind nagyobb megterhelés hárul. A dolgozók sok esetben nem kapják meg sem az éves sza-

(Folytatás a 2. oldalon)

A kollektív szerződés és a vasút ötéves terve az elnökség előtt

A szakszervezet elnöksége május 11-én ülést tartott. Napirenden szerepelt a kollektív szerződés 1971—1975. évi tervezete, valamint a MÁV negyedik ötéves vállalati terve.

Az első napirend előadója, *dr. Holló Lajos*, a Vasúti Főosztály 1. szakosztályának vezetője kiegészítőjében ismertette a kollektív szerződés tervezetének vitájával kapcsolatos tapasztalatokat. Mint ismeretes, a tervezet a *Hivatalos Lap* 1971. március 6-i számában jelent meg, s tízezer példányban jutott el a szolgálati helyekre. *A mintegy 1800 termelési tanácskozáson 90 000 dolgozó vett részt a tervezet vitáján, és 11 000-en mondták el véleményüket, javaslatukat.* Ezeket a Vasúti Főosztály és a szakszervezet munkatársaiból alakult bizottság összegezte, s a módosított tervezet került az elnökség elé.

Az elnökségi ülésen hosszas vita után sem sikerült minden kérdésben megegyezésre jutni. Éppen ezért olyan döntés született, *hogy a tervezetet, a vitás kérdéseket külön kiemelve kell a központi vezetőség május 21-i ülése elé terjeszteni.* A végleges döntés ezen az ülésen történik. Reméljük, hogy az álláspontokat egyeztetni tudjuk, s nem lesz akadálya annak, hogy a kollektív szerződés június 1-től érvénybe lépjen.

A vasút ötéves vállalati tervének előterjesztője *dr. Mészáros Károly*, miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója volt. Kiegészítőjében utalt arra, hogy már hosszabb ideje, s ma is folynak az igazgatóságokon, szolgálati helyeken a tervismertető tanácskozások. A végleges terv összeállításánál — az üzemi demokrácia jegyében — *minden javaslatot mérlegelnek.* Tehát a jelenlegi tervezeten kisebb változások minden valószínűség szerint lesznek.

A terv elkészítésénél meszszemenően figyelembe vették a népgazdaság középtávú tervéből *a vasútra háruló feladatokat, és a MÁV távlati tervét.* Különös súlyt kapott a terv és a közlekedéspolitikai koncepció kapcsolata.

A tervnek elsősorban a reálitása dicséretes. A lehetőségek és eredmények többváriációs változata biztosítja a terv rugalmasságát, amelyeket elsősorban majd az éves célkitűzésekben kell realizálni.

Külön fejezet tárgyalja többek között a termelékenység, a munkaerő és a bérfejlesztés összefüggéselt. Nagy teret kapott a személyzetpolitika és az oktatás. Részletesen felbontva szerepel a szociális ellátás, az egészségügy, a munkavédelem. Nagy érdeklődésre tarthatnak számot a fejlesztési célkitűzések mellett a gazdálkodásról, az üzemszervezésről, de különösen az 1975. évi helyzet megítéléséről szóló fejezetek.

A tervezet május 20-án kerül a központi vezetőség elé. Elfogadása után részletesen ismertetni fogjuk a vasút negyedik ötéves tervét.

Vasutasok, vámőrök és határőrök együttműködése

Komplexbrigád értekezlet a Keleti pályaudvaron

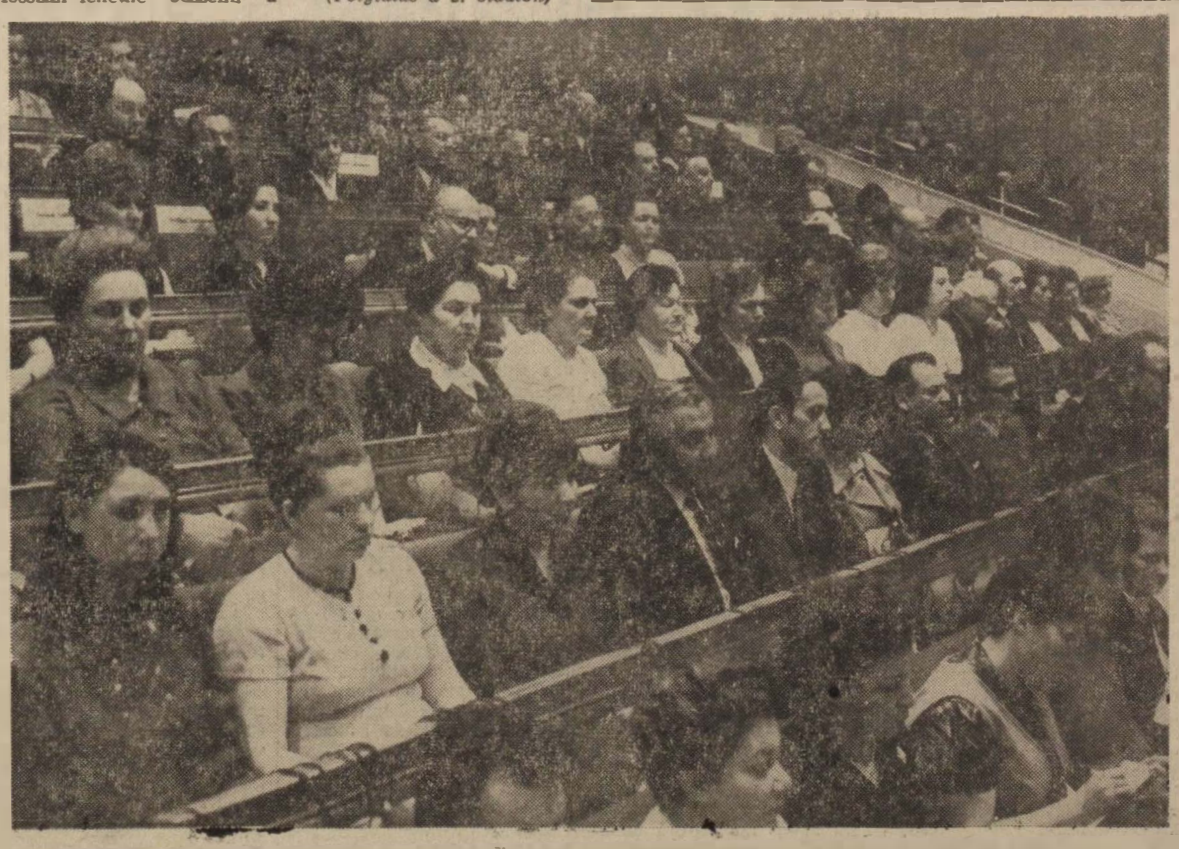
Az együttműködés szálai évekre nyúlnak vissza. A *Keleti pályaudvar* nemzetközi vonatokon utazó vonatvezetői, jegyvizsgálói korábban is segítették a vámőrök és határőrök munkáját. Azóta pedig, amióta megalakították a komplexbrigádot, még jobban elmélyült köztük a barátság.

A komplexbrigád tagjai évente kétszer, tavasszal és ősszel tartanak közös megbeszélést. A kialakult gyakorlat szerint a tavaszi értekezlet az idegenforgalomra való felkészülés jegyében zajlik, míg ősszel a végzett munkát értékelik. Az ez évi értekezletet a közelmúltban tartották a Keleti pályaudvar kultúrtermében. Elsőnek *Vass Lajos* állomásfőnök tartott tájékoztatót. A komplexbrigád tevékenységének méltatása után ismertette azokat a változásokat, amelyek az új menetrend életbeléptetésétől eltérnek a múlt évitől.

Az állomásfőnök bevezetője után a részvevők közül többen is méltatták az együttműködés eredményeit, majd azokról a gondokról esett szó, amely nehezíti a gyorsvonatokon szolgálatot teljesítő vasutasok, vámőrök és határőrök munkáját.

Sárközi József alezredes, a MB Határőrség határforgalmi osztályvezetője elmondotta, hogy *1970-ben 16,4 millió utas lépte át határainkat. Ennek 40—45 százaléka vasúton utazott.* S ha figyelembe vesszük, hogy az idegenforgalom jelentős része a nyári hónapokban bonyolódik le, nem nehéz megállapítani: *ez év nyarán is nagy munka vár a komplexbrigád tagjaira.*

Sárközi alezredes végezetül felolvasta *Szabó Gusztáv* vezérőrnagynak, a BM Határőrség országos parancsnokának a komplexbrigádhoz intézett elismerő levelét, majd a Keleti pályaudvan nemzetközi vonatkísérő brigádjának elismerő oklevelet, *Józsa Ferenc* vonatvezetőnek, *Fehér Géza, Szabó János* és *Asztalos Imre* jegyvizsgálónak *Kiváló határőr* jelvényt adott át. A határőrizeti szervek tagjai közül négyen pénzjutalomban részesültek, s több határőr és vámőr kapta meg a szocialista brigád jelvény arany és ezüst fokozatát. (vf)



A kongresszus résztvevőinek egy csoportja. A kép felső sorai ban a vasutas küldöttek foglalnak helyet.
(Székely László felvételei)

Szakszervezeti kitüntetettek

Május elseje alkalmából a szakszervezeti mozgalomban hosszú évek óta eredményesen dolgozó tisztségviselőket tüntettek ki a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés aranyfokozatával. A kitüntetettek között volt 9 vasútas-szakszervezeti tisztségviselő: *Hadnagy József* szb-titkár, Kisújszállás Pft. Főn., *Ugrai Ferenc* munkásellátási felelős, Püspökladány áll., *Lászlóffi Tiborné* adminisztrátor, Pécs Ter. Biz., *Szabó Gyula* szb-titkár, Szuhakálló—Mucsony áll., *Kasza Lajos* Szeged áll., *Szarka Lajos* titkárhelyettes, Szombathely Ter. Biz., *Hajdu Antal* TT-felelős, Budapest Ter. Biz., *Tihovszky István* közgazd. biz. vezetője, Budapest Ter. Biz., *Oláh József* szoktatási felelős, Vasúti Főosztály.

Szemelvények a XXII. kongresszuson elhangzott felszólalásokból

(Folytatás az 1. oldalról)

badságukat, sem a heti pihenőnapjukat.

A létszámcsökkenés elsősorban a vasúti szolgálattal járó kedvezőtlen körülményekre vezethető vissza. Ezeken sokat lehet és kell is javítani. *Amíg azonban a vasút vasút marad, a szolgálat sajátos jellegéből adódóan bizonyos kedvezőtlen körülmények mindig adódnak.* A pályán dolgozó munkások, az utazószolgálatot ellátók nem tudnak például üzemi étteremben, asztalnál ebédelni. A kocsirendezők nem tudják munkájukat fedél alatt végezni. A vasúti szolgálat legtöbbje a legkorszerűbb berendezések alkalmazása mellett is veszélyes marad. A legkisebb emberi mulasztás mérhetetlen következményekkel járhat és súlyos felelősségrevonást vonhat maga után. Mivel a népgazdaságban a munkakörülmények általános javulása jellemző, *a munkavállalók még a nagyobb kereseti lehetőséggel szemben is előnyben részesítik a kedvezőbb munkafeltételekkel rendelkező munkahelyeket.* Ebből következik, hogy minél szűkebb területre korlátozódik és minél kivételesebb lesz a kedvezőtlen körülmények között végzett munka, elismerésének annál inkább kifejezésre kell jutni a bérben is. *Ezt az igényt azonban a vasutasok jelenlegi bérszínvonala még nem elégíti ki,* különösen ha az azonos munkaidőre eső bért hasonlítjuk össze az ipar azonosnak minősíthető területein foglalkoztatott dolgozókéval.

A munkakörülményeknek megfelelő bérarányok kialakításához a MÁV erőforrásai nem elegendők. Ahhoz központi támogatásra is szükség van. Sokat javít a vasutasok helyzetén az 1970. január 1. óta érvényben lévő bértömeggazdálkodás. De a feltétlenül indokolt kereseti arányok



Miskolci Sándor

kialakítása, illetve szinten tartása érdekében kérjük, hogy az 1971-re engedélyezett 2,6 százalékos preferenciát a negyedik ötéves terv időszakára évről évre biztosítsák.

Miskolczi Sándor ezután arról beszélt, hogy a személyszállítás kulturáltsága érdekében milyen nagy erőfeszítéseket tesz a vasút, majd megjegyezte, hogy a legnagyobb erőfeszítések is kárba vesznek, ha a korszerű vasúti járműveket az új, modern személyszállító kocsik berendezéseit nem becsüli meg az utazóközönség, ha elnézik a kocsirongálók vandál pusztításait. Ezzel kapcsolatban arra kérte valamennyi társszakszervezet aktivistáját; *nevelő munkájukkal hassanak oda, hogy az utazóközönség jobban vigyázzon s gondosabban óvja a vasúti berendezéseket.*

A felszólaló ezután az alkatrész-ellátás hiányosságaival foglalkozott, majd végezetül a következőket mondotta: *tudjuk, mit vár tőlünk a társadalom a gyors, pontos, gazdaságos, kulturált közlekedés megvalósítását illetően. Minden hivatását szerető vasutasnak az a legfőbb törekvése, hogy a közvélemény elismerését kiérdemelje.*

Dolgozó népünk számíthat a vasutasok helytállására

Szabó Antal főtitkár a kongresszus harmadik napjának délutánján lépett a mikrofon elé. Bevezetőjében utalt arra, hogy a magyar szakszervezetek tevékenységének fő vonásait, eredményeit és a még meglevő fogyatékosságait jól összegezte az írásos jelentés és



Szabó Antal főtitkár

a szóbeli beszámoló. Ezután a munkaidő-csökkentés eredményeivel foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy a vonatkozó kormányhatározat alapján *a vasúton az volt a cél, hogy 1970 végéig a vasúti iparban és építőiparban a heti munkaidőt 44 órára, az iparon kívüli munkaterületeken a havi munkaidőt 210 órára, vagy azt megközelítő szintre csökkentsük.* 1969 végére az ipar és építőipar egész területén megvalósult a 44 órás munkaidő. *Ez mintegy 66 ezer vasutast érint.* A munkaidő-csökkentést önerőből, a termelés, a termelékenység növelésével a dolgozók keresetének csökkenése nélkül értük el. 1970-ben, egyes területeken létszámhiánnyal küzdve is *4,6 millió tonnával több árut szállított a vasút az éves tervhez képest.*

Amíg az ipari és építőipari munkaterületeken a munkaidőcsökkentés aránylag zökkenőmentesen történt, addig a vasút más beosztásában, például az utazószemélyzetnél a havi 210 órás vagy azt megközelítő munkaidő elérése a legnagyobb erőfeszítések árán is csak részleges eredménnyel járt. *Sajnos, még ma is mintegy 30 ezer forgalmi dolgozó havi tényleges munkaideje eléri a 280—300 órát is.*

A főtitkár ezután ismertette a munkaidő-csökkentés kedvezőtlen alakulásának főbb okait, majd így folytatta.

— *Változatlanul szükségesnek tartjuk, hogy a minisztériummal kötött megállapodásnak megfelelően a következő években a rajtunk múló kérdésekben mielőbb előbbre lépjünk. Átmeneti nehézségeink megoldásához azonban kérjük társadalmunk megértő segítségét. Gondolunk itt elsősorban a gazdasági szabályozók egy részének módosítására, néhány vasúti munka szakmának való elismerésére.*

A következő években várható, hogy újabb területeken valósul meg a rövidített munkaidő. Ezért az egész közlekedésnek, ezen belül a vasútnak is fel kell készülni, hogy alkalmazkodjék mind az áruszállítás, mind a személyszállítás lebonyolítását illetően. A közúti közlekedés vezetőivel és dolgozóival közösen keressük azokat az üzemszervezési megoldásokat, amelyeket a munkaidő további csökkentése tőlünk megkövetel. Új módszerekkel és dolgozóink munkaidejének a megváltozott helyzethez való igazításával kell megoldanunk, hogy a növekvő szabad időt a lakosság a közlekedés szolgáltatásainak igénybevételével még jobban kihasználhassa.

A főtitkár felszólalása további részében a sportmozgalom helyzetével foglalkozott. Elmondotta, hogy bár megfelelő határozatok és irányelvek állnak rendelkezésre, mégsem sikerült a különböző sport- és szakszervezeti szervek kapcsolatát, együttműködését harmónikussá tenni. A testnevelés és sportmozgalom helyzetét vizsgálva megjegyezte: *aggasztó, hogy egész sportéletünk túlságosan eltolodik az élsport irányába és nem kap elég súlyt az üzemi és a tömegtestnevelés, sem szervezeti, sem anyagi vonatkozásban.*

— *Tevékenységünknek mindig szerves része volt és ma is az, a testneveléssel és a sporttal való foglalkozás* — hangsúlyozta. — *A szakszervezetek készek arra, hogy a rendelkezésükre álló eszközökkel elősegítsék a testnevelés és a sport fejlődését.* Erre megvannak a reális lehetőségek és ha az egyes sportszervek és a szakszervezetek kölcsönösen törekednek a hatékonyabb együttműködésre, a felfogásbeli és a gyakorlatban is mutatkozó akadályok elhárítására, még eredményesebben segíthetjük a magyar sport fejlődését.

Szabó Antal főtitkár végezetül utalt arra, hogy a *magyar vasút ebben az évben ünnepli fennállásának 125. éves jubileumát.* Ez a jubileum nemcsak azért jelentős, mert egy intézmény életében 125 év nagy idő, hanem azért is, mert ezekben az években egy korszak, a gőzvontatás korszaka is lezárul. A gőzmozdonyok helyett lassan a MÁV egész vonalhálózatában a villamos- és Diesel-mozdonyok és az automatika veszi át a szerepet.

Társadalmunk óriási anyagi erőket fordít a vasutrendszer korszerűsítésére. *A vasutasok eddig is tettekkel bizonyították, hogy a sok milliárdos befektetésre nem érdemtelenek.* Hozzáértő, becsületes emberek kezébe kerülnek a nagy értékeket képező gépek és berendezések. Dolgozóink mindent elkövetnek, hogy ezeket magasfokú hivatástudattal a köz érdekében használják fel. *150 ezer vasutas képviseletében örömmel jelenthetem, hogy azoknak a lelkesítő célkitűzéseknek megvalósításában, melyeket pártunk X. kongresszusa megjelölt, dolgozó népünk számíthat a vasutasok helytállására, fegyelmezett, áldozatkész munkájára* — fejezte be hozzászólását Szabó Antal főtitkár.

Szocialista brigádok a művelődés útján

Az Adatfeldolgozó Főnökségen *Machula Gábor* szb-titkár előtt katonás rendben sorakoznak a szocialista brigádok értékeléséhez beküldött naplók, a brigádok tevékenységének dokumentumai. Hármat választok ki közülük. Nem éppen találomra — esztétikus külsejükkel hívják fel magukra a figyelmet. Sejtetni engedik, hogy három kitűnő brigád éves munkajának tükörképét tartom kezemben.

— *Dolgozóink többsége vidékről jár be, legtöbben a környező községekből* — mondotta az szb-titkár. — *Ezért különös gondot fordítunk a közösségi élet, a brigádmozgalom fejlesztésére.* Számítógépparkunk állandó korszerűsödése megköveteli dolgozóink rendszeres szakmai fejlődését, ezért az általánosabb kérdésekkel foglalkozó szakszervezeti és KISZ-oktatás mellett több szaktanfolyam között választhatnak a jelentkezők. Ezek, továbbá a kultúrbizottság által szervezett megmozdulások egészítik ki a brigádok belső tevékenységét.

Szeretik a könyvet

Elsőnek a *Béke és Barátság* brigád naplóját veszem kézbe. Széles körű kulturális tevékenység lehetősége bontakozik ki felajánlásaikból. Teljesítésükre *Szlama Erzsébet* brigádvezetőtől érdeklődöm.

— *Hattagú brigádunkból négyen szakszervezeti, ketten KISZ-tanfolyamra járnak. Legkedvesebb időtöltésünk a könyvolvasás.* Sok könyvet vásárolunk otthoni könyvtárunk részére is. Van olyan brigádtagunk, akinek 800 forint feletti összeg van a folyószámláján. Egy-egy érdekes könyvet valamennyien elolvasunk, kézről kézre adjuk. Így olvastuk el legutóbb Dumas: *Húsz év múlva* és a Beethoven életéről szóló *Eroica* című regényt. A könyv mellett színház is gyakran szerepel a programban. Legkedvesebb emlékünk az elmúlt évről Shakespeare: *Lóvátett lovagok* című vígjátékának musicalváltozata. A tervezett nyolc mozilátogatást eggyel túlteljesítettük, a szombathelyi kirándulást pedig összekötöttük az ottani géppark megtekintésével.

A második napló tulajdonosai, a *József Attila* brigád tagjai ellentétes műszakban dolgoznak. *Pritz Éva* termelési felelőst kértem meg, mutassa be a brigádot olvasóinknak.

— *Egyik legrégebbi szocialista brigádunk 1962 óta minden évben jelentős eredményekkel vételi észre magát.* A nyolctagú brigád valamennyi tagja rendelkezik szakmai képesítéssel, ennek ellenére mindnyájan részt vesznek szervezett szakoktatásban.

A naplót végiglapozva nyitott képeskönyvként tárul elém a brigád éves programja. *Az írásos feljegyzéseket hangulatosan egészíti ki néhány tárgyi emlék, beragasztott színházjegy, kiránduláson készített fotó, filmjelenet, stb.* Nem elégedtek meg csupán saját tevékenységük regisztrálásával. Minden hónapban egy oldalon bemutatják az aktuális politikai, közéleti eseményeket. Vietnamról, az árvízről, űrkutatási eredményekről, a partkongresszusról készítettek összeállításokat. Végül az értékelésből álljon itt mutatóban kirándulási programjuk. *Dobogókő, Sopron, Királyrét, Víziváros, Gellérthegy, Eger, Bakony, Várséta, Kőszeg* és a jugoszláviai *Zadar* volt a sorrend.

Martonvásáron *Beethoven hangversenyt hallgatnak*, a Margitszigeti Színpadon az *Aidát* tekintették meg. Úgy gondolom, ez a felsorolás jól érzékelteti a brigád élményekben teli, gazdag programját.

Érdeklődő közösség

Harmadikként a II. üzem *„Törekvés"* brigádját kerestem fel. *Labancz Istvánné* brigádvezető adott felvilágosítást elsőnek arról, hogy milyen feltételek mellett lehet valakit felvenni a brigádba.

— *Egyénileg, részben közösen tettük.* Közös felajánlásaink közé tartozott többek között, hogy valamennyien részt veszünk politikai oktatáson és a jubileumi olvasómozgalomban. *Évi 12 kötet könyvet kölcsönzünk a tetéti könyvtárból, közös mozi, színházlátogatásokat, kirándulásokat szervezünk.* Ám, ha mindezeket kiegészítjük az egyéni vállalásokkal, még mindig csupán töredékét kapjuk meg annak a sokrétű, érdekes programnak, melyet az év folyamán végrehajtottunk.

Jó kapcsolatot építettünk ki a Pinceszínház Irodalmi Színpadával, ahol *Kertész Lilla* előadóestjét, *Miklósi Péter* jazz-estjét, *Kecskés András* gitár- és lantestjét hallgattuk meg. Rendszeresen megnézzük és megvitatjuk a tvben bemutatott filmeket, színházi közvetítéseket. Név- és születésnapokon ajándékkal kedveskedünk egymásnak. Gondolunk azokra is, akik betegség, szüles, vagy egyéb okok miatt huzamosabb ideig távol vannak tőlünk.

Előkerül a napló. A rajzokkal, fényképekkel, újságkivágásokkal gazdagon illusztrált feljegyzésekből érdeklődő közösség rajzolódik ki. Észrevételeket találok a *József Attila Színház* műsoráról, elemzést a *Hamu és gyémánt* című film tv-bemutatója kapcsán *Andrzejevszkij* lélekábrázoló készségéről, az említett mű összehasonlítását a *„Jó hegyeken szökellve"* című másik Andrzejevszkij regénnyel. Közben megörökítve egy-egy közös tárlatlátogatás.

A beszélgetés végére érve úgy éreztem, megértem azokat, akik bár évek óta más munkahelyen dolgoznak, visszajárnak a közös programokra, vagy „levelező tagjai" maradtak e hangulatos, összetartó közösségnek.

Jenei Sándor

Szentlőrincen újjáépítik a leégett kultúrotthont

Sajnálatos esemény játszódott le március 6-ról 7-re virradóan *Szentlőrincen*, az Erzsébet utcában. Leégett a vasutasok, nyugdíjasok, jobban mondva a község és környéke lakóinak kedvelt létesítménye: *a MÁV-kultúrotthon.*

Az eset után megmozdult a helyi társadalom, a vasutasokkal együtt összefogott a falu lakossága, hogy minél előbb újjáépüljön a megsemmisült intézmény. *Sokan tettek felajánlást társadalmi munka végzésére.* A termelőszövetkezet fogatot bocsátott rendelkezésre, más vállalatok gépeket adtak.

Ez a lelkes segítség hamarosan feltámasztja romjaiból a kultúrotthont, s még azt is joggal remélhetjük, hogy szebb lesz, mint valaha.

Nyolc vasutas a Szakszervezetek Országos Tanácsában

A kongresszus ötödik napján került sor a Szakszervezetek Országos Tanácsa 195 tagjának, a 20 tagú számvizsgáló bizottságnak, a Szaktanács elnökségének, titkárságának, a tisztségviselők és a munkabizottságok megválasztására. A Szaktanács tagjának választották: *Gyócsi Jenőt*, a vasutas-szakszervezet elnökét, *Szabó Antal* főtitkárt, *Gulyás János* titkárt, *Martinka Istvánt*, a pécsi területi bizottság szervezési és káderbizottságának vezetőjét, *Gazdag Lászlónét*, a MÁV Hídépítési Főnökség tervező mérnökét, *Miskolczi Sándort*, a Miskolc-Tiszai pályaudvar vezető mérnökét, *Szabó Józsefet*, a miskolci területi bizottság elnökét és *Szabó Albertnét*, a győri pályafenntartási főnökség komáromi VII. pályamesteri szakaszának pályamesterét.

A számvizsgáló bizottság tagjának választották *Csóti Istvánt*, a Vasúti Főosztály pénzügyi szakosztályának csoportvezetőjét, a vasutas-szakszervezet számvizsgáló bizottságának elnökét.

Szabó Antal főtitkár tagja a SZOT elnökségének és a sportbizottságnak. *Gulyás János* titkárt a szociálpolitikai munkabizottság tagjának, *Molnár Györgyöt*, a vasutas-szakszervezet titkárát pedig az ifjúsági bizottság titkárának választották.

Kiállítás Szegeden

Szegeden, az immár 23 éve működő vasutas képzőművész kör ismét megrendezte hagyományos kiállítását, május elseje tiszteletére. A Széchenyi téri műteremben rendezett tárlatot *Szelesi Zoltán* művészettörténész nyitotta meg. Elismerően szólt az amatőr festők tevékenységét irányító körvezető, *Szőke Győző* festőművész munkásságáról. Neki is része van abban, hogy az évek során itt készült alkotások egy részét már nemcsak Szegeden, hanem más városokban is ismerik.

A kiállított képek közül különösen megnyerték a látogatók tetszését *Szőke Győző, Szekfü János, Drégelyi József, Fodor István, Gracza Ferenc, Gulácsi Árpád, Bede István, Kulai László, Török Sándor* munkái. Ezek érdemesek arra, hogy megfelelő válogatás után részt vegyenek az országos vasutas képzőművészeti kiállításon.

Vasúti napok Székesfehérvárott

Az *Alba Regia* műszaki tudományos napok keretében, Székesfehérvárott, május 4-én ünnepélyesen megnyitották a *vasútas napokat.* A MÁV-kultúrotthonban rendezett ünnepségen *Mezei István*, a vontatási főnökség vezetője, a Közlekedéstudományi Egyetem helyi szervezetének titkára mondott megnyitó beszédet. *Tóth János* igazgató, a budapesti vasútigazgatóság vezetője előadást tartott *A MÁV székesfehérvári csoportjának szerepe és feladata Fejér megye közlekedésében* címmel. *Kozáry László* állomásfőnök korreferátuma a csomópont forgalmi, kereskedelmi és műszaki tevékenységét ismertette.

A vasúti napok alkalmából kiállítást, járműbemutatót tartottak, a vasútasok munkáját érzékeltető filmeket vetítettek, üzemlátogatásokat szerveztek Fehérvárott.

Sokgyermekes anyák köszöntése

Szakszervezetünk elnöksége ez évben is megemlékezett a vasúton dolgozó többgyermekes édesanyákról. 24 édesanyát és egy 9 gyermekes, gyermekeit egyedül nevelő édesapát hívott meg a szakszervezeti központban április 28-án rendezett ünnepségre. A vendégeket *Tóth Györgyné dr.*, a vasutasszakszervezet alelnöke, a központi vezetőség mellett működő nőbizottság elnöke köszöntötte. Meleghangú szavaival *az elnök és elismerését és köszönetét tolmácsolta a megjelent és a vasúton dolgozó valamennyi édesanyának.* Kiemelte a nőbizottság elnöke, hogy a gyermekek nevelésével járó fokozott megterhelés mellett az édesanyák a szakvonali munkából is példamutatóan veszik ki részüket.

A köszöntő után *Rétfalvi Tibor*, a szervezési és káderosztály vezetője pénzjutalmat adott át az édesanyáknak, majd meghitt, baráti beszélgetéssel zárult a kedves kis ünnepség.

Május 23-án 0 órától menetrendváltozás

Előtérben a színvonalasabb személyszállítás

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója május 13-án sajtótájékoztatón ismertette az idén 125 éves jubileumát ünneplő magyar vasút munkáját és az új menetrend életbelépésével kapcsolatos legfontosabb változásokat. A sajtótájékoztatón az országos lapok, a rádió és a televízió munkatársai mellett első ízben voltak jelen a megyei lapok és hét nagyüzem lapjának képviselői. Részt vett a sajtótájékoztatón *Szabó Antal* főtitkár és a vasút több vezető beosztású dolgozója is.

Rajtunk a sor

A miniszterhelyettes, miután rövid visszapillantást tett a vasút történetére, a jelen gondjairól, a vasutasok erőfeszítéseiről, helytállásáról beszélt. Elmondotta, *hogy bár népgazdaságunk évek óta jelentős összegeket fordít a vasúti közlekedés korszerűsítésére, számottevő változás ma még nem várható.* A negyedik ötéves terv első két évében a vasút általános üzemi helyzete még nem teszi lehetővé a személy- és áruszállítási igényeknek a jelenleginél magasabb színvonalra történő emelését. *Mégis előbbre kell lépni, főként a személyszállításban.* De hogyan? Vetődik fel a kérdés. A miniszterhelyettes ezzel kapcsolatban a következőket mondotta: *„az új technikai eszközök gazdaságosabb felhasználásával szeretnénk a személyszállítást a vasutasok társadalmi ügyévé tenni."*

Mit jelent ez a gyakorlatban? Mindenekelőtt azt, hogy *ki-ki a maga területén kövessen el mindent a menetrendszerű közlekedés biztosításáért, a pályaudvarok, a személykocsik tisztaságáért, a szolgáltatások színvonalának emeléséért.* Ezek ma a legfontosabb feladatok. S hogy nem lesz könnyű a vasutasok dolga, azt az új menetrend is jól szemlélteti. De még mielőtt rátérnénk a főbb változások ismertetésére, hadd tegyünk egy összehasonlítást a 125 évvel ezelőtti és a mai menetrend között.

A menetrendszerkesztők figyelmességét dicséri, hogy az 1971—72. évi *Hivatalos Menetrend* első lapjait korabeli dokumentumoknak szentelték. Az akkori menetrend szerkesztése még nem okozhatott nagy gondot. *hisz mindössze egy lapból állt, s a díjszabást is tartalmazta. Ezzel szemben a jelenlegi már közel 900 oldalas és naponta 2650 közlekedő vonat menetrendjét ismerteti.*

17 pár nemzetközi vonat

A különböző európai vasutakkal történt kölcsönös megállapodások eredményeként a nyári főidényben 17 pár olyan nemzetközi vonat érinti a MÁV vonalait, amely különböző országok fővárosait köti össze. Ezenkívül Budapestről a szomszédos országok egyéb városaiba további három pár nemzetközi vonat közlekedik.

A nyári főidényben *Prágába* 3, *Berlinbe* és *Bukarestbe* 5, *Bécsbe* 4, *Belgrádba* 3, *Moszkvába, Varsóba, Lipcsébe* és *Kassára* 2, *Párizsba, Szófiába, Malmőbe, Rostockba, Rijekába, Poprádra, Mangáliába, Várnába* és *Burgasba* napi 1 vonatpár közlekedik. Ezenkívül közvetlen kocsik közlekednek *Kölnbe, Stuttgartba, Dortmundba, Rómába, Torinóba, Grazba, Zágrábba, Splitbe* és *Fiakovóba.*

A nemzetközi forgalom szempontjából *Budapest—Keleti pályaudvar* európai szinten is jelentős központ lesz. A nyári hónapokban 14 pár nemzetközi vonat érinti a pályaudvart.

Az új menetrendben a nemzetközi összeköttetések nagyságrendje alig változik. Az utaslégnyek és az üzemi helyzet átalakulásának hatására azonban az egyes vonatok közlekedésében — nemzetközi megállapodásaink alapján — több, jelentősebb változás lesz.

Mivel a záhonyi vonal korszerűsítése, illetőleg villamosítása befejeződött, Budapest és Moszkva között mindkét gyorsvonatpár az eredeti, *Budapest—Szolnok—Debrecen* útirányon át közlekedik. Az egész éven át közlekedő moszkvai gyorsvonat az eddiginél korábban, 7,33 órakor indul a Keleti pályaudvarról, ellenirányban pedig 23 órakor érkezik Moszkvából.

A nyári főidényben a *Nord-Orient-expressz* varsói vonatrésze 207-es számú vonatként a *Nyugati pályaudvarra* érkezik. Ez a vonat egyébként *Sturovó és a Nyugati között két részben közlekedik.* A vonatrészek egyesítése, illetve különválasztása Sturovó határállomáson történik. Mivel a *budapest—szobi* fővonalon nagyszabású korszerűsítési és villamosítási munkálatok folynak, a vonal nemzetközi forgalmának csökkentésére a *Favorit-expressz* útirányát megváltozik. A vonat a Keletibol Komáromon át közlekedik.

Újabb belföldi expresszek

A harmadik ötéves tervben a vasúti személyszállítás fejlesztésének kiemelkedő eredménye volt a belföldi expressz vonatrendszer kialakítása. A tíz expressz vonatpár úgyszólván valamennyi, a fővárostól távolabb fekvő megyeszékhelyet összeköti. Az új menetrend életbelépésétől *Szabolcs-expressz* néven új vonat köti össze Budapestet Nyíregyházával. A *Szabolcs-expressz* a 270 km-es távolságot 218 perc alatt teszi majd meg.

A várossá nyilvánításának 700 éves évfordulóját ünneplő Győr, a rohamosan fejlődő iparváros *„ajándéka"* lesz az *Arrabona-expressz,* melynek *Sopron* és *Bécs* irányába is lesz kapcsolata.

Örvendetes, hogy a balatoni forgalom — különösen a déli parton — *a dieselesítés bevezetésével már nemzetközi szintű lesz.* A nyári üdülési főszezonban Budapestről 4—6 percenként indulnak a szerelvények a magyar tenger partjára.



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes tájékoztatja az újságírókat.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A nyári főidényben mintegy 180 ezerrel több csehszlovák állampolgár tranzit utazása várható *Budapest—Biharkeresztes* útirányon át *Romániába* és *Bulgáriába.* Az utasok jelentős része turistavonatokkal, csoportosan utazik, de egyénileg is sokan igénybe veszik a vonatokat. Éppen ezért az átmenő forgalom lebonyolítására is fel kell készülni az érintett határállomásokon és a budapesti pályaudvarokon.

Hosszan lehetne még sorolni a kisebb-nagyobb változásokat, de erre egy cikk keretében nincs lehetőség. Nem is fontos, hiszen a vasutasok, a forgalom és a vontatás dolgozói időben kézhez kapják a szolgálati menetrendeket, amelyekben minden olyan előírás megtalálható, *ami a menetrendszerű közlekedés megvalósításához szükséges.*

Vad Ferenc

Ki lehet a törzsgárda tagja?

A *Hivatalos Lap* 13. számában megjelent az utasítás a törzsgárda-tagok anyagi és erkölcsi elismeréséről szabályozásáról. Sokáig húzódó és sokakat érintő kérdésre ad magyarázatot a szabályzat, bár értelmezése ma még nem egységes.

A törzsgárda-tagság nem automatikus következménye bizonyos szolgálati időnek. A legalább 10 éves folyamatos vasúti szolgálati idővel lehetőség teremtődik a törzsgárda-címre. Fontos kritériuma viszont a tagságnak, hogy a dolgozót a szolgálati helyén felvegyék a törzsgárda-tagok sorába.

Az elbírálás a szolgálati hely vezetőjének és szakszervezeti bizottságának együttes feladata. Ez a tény mindkettőre egyaránt felelősséget ró. A helyes döntésért a kollektíva előtt felelősek. Döntésüket mindig indokolniuk kell.

Mint az utasítás leszögezi, a törzsgárda-taggá nyilvánításnál, a munkaviszony tartamán kívül, figyelembe kell venni: *a szolgálat mikénti ellátását, a munkafegyelem betartását, a dolgozó vasútüzemhez ragaszkodását, a szocialista közösséghez, munkatársaihoz való viszonyát.* Tehát mindazokat a körülményeket, amelyek jellemzőek a dolgozó munkájára, magatartására, egész tevékenységére.

Ezek az általánosnak tűnő meghatározások, számos konkrét kritériumot takarnak. *A döntésnél nem kisebb a felelősség,* mint amikor arról kell dönteni, hogy valaki jó munkája mellett, emberi tulajdonságait tekintve, méltó-e a kiváló dolgozó címre és kitüntetésre.

Az egyértelműen rögzített kizáró tényezők fennforgása esetén, nevezetesen, ha valaki súlyos fegyelmi büntetés hatálya alatt áll, vagy ellene fegyelmi eljárás van folyamatban, könnyű a helyzet, hiszen egyértelmű az elutasítás. Más a helyzet, ha azt kell mérlegelni, hogy ki, hogyan, közmegelégedésre, dicséretesen, vagy hanyagul, nemtörődöm módra látja el szolgálatát.

Akire minden időben bízton lehet számítani, annak törzsgárda-taggá nyilvánítása egy percig sem lehet kétséges. De, hogyan lehetne törzsgárda-tagnak, tehát olyannak elismerni, akire mindenkor lehet számítani, azt, akire soha nem lehet számítani. Akit legszívesebben a munkahelyen kívül látnának, de a létszámhiány miatt, kénytelenek foglalkoztatni.

Minden legalább tízéves folyamatos munkaviszonnyal rendelkező, fegyelmezett dolgozó, mellén látni akarjuk a törzsgárda-jelvényt. *De lejáratná a törzsgárda tekintélyét, ha a fegyelemlazítók, a munkából gyakran igazolatlanul távolmaradók, a parancsmegszegők is viselnék azt.* Ha a közismerten lógósok is részesülnének a törzsgárda-tagokat megillető előnyben, hol maradna a vasút iránt tanusított hűség, a hivatásszeretet megkülönböztetett megbecsülése.

Nem méltók a kitüntető címre, különleges elbánásra, jutalomra, a vándormadarak. Azok, akik mindjárt továbbállnak, ha valahol néhány forinttal több üti a markukat, de ismét a vasútat választják, ha nem találták meg a számításukat.

Mérlegelni kell azok helyzetét, akik soha részt nem vállalnak a közösségi munkából. Minden tettüket csupán és kizárólagosan, az anyagi érdek vezérli. *Akik még egyetlen lépést ingyen nem tettek a közösségért.* A durva, kötekedő, munkatársaikat becsmérlővel nem vállalnak közösséget a hivatástudattól vezérelve dolgozó, becsületes munkával helytálló munkatársaik.

A cikkben elsősorban arra kívántuk felhívni a figyelmet, ami egyeseket méltatlanná tesz a törzsgárda-tagságra. Tettük ezt azért, hogy megkülönböztetést tegyünk a mintegy százezerre tehető törzsgárda-tagságra méltó vasútasoktól. *Arra akartunk rámutatni, hogy a törzsgárda-taggá nyilvánítás nem lehet automatikus.* A személyzeti és munkaügyi szervek által elkészített listát, fentiek szerint, személyre bontva kell vizsgálni. Törzsgárda-taggá kell fogadni az arra érdemeseket, s az ő jó hírüket öregbíteni: *kizárni azokat, akik méltatlanok erre az elismerésre.*

Nagyatádi tudósítás

A konzervgyár igazgatója dicséri a vasutasokat

Nagyatád az ország egyik legfiatalabb városa. Vasutja viszont az öregebbek közé tartozik, s az utóbbi időben nagy forgalmat bonyolít le. A kis állomásra naponta nyolcvankilencven kocsi érkezik megrakva gépekkel, építőanyaggal. Amikor nem győzték a forgalmat, feltöltötték a szomszédos téglagyári tavat, és ott készítettek rakodóhelyet 30—40 kocsi számára.

— *Bajáról jöttem Nagyatádra* — mondja *Khin Gyula* állomásfőnök. — *El sem tudtam képzelni, hogy született bácskai létemre gyökeret verjek Somogyban.* Azóta másfél évtized telt el, és úgy érzem magam, mintha világéletemben itt dolgoztam volna. A városépítés valóban sok munkába, törődésbe került. Szinte percnyi pontos terveket kívánt. Egyetlen hibás lépés napokra megakasztotta volna a forgalmat. De az építkezések nem állhattak meg. *Összefogott itt mindenki a város érdekében. Mikor a konzervgyár részére hatalmas betontraverzek érkeztek, a rendőrség segítségével szállítottuk be az anyagot az építkezés színhelyére.*

Élüzemszinten

Az állomás dolgozói jól dolgoztak, a *Somogyi Néplap* mégis azt írta róluk, hogy bármilyen szép is a város, állomása a legcsúnyább a megyében.

— Így van ez?

— Nem tudom. Az biztos, hogy helyesnek tartjuk a vezetőség álláspontját, miszerint előbb a gyárak, intézmények és lakóházak készüljenek el, *s aztán nyerjen új, szebb formát a vasút.* Az is igaz, hogy az idegen, aki városunkba érkezik, először az állomást pillantja meg. A felépítményt már megjavítottak, s ennek mi jobban örülünk, mintha új felvételi épületet kaptunk volna. *A követelményeknek korszerű vasutat kívánnak. A nagyatádi vasutasok mindent megtesznek, hogy ez a közlekedéspolitika megvalósuljon.*

— Évek óta élüzem szinten teljesítjük feladatainkat — folytatja az állomásfőnök. — *Javultak dolgozóink életkörülményei. Minden dolgozónk szép, kertes házban lakik, biztosított a megélhetésük.* Az első negyedévben 88,15 százalékra teljesítettük a kocsirakodási és 103 százalékra a kocsikihasználási tervünket. A nagyatádi pártbizottság rajtunk tartja a szemét, minden negyedévben beszámoltatnak, hogy áll a munka, miben lehetnek segítségünkre, mit vállal a vasút a városra háruló feladatokból. Ezt a segítséget megkapjuk a szakszervezettől is. *A szakszervezeti bizottság Somogyszobon van,* nálunk csak két bizalmi csoport dolgozik *Sóla Sándor* és *Farkas Lajos* vezetésével. Van egy szocialista brigádunk is, amely magában foglalja az egész állomást.

Egymást segítve

Kilépünk Khin Gyula csinos kis irodájából, s a töltésen megyünk tovább a vasutat legjobban igénybe vevő konzervgyár felé. Nem értem a megyei újságot, hiszen a régi épületet újjávarázsolták a vasutasok. Mindenütt friss festék illata terjeng, s a virágágyásokba már ültetik a melegházban nevelt növényeket. A konzervgyár kapujában bucsúzunk az állomásfőnöktől.

A modern ipari üzemben *Jéger Ferenc* igazgató dicséri a vasutasok munkáját:

— *Sokat köszönhetünk a vasútnak* — mondja. — *Ahhoz, hogy eredményesen dolgozzunk, mindig szükség volt egymás érdekeinek kölcsönös figyelembevételére.* Ha bármilyen problémánk akadt, bizalommal fordulhattunk az állomás dolgozóihoz, vagy a pécsi vasútigazgatósághoz. Rendszerint segítettek. Igaz, tőlünk sem tudtak olyat kérni, amit erőnkhöz képest meg ne tettünk volna. *Évi hatezer vagonos forgalmunk csak jól szervezet munkával bonyolítható le.* A közös munka során sokszor tárgyalunk az állomásfőnökkel, most is két kérésünket intézik. Szeretnénk ha bizonyos járatok nemcsak *Csokonyavisontáig* mennének, hanem tovább is, mert a gyárnak *Barcson* és *Somogytarócán* is vannak dolgozói.

Elmondhatom, hogy a jövőben sok olyan partnert szeretnénk gyárunknak, mint a vasut, amely pontos és megbízható.

Molát Ferenc

A kőbányai kertészek a nyárra készülnek

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség *kőbányai kertészetének* dolgozói szorgosan tevékenykednek az üveghazakban és a kertészet területén, hogy a virágpalántákat időben ki tudják ültetni a pályaudvarok, szolgálati helyek és vonalak mentén. *Az idén több mint 120 ezer palántát nevelnek.* A főleg asszony- és leánykezek munkaja nyomán hamarosan több mint hat és fél ezer négyzetméter területű virágágy kerül betelepítésre. Zöldell már a több mint 45 ezer négyzetméter felületű pázsit és mindössze néhány hét, s több mint 20 ezer petúnia, ennél is több szalvia, több mint hatezer kánabokor, közel 10 ezer muskátli teszi hangulatossá élénkké a pályaudvarok, szolgáltai helyek környékét és az utastereket. Jól serdül a több mint tízezer szegfű és a vasutasnapra készített előnevelt gladiólusz, a népszerű kardvirág.

A díszítés és kiültetés során előnyt élveznek a nemzetközi pályaudvarok és fővonali szolgálati helyek. A több mint 110 szolgálati hely között a Budapest—Keleti, a Déli és a Nyugati pályaudvar mellett a hazai és külföldi vendégek által annyira kedvelt úttörővasúté az elsőbbség. Csupán az úttörővasút állomásai és vonalai mentén több mint 40 ezer virágpalántát ültetnek ki a festői környe et hangulatának teljesebbé tételére.

Azután a hegyeshalmi, pusztaszabolcsi és hatvani vonalak állomásaira kerül a sor. A kertészet szocialista brigádjai, az *Ifjuságí,* a *Béke,* és a *Kossuth brigád* asszonyai, leányai a férfiakkal együtt azon versenyeznek, hogy a létszámhiány ellenére a növénynevelés, gondozás, ne szenvedjen hátrányt, s az előző évekhez hasonlóan a nyári forgalom kezdetére virágban is gazdagon pompázzanak a vasúti szolgáltai helyek, utasterek.

Kovács Gy. János

Táncoltak az öregek

Jol sikerült az öregek napja *Nagykanizsán.* A szakszervezet nyugdíjas csoportja által rendezett és a szolgálati főnökségek, valamint a mozgalmi szervek támogatásával létrehozott találkozón 216 nyugalomba vonult dolgozó jelent meg.

A szépen megterített, virággal díszített asztaloknál mindenki jól érezte magát. A vendégséget követő tánc hajnali 3 órakor ért véget.

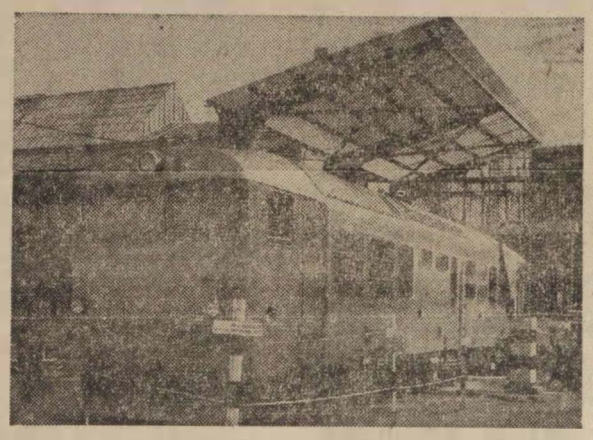
Próbaút előtt az M63-as

Nagy sebesség, 2700 lóerő jellemzi a magyar ipar új termékét

A vasutasok gyorsan megkedvelték a gőzösöket felváltó Diesel-mozdonyokat. Nem túlzás talán az sem, hogy az új vontató járművek közül az M61-es svéd és az M62-es szovjet gyártmányú Dieselek 2000 lóerős teljesítményükkel és több mint 100 kilométeres óránkénti sebességükkel a korszerűsödő vasút büszkeségei lettek.

Hamarosan azonban még erősebb, még gyorsabb Diesel-elektromos mozdonyok jelennek meg a MÁV vonalain, és ezek a magyar ipar termékei lesznek. Az első 2700 lóerős, 130 km/ó sebességű, M63-as sorozatú mozdony — amelyet a Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek közös vállalkozásban már elkészített — még ebben a hónapban megkezdi százezer kilométeres próbaútját. Készül ugyanakkor a következő M63-as is, amelynek a legnagyobb sebessége 160 km/ó lesz.

Ezenkívül vajon milyen tulajdonságok jellemzik az új vontató járműveket?



Hamarosan elindul próbaútjára a 2700 lóerős Diesel-villamos mozdony.

Indítás „köszörülés" nélkül

Először is elmondhatjuk róluk, hogy külső méreteik és vonóerejük megegyeznek. *A prototípusba eredeti francia motort* építettek, de a többi ilyen jármű Diesel-motorját a Ganz-MÁVAG készíti a Franciaországból vásárolt licenc alapján. A Diesel-motor 3000 kilowatt teljesítményű, háromfázisú, 12 pólusú, váltakozó áramú főgenerátort működtet, amelynek állórészén csillagkapcsolású tekercselés van. A főgenerátor háromfázisú, hídkapcsolású egyenirányító közbeiktatásával látja el árammal az egymással szinkronban, ugyanakkor egymástól függetlenül is működtethető vontató motorokat. A hat, párhuzamosan kapcsolt villamosmotort a főkontaktorok kapcsolják rá a főegyenirányítóra. A mozdony kiváló tulajdonságai közé tartozik — ahogy a szakemberek igérik — a tapadósúly maximális kihasználása: a kerékcsúszás nélküli, igen nagy indítóerő is.

Nem célunk most a járműről egészen részletes műszaki leírást közölni, de feltétlenül érdemes megemlíteni, hogy az új mozdonyok villamos vonatfűtési berendezéssel vannak felszerelve. *Ez télen is alkalmassá teszi őket személy- és gyorsvonatok továbbítására.*

Hatásfok és üzembiztonság

A fűtésre fordított energiát szükség esetén fel lehet használni a vontatási képesség növelésére, vagyis a fűtési fogyasztók (fűtőtestek) a szerelvény gyorsításának időtartamára kikapcsolhatók. Ilyenkor a Diesel-motor egész teljesítménye a vonóerő növelését szolgálja. *A jármű korszerűségére jellemző egyébként, hogy a vontatási teljesítményt automatikus berendezések szabályozzák.* A gerjesztésszabályozó például a vontatási teljesítményt olyan értékűre állítja be, hogy a vontatási, a segédüzemi és a fűtési teljesítmény összege mindig a Diesel-motor beállított teljesítményével legyen egyenlő. A regulátor és tartozékai a Diesel-motort megvédik a káros túlterheléstől, a főgenerátor feszültségét korlátozó berendezések pedig a villamos motorokat óvják meg attól, hogy a számítottnál nagyobb igénybevételnek legyenek kitéve. Mindez végeredményben a mozdony üzembiztonságát és hatásfokát növeli.

A Ganz-MÁVAG-ban kialakított és az új Diesel-elektromos mozdonyhoz felhasznált Co-Co elrendezésű forgóváz kitűnően illeszkedik a fővonali pályaívekbe, kanyarokba: *a nyomkarima élesedése és az egyéb kopásténye zők előfordulása elvileg a legminimálisabb.* A mozdony rugózását is a legkorszerűbb elvek szerint alakították ki.

Korszerű fékrendszer

Az M63-asokat gyorsvasúti fékekkel látták el. Egy járművön 12 darab 8 szekundos, 3,8, illetve 8 atmoszféra nyomású Knorr fékhenger van. A féksaruk kétbetétesek, és P 14 jelű, nagy foszfortartalmú tuskókkal vannak ellátva. Üzemi fékezéskor a szerelvényt légfék, a mozdonyt csak villamosfék fékezi. Gyorsfékezéskor viszont a mozdony légféke is működik — vagy a villamosfékkel együtt, vagy anélkül, ahogy a szerkezeti összehangolás ezt megkívánja.

A próbaüzemelés érdekes és a szakemberek számára izgalmas időszaka még csak ezután következik, de az említett jellemzők máris azt mutatják, hogy a közeljövőben a MÁV járműparkja ismét korszerű vontatógépekkel bővül. Reméljük, a hazai ipar termékeiként előállított 2700 lóerős Diesel-elektromos mozdonyok elősegítik majd a vasút egyre nagyobb és mind kulturáltabbá váló forgalmának lebonyolítását.

Séra Sándor

Határozottabb fellépést a fosztogatókkal szemben

FELHÁBORÍTOTT, amit *Földi József* jegyvizsgáló a *Magyar Vasutas* április 19-i számában egy kocsifosztogatási ügy „sima" lezárásával kapcsolatosan írt. Évente hatalmas összeget költünk vasúti személykocsik beszerzése és fenntartására. Új kocsijaink korszerűek, berendezésüket iparművészek és mérnökök a célszerűség és a kényelem, az ízlésesség és a kultúrált utazás követelményeinek megfelelően, nagy gonddal alakítják ki. A bonyolult futómű, a rugózás, a világítás és fékberendezés, a fűtés és szellőzés, a vízszolgáltatás, a hang- és hőszigetelés mind-mind arra szolgálnak, hogy az utas a kocsiban jól érezze magát. *Az, hogy ezek a drága berendezési tárgyak sok kocsiból hiányoznak, hogy rossz a világítás, a fűtés, nem működnek az utaskényelmi és higiéniai berendezések, nagyrészt annak a vandalizmusnak tulajdonítható, ami — részben a kellő megtorlás hiányában — a MÁV területén lábra kapott.*

Miután a kocsik alkatrészei egymással szerkezeti összefüggésben vannak, az, aki egy akár csak néhány forintot érő alkatrészt leszerel, vagy eltulajdonít, *beláthatatlan kárt okoz az egész kocsi fűtésében, világításában, illetve üzemelhetőségében.* Emellett a saját életét is veszélyezteti, mint az az általános iskolás fiú, aki tavaly egy üzemben levő villamos fűtési fülkekapcsolót szerelt le és eközben az áram halálra sújtotta.

A szabadon csüngő vezetékek veszélyeztetik az utasokat, nem szólva egy esetleges zárlat által előidézett tűzeset következményeiről.

AZ UTAZÓKÖZÖNSÉG nagy többsége értékeli a népgazdaság és a MÁV erőfeszítéseit, amelyeket a kultúrált utazás feltételeinek javítása érdekében tesz. Az a tapasztalat, hogy a kulturált környezet jó hatással van az utazókra. Akadnak azonban olyan egyének is — főként a fiatalok között —, akik eltulajdonítják vagy felelőtlenül rongálják a társadalmi tulajdont. A múlt évben a vasúti kocsik berendezéseinek rongálásából *több mint 3 millió forint kárt érte a vasutat. Leszereltek és elvittek 1841 tükröt, 1363 szappanadagolót, 403 hulladékgyűjtőt, 2660 kalap-, illetve ruhaakasztót, 340 kilincset, 1701 villanykapcsolót, 676 függönyt, hogy csak a jelentősebbeket említsük.*

Akadnak olyanok is, akik a kocsik berendezéseit kizárólag rombolási hajlamuk kiélése céljából teszik tönkre. Ezáltal a kocsikat több napig, esetleg több hétig is ki kell vonni a forgalomból. *Ilyen rombolási szándékkal 9854 ablaküveget, 636 speciális ornament ablaküveget, 328 műbőr üléshuzatot, 582 fénycsövet és 89 175 villamos izzót törtek össze, illetve vágtak szét.*

A kártevők leleplezése a közlekedő vonatokon elsősorban a jegyvizsgáló feladata. A jegyvizsgáló azonban nem lehet mindenhol jelen. Ezért mindennél többet jelentene a széles körű társadalmi összefogás, az, *ha a vasutasok és az utazóközönség nem nézné tétlenül a rongálásokat, hanem segítene a károkozók leleplezésében.*

Annál az esetnél, amiről Földi József írt, a jegyvizsgáló jelen volt, *megállapította a fosztogatás tényét és azt, hogy ki a fosztogató, mégis „futni" hagyták.* Szerencsére, nem mindig ez történik. Az elmúlt évben a vasutasok, a rendőrhatóság és az utazóközönség több kártevőt leleplezték. Ezek ellen bűnvádi eljárás indult.

A kocsifosztogatást sem a vasút vezetői, sem a hatóságok nem tekintik „sima" ügynek. Intézkedések történtek a vasútőrség megerősítésére, valamint kocsiőrök beállítására. Néhány vonatot rendszeresen kísér rendőrjárőr.

EMLÍTÉSRE MÉLTÓ a győri vasúti rendőrőrs munkája, amely igen jó kapcsolatot alakított ki a csomópont vonatkísérő személyzetével és a jegyvizsgálókkal. *Területükön egyetlen szándékos károkozás sem zárul le a helyszínen, vagy esetleg utólag kifizetett kártérítéssel.* A kár megtérítése ugyanis nem mentesíti a fosztogatókat, rongálókat sem a szabálysértési eljárás, sem pedig a büntetőjogi következmények alól. A szabálysértési eljárások során *kiszabott pénzbüntetések célja, hogy egyszer s mindenkorra elvegye a kárt okozó, felelőtlen vagányok, fenegyerekek kedvét a társadalmi tulajdon rongálásától.* Előfordulhat, hogy a MÁV cikklistán 9 forintos áron szereplő villanyégő, amelyet szórakozásból eldurrogtattak, a garázdáknak több száz forintjába kerül. Egy kőművességed, aki nyúlketreceire a MÁV személygépkocsik üléseinek számtábláit szerelte fel, szándékos rongálásért olyan pénzbüntetést fizetett, hogy abból valószínűleg légkondicionált nyúlketrecre is futotta volna.

A MÁV egyéb szempontból sem lehet közömbös a kocsirongálókkal szemben, akik erkölcsileg is károsítják a vállalatot. Hovatovább ugyanis *annyira elharapódzik a fosztogatás és a vandalizmus, hogy a MÁV jelenlegi apparátusa nem tudja folyamatosan pótolni az eltulajdonított, lefosztott, tönkretett berendezési tárgyakat.* Az a rengeteg reklamáció, méltatlankodás és jogos panasz, ami emiatt a közönség, a sajtó és a rádió részéről a MÁV-ot érl, igen súlyos erkölcsi kárt okoz. Éppen ezért jelent meg 1964-ben a *Hivatalos Lap* 28. számában a *„Kocsirongálók leleplezőinek jutalmazása"* tárgyában miniszterhelyettesi rendelet, amely szerint a társadalmi tulajdon fokozottabb megvédése, a rongálások mennyiségi és minőségi csökkentése, az okozott károk megtérítése és a szándékos kocsirongálók leleplezése céljából 1964. július 1-től — további intézkedésig —, a szándékos kocsirongálókat tetten érő vasutas dolgozókat — a vezérigazgatói alap terhére *— 200 Ft jutalomban kell részesíteni.*

A JUTALOM KIFIZETÉSRE KERÜL. mind a szolgálatban levő, mind a szabadnapos vasutas dolgozóknak abban az esetben, ha a szándékos rongálást elkövető egyén személyazonossága megállapítható és így az érdekelt állomásfőnökség a kártérítés behajtásáról gondoskodhat."

Reméljük, hogy a jövőben kocsirongálási ügy nem fog olyan „simán" lezárulni, mint azt Földi József jegyvizsgáló levelében írta.

Sarbó Tamás,
a 7. B. Műszaki Kocsiszolgálati Osztály vezetője

Mi nehezíti a kocsiintézők munkáját?

Látogatás a budapesti igazgatóság kocsiintézőségében

— *Rákosrendezőről 60 szenes Dorog, Szolnokról 50 fedett Záhony, Ferencvárosból 55 nyitott Salgótarján...* Ilyen rendelkezések hangzanak távbeszélőn vagy képeznek beszédtémát az úgynevezett vonalasok, raportosok között. Az irodák nyüzsgő hangyabolyhoz hasonlíthatók. *Puskás József* felügyelő, a KTG vezetője nehezen kerül elő. Vele beszélgetünk.

— *A nehezén túl vagyunk* — mondja. — *Kimásztunk a téli bajokból, a nagy „leégésből", melynek több, de rajtunk kívülálló okai voltak.* Ennek ellenére rajtunk csattant az ostor. Hiába intéztük a kocsikat ide vagy oda, ha azok nem mozogtak az időjárás, géphiány vagy torlódás miatt.

A körülötte levő raportlapok is igazolják szavait. A napi szükségleteket fedezik. Amennyi kocsit igényelnek a felek, annyit kapnak. Ideális állapot...

De nem mind arany, ami fénylik! Sok baj származik abból, hogy nincs megbízható kocsifelírás. Gyakoriatilag elégtelen megoldás az, hogy a vonatvezetők terhelési másolatot adnak le. Előfordul, hogy elfelejtik leadni, vagy elkallódnak a jegyzékek. Gyakran olvashatatlanok, összefolynak, elmosódnak a számok. Rosszak az indigók, hibásan írják fel a kocsik cégjelét, nem állapítható meg, hogy a kocsi rakott vagy üres, de az sem, hogy OPW vagy nem. *Ilyen és hasonló mulasztások kedvezőtlenül befolyásolják a jó és pontos kocsiintézést, a munka jellemzőjét, az egyik fontos népgazdasági tényezőt, a kocsiforduló t.*

Az igazgatósági határállomásokon a legrosszabb a helyzet. Például a szombathelyi és a budapesti igazgatóságok megyéjén, *a győri deltán, februárban 29 páratlan és 27 páros vonat nem adott le terheléslmásolatot.* Ez közel 3000 kocsinak felel meg. Tehát 3000 kocsit nem lehetett figyelembe venni, így azok mozgatása nem irányítással történt. De függetlenül ettől *irreálisakká váltak a napi létszámok és minden kocsiintézéssel kapcsolatos munka.*

Ide tartozik a kocsiálláspénz felemelése. Jó dolog volt. Nyertek vele a vállalatok, a népgazdaság és a vasút is. Mindenhol igyekeznek szabályozni a ki- és berakodásokat. Így van jól, de *nekünk nem álláspénz kell, hanem kocsi.*

— Milyen a kapcsolat a forgalmi irányítókkal? — kérdezzük.

— *A lehető legjobb, különösen azóta, amióta a felemelt létszám mellett biztosítani tudjuk az állandó éjjel-nappali, a menetirányítókkal együtt működő kocsiintézőket.* A jobb munka érdekében a nagyobb állomásokon megerősítettük a KTG szolgálatot. Minden eszközzel rákényszerítjük a külszolgálatot a reggeli és esti pontos létszámjelentésre. *A megjavult kocsiintézéssel kapcsolatos Kőbánya-felső és Szolnok jó munkája, hogy Záhony jól kapja a szükséges üres G és K szerelvényeket.*

Szép kivitelben, gondosan vezetve, szinte kínálja magát betekintésre az asztalán levő szocialista brigádnapló.

A csoport valamennyi tagja brigádtag. Április 4. és május 1. tiszteletére megújították és kiegészítették az elmúlt évben jól bevált szerződésüket, *melynek egyik fő pontja a statikus kocsiterhelés figyelembevétele és a kocsik ennek szem előtt tartásával történő intézése.* Kicsi dolognak látszik, de nagy jelentőségű!

— A kocsik intézésénél figyelemmel vagyunk az érdekelt állomásra, vonalra, az ott levő tengelynyomásra és a kocsikat ezek szerint dirigáljuk — kaptuk a felvilágosítást. — Ennek figyelembevétele, az optimális terhelés, az elmúlt évben 34 395 kocsit jelentett.

A brigád jó szellemére jellemző, hogy két társuknak, *Benke Józsefnek és Szuhai Ferencnek* 1—1 családi házat felépített a csoport.

Gergely József

MÁV-Volán komplexbrigádok tanácskozása Hajdúszoboszlón

A debreceni igazgatóság területén működő MÁV-Volán komplexbrigádok vezetői, képviselői a közelmúltban *Hajdúszoboszlón* tanácskoztak. Elhatározták, hogy a brigádok tevékenységét félévenként értékelik. Az igazgatóság 2956/71. sz. rendelete előírja a versenyszempontokat. Fő célkitűzés, hogy a mozgalomban részt vevő brigádok elérjék a megtisztelő szocialista címet.

A hozzászólások szenvedélyessége is a komplexbrigádok tenni akarását tükrözte. *Számos olyan probléma került felszínre, melynek megoldását az élet sürgeti.* Raktárak bővítése, a kocsirakományú és a darabáru rakodás gépesítése, a rendszeres rakodóalapforgalom bevezetése a darabárukezelésbe, az éjszakai és ünnepi árukezelés és sok olyan kérdés hangzott el, melyek megoldása a MÁV és a Volán dolgozók szoros, baráti együttműködését igényli.

A komplexbrigádok munkájának eredménye igen nagy jelentőségű. Értékük csak népgazdasági szinten mérhető. Minden megtakarított kocsióra, minden intézkedés a darabáru-fuvarozás finomítására, a népgazdaság javát szolgálja.

FELHÍVÁS

háztartási tüzelőanyag vásárlására

A vasutasok folyamatos és zavartalan tüzelőanyag-ellátása érdekében évről évre nagy erőfeszítések történnek a részletfizetéses kedvezmény kiterjesztésével értékesítésre kerülő tüzelőanyag minőségének javítására, választékának növelésére. Ennek ellenére az ellátásban vannak nehézségek. *A legtöbb gondot az okozza, hogy a rendelkezésre álló tüzelőanyagot a nyári időben a dolgozók és nyugdíjasok alig vételezik,* ugyanakkor az őszi és téli hónapokban tömegesen jelentkeznek a szükséglet megvásárlására.

A bányászat a népgazdaság tüzelőigényét csak egyenletes ütemezéssel tudja biztosítani, ezért a vasutasság szükségletének egy részét a nyári hónapokban is át kell venni. *Amennyiben nyári időszakban a dolgozók a tüzelőanyag beszerzésétől tartózkodnak, a vasút az ütemes átvételt nem tudja biztosítani* és a kiesést a bányák későbbi időpontban már nem tudják pótolni.

Minden dolgozónak és nyugdíjasnak saját érdeke, hogy tüzelőanyagának beszerzését ne halassza arra az időszakra, amikor azt csak sorbaállással, kisebb választékból lehet kielégíteni.

Külön felhívjuk a Budapesten házhozszállítást igénylők figyelmét *tüzelőjegyeik időben történő leadására,* mert a gépkocsival történő zavartalan házhozszállítást elsősorban a nyári időszakban lehet biztosítani.

A *MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság* kéri a vasutas dolgozókat és nyugdíjasokat, hogy időben szerezzék be tüzelőjüket, mert ezzel nemcsak a vasút munkáját segítik elő, hanem elsősorban maguk és családjuk érdekét szolgálják.

„Abszolút feledékenység"

Tapolcán *Horváth Sándorné* átmenesztő kezeli a talált tárgyakat. A napokban beállított hozzá egy nő, hogy kellő igazolás után átvehesse vonatban felejtett esernyőjét.

Miután az utas eltávozott, Horváthné észrevette, hogy esernyője helyett most pénzzel tömött erszényét felejtette magával vinni az „abszolút feledékenység" rekordere.

Szerencsére, hosszas keresgélés után sikerült megtalálni a pénztárca gázdáját az indulásra váró 7536 számú vonat egyik fülkéjében. Nem csoda, hogy boldogan hálálkodott a becsületes átmenesztőnőnek...

Bognár Károly

A szerkesztőség postájából

A LEGJOBBAKNAK JÁRÓ KITÜNTETÉST SZORGALMAS MUNKÁVAL ÉRDEMELTÉK KI

Lapunk legutóbbi számában már beszámoltunk arról, hogy melyik csomópont, főnökség, üzem, intézet, ifjúsági szervezet, szocialista brigád részesült a legjobbaknak megillető kitüntetésben. A Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett négy csomópont, illetve üzem kiemelkedő munkáját egy-egy riportban külön is meltattuk.

A szolgálati helyeken országszerte lezajlott ünnepségek örömteli és a további munka szempontjából bizakodó hangulata levelezőinket, tudósítóinkat is írásra késztette. A szerkesztségünkbe érkezett összabb-rövidebb levelekből ragadunk ki ezúttal szemelvényeket.

Száztíz szocialista brigád

A miskolci járműjavítóban lezajlott ünnepségről *Pal István* számolt be. Többek között ezt írja:

„Üzemünkben az elmúlt évben 88 szocialista brigád 720 tagja versenyzett a kitűzött feladatok teljesítéséért. Az üzem jó eredményeivel párhuzamosan 63 brigád elnyerte a szocialista címet; 5 brigád a bronz-, 11 az ezüst-, 9 brigád az aranyjelvényt érdemelte ki, hozzá a személyenként járó 300—500. vagy 800 forint jutalmat is. A kitüntetéseket *Varga Zoltán* igazgató és *Bárány Gyula* szb-titkár adta át a brigádoknak. A dolgozók ugyanezen az ünnepségen egyhangú lelkesedéssel fogadták a kollektív döntésen alapuló bejelentést: *üzemünk teljes létszámmal tagja lett a Magyar—Szovjet Baráti Társaságnak.* A munkásnemzetköziség jegyében igyekszünk szakmai és baráti kapcsolatainkat még szorosabbra fűzni a Szovjetunió dolgozóival, akik között nagyon sok személyes ismerősünk, kedves barátunk van már. Segíti törekvésünket, hogy a szocialista brigádok száma az idén 110-re emelkedett, s közöttük nem egy viseli *Lenin*, vagy a proletariátus más vezéralakjának a nevét..."

Több mint 61 millió megtakarítás

A MÁV Tervező Intézet dolgozóinak szocialista munkaversenye, a vezetők és beosztottak közötti jó együttműködés tette lehetővé, hogy a MÁVTI elnyerje a *Kiváló intézet címet* — írja *Endre László* műszaki fejlesztési osztályvezető szerkesztőségünkhöz küldött levelében. A következetes munka egyik bizonyítékaként megjegyezte, hogy az intézet a korábbi években tizenegy alkalommal volt élüzem. A múlt évi eredmények részeként sorolta fel, *hogy az egy műszaki dolgozóra tervezett 103 443 forint termelési értéket négy és fél százalékkal sikerült túlszárnyalni, miközben a megszabott 930 fős létszámkeretet sem lépték túl.* A kiemelt munkáknál szállítási kötelezettségeiket pedig határidőre teljesítették. A kiemelt munkáknál szállítási kötelezettségeiket pedig határidőre teljesítették, s a tervezési díjak is csökkentek a korábbi időszakhoz képest. *A gazdaságos tervezés következtében 61 millió 88 ezer forintot takarítottak meg az intézet dolgozói népgazdaságunknak.*

Nagy szerepe volt mindebben a 60 szocialista brigád 452 tagjának, a tervezők szocialista osztályának, a kiváló ifjú mérnökök, technikusok, rajzolók gárdájának.

Kulturáltabb személyszállítás

A vezérigazgatói elismerésben részesített Szentes vasúti csomópontról *Majzik László* írja:

„A megnövekedett feladatok elvégzésére irányuló erőfeszítést állomásunkon tavaly már könnyítették a forgalomba állított új, hátrészes motorvonatok. Lehetővé vált, hogy a régi, kétten vés kismotorkocsikat kivonjuk Szentes térségében a forgalomból. Az új motorvonatokkal kulturáltabb körülmények között szállíthatjuk az utazóközönséget. *A személyforgalom egyébként 15 százalékkal nőtt 1969-hez képest, s a személyvonatok menetrendszerűségében elértük a 98,9 százalékot.*"

A MÁV kiváló brigádjai

Beszámolt a tudósító a tehervonatok közlekedtetésében, a vontatási dolgozók újítási mozgalmában, a szertár és a pályafenntartás szakvonali és politikai munkájában elért kimagasló eredményekről is, külön rámutatva a szocialista brigádok, KISZ-fiatalok érdemeire.

Ugyancsak Szentesről, az építési főnökség szocialista brigádjainak helytállásáról írt meltató sorokat *Fogas Pál* főintéző. Megemlíti többek között, hogy a hegesztő építésvezetőség *Dózsa György szocialista brigádja* elnyerte a *MÁV Kiváló brigádja* kitüntetést. A főnökségnél dolgozó 12 szocialista brigád a különböző kitüntetésekhez összesen 80 000 forint jutalmat kapott múlt évi munkája elismeréséül.

Két levél számolt be a Hatvan-Salgótarjáni Pályafenntartási Főnökség eredményes munkájáról. Az egyiket *Szücs Ferenc*, a masikat *Kuthi József* küldte. Mindkét levél kiemeli a pásztói V. pályamesteri szakasz Kelemen-brigádjának és a hatvani XIV. kertészeti szakasz *Farkas Kálmánné* által vezetett, Dózsa Györgyről elnevezett női brigádjának érdemeit. Az egyik közösséget a MÁV Kiváló brigádja címmel, a másikat aranykoszorús jelvénnyel tüntették ki.

A főnökség különben 111 százalékra teljesítette múlt évi, beruházási termelési értéktervét. A dolgozók között most 158 000 forint jutalmat osztottak ki.

Példás együttműködés

A kisebb állomásokról is érkeztek tudósítások. A Kivalo szolgálati helyként elismert *Murony* állomásról szol *Boldizsar Gyula* levele. „Az állomás dolgozói a Lenin brigád tagjaként végzik szorgalmas és odaadó munkájukat — írja. — Ez a kis község igen nagy feladatok megoldására képes, ezt igazolja a most elnyert Kitüntetés..."

Murányi Tibor a szintén élüzem címet kapott Bánréve állomás dolgozóinak munkáját méltatva mutatott rá, hogy az elért sikerek egyik legfőbb záloga a határállomás magyar és csehszlovák vasutasainak és a vámhatóság, illetve a határőrség tagjainak példamutató együttműködésében rejlett. Név szerint dicsérte — *Hortobágyi János* állomásfőnök szavait idézve — *Asztalos György* forgalmi szolgálattevő 18 főnyi és *Bodnár Zoltán* vonatvezető 5 főnyi szocialista brigádját.

Varga Imre üzemgazdász *Kecskemét-alsó* pályaudvar dolgozóinak évről évre magasabb szintet elérő szakvonali és mozgalmi munkájáról adott számot. „Ennek az erőfeszítésnek most igazgatói elismerés lett az eredménye — hangzik a levél. — Az a tény, hogy lituzött feladatainkat — rutonna tervünket, a kocsitartózkodási nomát, a kocsik terhelésére előírt követelményeket, stb. — 5,4 százalékkal túlteljesítettük, szerepet játszott *Kerekes József* főintéző, állomásfőnök határozott vezetői készsége, a beosztottak többsége által helyeselt szigorúsága, a részortfelelősök mindennapos beszámoltatása is. *Állomásunkon jó a dolgozók hangulata, tudják, hogy van értelme a munkájuknak, és számítanak rájuk a vasut vezetői... Jobban, mint ezelőtt bármikor.*"

A közlekedés fejlesztésének fő irányelve:

az igények kielégítésére alkalmas hálózat megteremtése

Amit a közlekedésgazdasági konferenciáról még el kell mondani

Lapunk április 9-i számában rövid tudósítást közöltünk a Közlekedéstudományi Egyesület közlekedésgazdasági szakosztálya és debreceni területi szervezete rendezésében a Hajdúság fővárosában megtartott háromnapos közlekedésgazdasági konferenciáról. Mint megírtuk, a konferenciát *dr. Csanádi György* közlekedés és postaügyi miniszter *A közlekedés és hírközlés fejlesztésének leofontosabb feladatai* című előadása vezette be. Gondolatmenetét és legfontosabb megállapításait ismertettük. Helyszűke miatt nem térhettünk ki azonban *Rödönyi Károlynak*, a miniszter első helyettesének, valamint *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes előadásának, sem pedig *dr. Holló Lajos*, az I. szakosztály vezetője korreferátumának ismertetésére. Mivel mindhárom előadás olvasóink érdeklődésére tarthat számot, most közöljük fontosabb megállapításaikat.

A vasút dinamikusan fejlődik

Rodonyi Karoly *A közlekedés fejlesztésének fő irányai* című előadásában a hatékony közlekedés megszervezésének kérdéseit vizsgalva, arra a megállapításra jutott: *a közlekedés muszaki-gazdasági fejlesztésének problematikája nem választható el a népgazdaság általános és ágazati fejlesztésétol, az ország gazdaságpolitikájától. Ezt figyelembe véve a közlekedés fejlesztésének fő irányelve a közlekedési kapacitások arányos, az igények mennyiségi és minőségi kielegítésre mindenkor alkalmas közlekedési hálózat megteremtése.* Ennek szolgálatában az egyes közlekedési ágazatok között továbbra is a vasút fejlődik legdinamikusabban. A közvetlen cél a vasúti közlekedés már folyamatban levő rekonstrukciójának befejezése. Hangsulyozta, hogy a közlekedésnek mindenkor és minden körülmények között *emelkedő színvonalon kell elvégeznie személyszállítási és áruszállítási feladatait.* Összegezve mondanivalóját, utalt arra, hogy a korszerű közlekedés műszaki fejlesztése, üzemszervezési feladatainak elvégzése csak akkor lehet tökéletes, ha gazdaságossággal párosul.

Új lehetőségek a közlekedésben

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szervezési és gazdasági feladataink a közlekedésben* című előadásában ramutatott: *a közlekedés muszaki, gazdasági fejlesztése nem* képzelhető el a szervezés, az *üzemirányítás sokrétu elméleti és gyakorlati módszerének alkalmazása nélkül.* A vezetés, a szervezés és a szervezet összefüggő, egymásra ható tényezők és tevékenységek rendszere, közülük egyiket sem helyes önmagában, komplex összefüggéseiből kiszakitva szemlélni. A közlekedési tárca szakágai közül elsőként a vasúti közlekedés szervezeti fejlesztésének kérdéseit vizsgálva, megállapította: *a vasút felújításának eredményeként a közlekedésben új lehetőségek nyílnak.* Ezeket azonban csak úgy lehet majd kihasználni, ha folyamatosan olyan szervezetet alakítunk ki, amely az ember és a gép együttműködésének dinamikus rendszerében képes a lehetőségek legjobb hatásfokú érvényesítésére. Ebben a szervezetben az elvi irányítást el kell választani az operatívtól, a gazdasági irányítás előterbe helyezésével. *Az üzemirányítást, a hálózat jelentős részére ajánlatos központosítani.* Megjegyezte azonban, hogy a területi vezetést sem lehet teljesen kiiktatni az új szervezetből, hanem olyan korszerű, új tartalommal kell megtölteni, amilyet a mindenkori közlekedéspolitikai és gazdasági cél, az alkalmazott technika és technológia megkövetel. Ebből is az következik, *hogy helytelen volna a jelenlegi igazgatósági vezetésnél széttagoltabb vezetés.*

A díjszabásokat vizsgálva, megállapította, hogy mindaddig, amíg a személy- és árudíjszabások nem valnak arányos méretuvé, *nem növelhetjük a szolgáltatások minőségi színvonalát.* Rögzített díjszabásokkal a szolgáltatási színvonal csak korlátozott lehet, hiszen a többletköltséggel járó színvonalnövelés a közlekedési vállalat érdekeivel ellentétes.

Folytatva a gazdaságosság problémakörének elemzését, felhívta a figyelmet arra; *mennyire hiányoznak a gazdasági tervezés matematikai módszerei, mind a távlati tervezés ágazatonkénti hatékonysági elemzésében, mind az ezeket összehasonlító mutatókban.* Hangsúlyozta, hogy az állóeszközgazdálkodás hatékonyságának műszaki-gazdasági értékelésére szolgáló módszerek továbbfejlesztése, újak bevezetése egyik alapfeltétele a termelékenység növelésének, az önköltség csökkentésének.

Emelkedő színvonalon

Az első korreferátumot *dr. Holló Lajos* szakosztályvezető tartotta *A vasút fejlesztése* címmel. Vázolta a vasút személy- és áruszállítási feladatait a negyedik ötéves tervben. Jelenlegi helyzetében ezeknek a feladatoknak a vasút már nem képes megfelelni, *de a fejlesztésre fordítható 30 milliárd forinttal a személy- és áruszállítási igényeket emelkedő színvonalon, gazdaságosan ki lehet elégíteni.* Kapacitáshiánnyal is számolni kell. Ezt főleg a szállítások meggyorsításával, illetve a pályák teljesítőképességének nagyobbításával akarja felszámolni a vasút. A hálózatfejlesztés csak kibernetikai módszerekkel történhet, a vasúti csomópontok kibernetikai irányításával.

Végül rámutatott a munkaerővel való törődés fokozódó fontosságára. A vasutasok bérszínvonalának öt év alatti 18—20 százalékos növelésével a vasút régi mulasztásokat kíván helyrehozni. Befejezésül megállapította, hogy a nagy műszaki-gazdasági feladatok végrehajtása megköveteli a vasút mérnökeinek és közgazdászainak szoros együttműködését.

Dr. Juhász László

Nem „szoborépítéssel", de hétköznapi munkával...

ÚJSÁGHÍR: A MÁV Északi Járműjavító Kandó Kálmán ifjúsági szocialista brigádja elnyerte a MÁV kiváló brigádja címet.

A villamos próbaterem *Kandó* brigád, amelyet vezetőjéről *Nyirati* brigádnak is emlegetnek, 9 éve alakult. Hogy a kollektíva rég összeforrott és ez a siker egyik biztosítéka, azt jelzi, hogy a 18 tagból 9 öt évnél régebben van a brigádban. Mint *Csáki Sándor*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse mondja, voltaképpen ezen a brigádon múlik az egész villamosmozdony-javító részleg termelése. Ha ők elmaradanának a próbaméréseikkel, a többiek is leállni kényszerülnének. Munkájuk iránt azonban nemcsak mennyiségi, hanem minőségi igeny is van.

A 26—28 éves fiatalokból álló brigád összetétele is érdekes: *azon túl, hogy valamennyien szakszervezeti tagok, 16-an KISZ-tagok és ket párttag van köztük*, nyolcuknak van különféle társadalmi funkciója, szakszervezeti bizalmitól kezdve a KISZ csoportbizalmiig és ifjúsági sportfelelőstől pártalapszervi vezetőségi tagig. Ez persze néha a többleknek jelent többletmunkát, de vállalják. Es, hogy miért van ennyi társadalmi munkás a közösségben? Nem, nem arról van szó, hogy a legaktívabb emberekből „válogatták ki" a brigádot, inkább arról, hogy ha valahol, valamilyen poszt választásánál szóba kerül a nevük, *a brigád munkája az a garancia, amelyért „népszerűbbek" a többi jelöltnél.*

A munkán túl a közös társadalmi munkából is kiveszik a részüket. Jelentős szerepük van az udvari sínek földelésében, vagy a 25 kilovoltos távlabel szerelésében. A munkahelyi udvari kertekben is sokat dolgoztak, szépítik a szépet. Beszélgetés közben többen kérték: igazítsuk ki a múltkori cikk egyik téves számadatát, mert *nem 7 ezer, de neha 300 ezer voltos árammal is dolgoznak*, hozzá, ha a villanymozdony 7 ezerrel közlekedne, kisse sok vezeték és idő kéne hozza akár csak Hatvanig is...

A brigád is, az üzem is készül a jövore *A szobi, majd a rákos—újszász—szolnoki és 1975-ig a lökösházi vonal villamosításának elkészültével nyilván a mozdonyok száma és az ő munkajuk is gyarapodni fog*, ahogy ez a záhonyi vonal esetében is történt. Ezért is sürgős az üzem rekonstrukciója és az új próbaterem megépítése, a jelenlegivel nem biztos, hogy bírnák a gyorsuló ütemet. Igaz, a nagyobb probateremben esetleg két brigádra való munkasra is szükség lesz, de az „új", a második brigád patronálását is szívesen vállalnák.

A másik, új vonás lesz munkájukban az új, 2700 LE-s Diesel-villamosmozdony garanciális javításainak elvégzése, és az új magyar Diesel-mozdonyok dinamói is kerülnek javításra a régiek mellé.

Minderre szakmai továbbképzésen is készülnek. Jelenleg többségben villamoslakatosok dolgoznak a brigádban, *de már tanulnak három középfokú, egyikük pedig felsőfokú technikumban, es a többiek is különbö villamos tanfolyamokon képzik magukat.* Vezetőjük pedig a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetem politikai gazdaságtan szakára jelentkezett.

Egyikük példáján is elég lenne bemutatni, mit vállalnak a brigád tagjai: *Bartucz József* szakszervezeti bizalmi, pártmunkában ifjúsági informátor, alapszervi KISZ-titkár, vallalati VB-tag. Mindezen tul újít, segít, ahol tud, a mérésekhez az ellenorző lapot maga készíti és bizony sokszor visz haza is munkát. Es ő csak egy a 18 közül...

Egy biztos: a megtisztelő címet szeretnek jövőre ujra elnyerni. Mint mondják: *nem „szoborépítéssel", de hétköznapi jó munkával.*

Vegezetül ide kívánkozik a nagyszerű kollektíva nevsora: *Nyirati József* brigádvezető, *Czermann Mihály* helyettes, *Bartucz József, Kocsi József, Babusa József, Fazekas József, Horváth Mihály, Kiss István, Gattyán Ferenc, Rethelyi János, Ábrahám Zoltán, Toth József, Nemes Sándor, Sagi József, Sági Mátyás* és az újak: *Recska Imre, Kővári Zoltán* és *Vancsicsics Mihály* teljesítménybéres ipari tanuló

Szatmári Jenő István

Megoldották 130 női jegyvizsgáló szociális problémáját

Miskolc Tiszai pályaudvar gazdasági és mozgalomi vezetői eddig is sokat fáradoztak azon, hogy a dolgozóknak jobb munkakörülményeket biztosítsanak.

A tehervonatos vonatkísérőket a régi várakozóhelyiségből áttelepítették a rendező területén levő átépített laktanyaépületbe. Ezáltal nemcsak azt értek el, hogy közelebb kerültek a tehervonatok indulási helyéhez, hanem azt is remélik, hogy megszűnik, vagy legalábbis jelentősen csökken a szakaszokra váró vonatok száma.

Az intézkedés legnagyobb haszna azonban mégis az, hogy a felszabadult helyiségekből *végre megoldottak a közel 130 női jegyvizsgáló több éves problémáját*, részükre ugyanis külön öltöző, mosdó és pihenőhelyiséget biztosítottak.

A régi, tehervonatos várakozóhelyiség újjáépítésében *nagy részt vállaltak a szocialista brigádok*, akik közel 400 társadalmi munkaóra keretében elvégezték a festést, mázolást és a helyiségek csempézését és parkettázását.

Lakatos János, Farkas József, Gábor Endre, Simon Mihály és *Kaltner Márton* brigádtagok a legtöbbet vállaltak a munkából. A jegyvizsgáló nők már birtokukba vették az új öltöző-, mosdó- és várakozóhelyiséget.

Az intézkedés és a férfi szocialista brigádok önkéntes segítsége nagy elismerést és megelégedést váltott ki a jegyvizsgáló nők körében.

Kisvárdai János

Újítási hónap Szombathelyen

Május: *újítási hónap a szombathelyi járműjavítóban.* A dolgozók által kidolgozásra kerülő újítások célja, hogy a szombathelyiek továbbra is jó helyezést érhessenek el a járműjavító üzemek közötti versenyben. Ugyanezt a célt szolgálja majd a vasutasnap tiszteletére indítandó egyhónapos ünnepi műszak, amelyre a II. negyedévi termelési tanácskozáson hoztak határozatot az üzem dolgozói.

Boros Zoltán

Növeli szolgáltatásait az Utasellátó

Vendéglátó kombinát épül a Déli pályaudvaron — Több mint 400 automata az utazóközönség szolgálatában

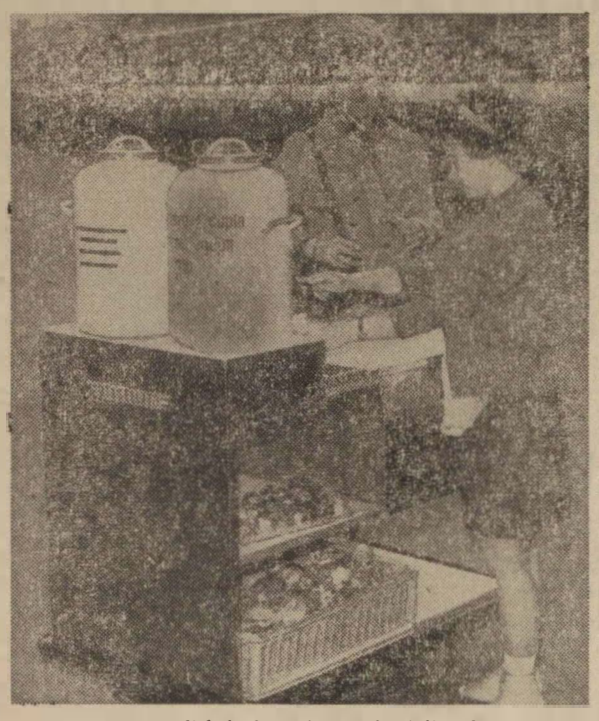
Évek óta ezernyi gond, nehézség közepette dolgozik az *Utasellátó Vállalat*. 1970. évi eredményes munkájáért mégis — immár hatodszor — nyerte el a *Kiváló Vállalat* címet. A vállalat kollektívájának jó munkáját dicséri, hogy árbevételük az elmúlt évben már megközelítette a másfél milliárd forintot és 80 millióval haladta meg az előző évit. S amire joggal büszkék a vállalat vezetői, *a nagyobb árbevételt a forgalom növelésével, a minőség megtartásával, áremelések nélkül érték el.*

A kulturált utasellátást és az alkoholizmus csökkentését kívánták elérni azzal, hogy erőteljesen növelték — az idén is ezt teszik — az üdítőitalok részarányát, amely jelenleg már eléri az összes értékesített italáruk 12 százalékát. Ez az arány jobb, mint az országos vendéglátóipari átlag.

Tóth László, a vállalat főigazgatója, május 12-én az Úttörővasút *Széchenyi-hegyi* végállomásán lévő étteremben tartott sajtótájékoztatón a múlt évi eredmények ismertetése után az ez évi feladatokkal, s a hálózatfejlesztéssel foglalkozott. Elmondotta, hogy a fogyasztók és a társadalmi tulajdon védelmében szigorították az ellenőrzéseket. Az étel- és italáruk ellenőrzésére több mint 700 alkalommal végeztek minőségellenőrző vizsgálatot.

Az elmúlt évben közel 200 helyen végeztek különféle korszerűsítési munkálatokat. *Az idén tovább folytatják a hálózat fejlesztését.* A többi között átadják rendeltetésének a teljesen átépített és korszerűsített *nyíregyházi, bélcsaba* és *zalaegerszegi* egységeket. *Szekszárdon* a söntés helyett modern bisztró, *Salgótarján* állomáson automata üzletsor létesül. Ezenkívül *Cegléden, Ajkán, Miskolcon, Hódmezővásárhelyen, Veszprém-külsőn, Balatonszemesen, Devecserben* és *Kisvárdán* fejeződnek be kisebb-nagyobb korszerűsítési munkálatok.

A *Déli pályaudvar* átépítése miatt jelenleg nagy gondot okoz az utazóközönség kiszolgálása. De ha elkészül az új Déli, *az Utasellátó modern, több emeletes kombinátot kap*, s ezzel világszínvonalon álló egységgel gazdagodik majd a vállalat hálózata.



Presszókávét árusító guruló büfékocsi.

Tavaly 101 automatát vásárolt a vállalat, az 1971. évi gépbeszerzésekkel együtt az Utasellátó automatáinak száma *már meghaladja a 400 darabot*. A jól bevált, különféle hűsítőt, büfféárut, meleg ételt árusító automaták mellett tervezik, hogy olyan automatákat is beállítanak, amelyek a mindennapi életben használatos cikkeket árusítanak majd.

Sok gondot okoz a vállalatnak, hogy nem rendelkezik megfelelő számú korszerű étkező, büfé és hálókocsival. Ezért gyakran előfordul, hogy a műszaki hiba miatt kisorolt kocsik helyébe nem tudnak másikat biztosítani. A vállalat vezetői ebben az ügyben tárgyalásokat folytatnak az illetékes szervekkel, s szó van róla, *hogy a negyedik ötéves terv idején 10 új korszerű étkező és 10 hálókocsit szereznek be és gyarapszik a bisztró kocsik száma is.*

Végezetül a nyárra való felkészülésről szólt a vállalat főigazgatója. Mint mondotta, sőr kivételével üdítő- és egyéb italokból nem lesz hiány. Az ételféleségeket illetően is növelik a választékot elsősorban a gyorsfagyasztott ételek elterjesztésével.

(t. a.)

ÜNNEPI KÖNYVHÉT

A könyv önmagában alkalom arra, hogy társat leljünk benne, velünk legyen, megfogalmazza gondolatainkat. Ezért minden évben várjuk május végét, a *könyvhét* időszakát.

Kulturális életünk e fontos eseménye nem a diákok végbizonyítványával azonos — nem összegezése az évközi részjegyeknek, melyek között szép számmal található jeles kalkulus, de időnként becsúszik egy-egy közepes is.

A könyvhét társadalmi esemény, kultúrpolitikánk koncentrált aktusa, elsősorban a magyar irodalom ünnepe, s mint minden jelentős ünnep idején összejön a rokonság, réglátott ismerősök, rokonok ölelik át egymást, s magukkal hozzák a teljes rokonságot — az év korábbi irodalmi alkotásait, a korábbi könyvsikereket is.

Minden könyvünnep tartalmi célja az olvasókultúra szélesítése, elmélyítése s új olvasók toborzása. A megjelent és megjelenő művek arra törekednek, hogy mind szélesebb legyen azok köre, akik az olvasásban örömet találnak s megleljék a kulturált szórakozás széles lehetőségeit. A könyvhét mindig várt kötete a *Körkép*, amelyben ezúttal az elmúlt év huszonöt novellája található, *Szalontay Mihály* szerkesztésében. Az élő magyar novellairodalom újabb termését ebben a kötetben *Bertha Bulcsu, Cseres Tibor, Déry Tibor, Galgóczi Erzsébet, Jókai Anna, Kamondy László, Karinthy Ferenc, Mándy Iván, Moldova György, Szabó Pál, Thurzó Gábor* és mások reprezentálják.

Új színt jelent a kiadványok sorában a *Szép Szó* című antológia, a *Népszava* szépirodalmi mellékletének mintegy másfél éves munkájáról adva számot.

A négy részre tagolt kötetben novellák, versek, esszék és írójegyzetek, riportok, valamint tanulmányok találhatók.

A fiatal prózaírók antológiája *Ahol a sziget kezdődik* címmel jelenik meg.

Mint minden évben, ezúttal is nagy teret kap a költészet. Közülük is kiemelkedik a *Szép versek 1970* című összeállítás és Váci Mihály: *Százhuszat verő szív* című válogatott verseinek kötete. Juhász Ferenc: *A Halottak Királya* című terjedelmes eposza IV. Béla király országlásának legtragikusabb mozzanatát dolgozza fel a kiforrott költő gazdag eszközeivel.

Az újdonságok között találjuk a *Kéktiszta szerelem* című kötetet is, amelyben *Fejes Endre* ismert drámáinak, rádió- és tv-játékainak gyűjteménye található.

A Magyarország felfedezése című sorozat legújabb kötete Erdei Ferenc: *Város és vidéke*, amely szerves folytatása a 30-as években megkezdett nagy munkájának, a hazai településformákról. Örökségünk címmel új sorozattal ismerkedhet az olvasó, melynek első kötete Nagy Lajos: *Az elszabadult oroszlán*, amelyben ismételten találkozhatunk a nagy író kérlelhetetlen igazságkeresésével.

A magyar irodalom mai és korábbi alkotói és alkotásai közül meg kell még említeni *Illés Endre* elbeszéléseinek kötetét (Tövisszúró), Illyés Gyula: *Petőfi Sándor* című munkáját, *Lengyel József* novelláit, Németh László: *Egető Eszter*, Tersánszky J. Jenő: *Kakuk Marci* című regényét és a soha nem hiányozható *Petőfi Sándor* válogatott költeményeit, s a mellettük megjelenő *Tóth Árpád* összes verseit és versfordításait tartalmazó kötetet.

Pusztán jelzést kívántunk adni, hogy megkönnyítsük olvasóink tájékozódását, hogy megtalálják azokat az újdonságokat, amelyek eligazítanak az újabban megjelenő művek gazdagságában.

S. T.

HÍREK

— **Ünnepélyes külsőségek között vettek búcsút 69 nyugalomba vonuló pályamunkástól a Józsefvárosi pályafenntartási főnökségnél.** A Gödöllő állomás kultúrtermében rendezett ünnepségre meghívták azokat is, akik a múlt évben mentek nyugdíjba. A munkában elfáradt, a nyugdíjas korhatárt elért pályamunkásoknak jólesett a főnökség gazdasági és mozgalmi vezetőinek figyelmessége, megbecsülése.

— **Televíziót ajándékoztak** a gyularemetei nevelőotthon állami gondozott gyerekeinek Békéscsaba állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói, valamint a KISZ-szervezet fiataljai. Az ajándékkal nagy örömet szereztek az intézet felnőtt és gyermek lakóinak.

— **Háromezer könyvből válogathatnak** az olvasók a Gödöllő állomás kultúrtermében létesített könyvtárban. A tervek szerint a vasutasszakszervezet és a Szakszervezetek Pest megyei Tanacsa segítségével tovább fejlesztik a könyvtárat.

— **A vasutas KISZ-bizottság is bekapcsolódott** a „Fiatalok Miskolcért — Miskolc a fiatalokért" mozgalomba. Vállalták, hogy a Martin telepi általános iskola előtti üres telken játszóteret és sportpályát építenek. Vállalásukban szerepel még a vasutasok Vörösmarty művelődési házának keretében működő ifjúsági klub helyiségeinek kialakítása, továbbá a város és a megye életéből készült 300 foto elhelyezése vasúti személykocsikban.

— **Befejeződött a szakszervezeti politikai oktatás a pécsi területi bizottsághoz** tartozó szolgálati helyeken. A tanfolyamok népszerűségét bizonyítja, hogy több mint 3400 dolgozó látogatta rendszeresen a foglalkozásokat.

— **Versenyző fiatalok.** A MÁV Magasépítési Főnökség szakmunkásképző tanfolyamot szervezett 58 betanított munkás részére. Ezenkívül a kiváló ifjú szakmunkás cím megszerzéséért 47, a kiváló ifjúmunkás címért 27 fiatal versenyez 11 szakmában.

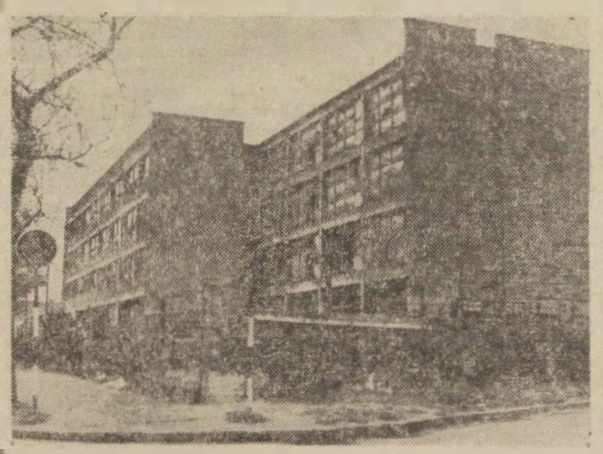
Tíz vasutas a városi tanácsban

Hatvan város tíz körzetében vasutast választott tanácstaggá a lakosság. Hatan közülük az előző ciklusban is tanácstagként tevékenykedtek, sőt, *B. Nagy Károlyt*, a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség vezetőjét, *Tellér Sándort*, az állomás személyzetisét már ötödször választották meg.

A 12. számú országgyűlési választókerületben *dr. Novák Pálné* főorvos, a városi tanács egészségügyi osztályának vezetője lett a képviselő, akinek édesapja mozdonyvezető volt. Az országgyűlési képviselőnő eddig is sokat segített a vasutas dolgozók problémáinak megoldásában, kiérdemelve ezáltal is a választók bizalmát.

Szűcs Ferenc

Befejezéshez közeledik a debreceni MÁV szakorvosi rendelő építése



A háromemeletes szakorvosi rendelő.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Az ország harmadik legnagyobb városában, *Debrecenben* 1955 óta működik MÁV szakorvosi rendelő. Az épület, melyet erre a célra rendelkezésre bocsátottak már akkor is szükségmegoldás volt. Nincs az épületben megfelelő váróterem és a szakorvosi rendelőhelyiségek sem felelnek meg az előírásoknak. Az intézetben ilyen körülmények között is évenként 230—250 ezer beteget látnak el.

A szakorvosoknak már nem sokáig kell a korszerűtlen épületben gyógyítaniok. *Az év végére elkészül az új rendelő*, amelynek funkciója megegyezik a miskolci rendelőintézettel.

Az új egészségügyi létesítményben a rendelőintézet mellett — külön leválasztva kap helyet — egy SZTK körzeti rendelő, s ugyancsak ott helyezik el az egészségügyi főcsoportot. A csecsemő és a gyermekgyógyászat a földszinten, külön helyiségben nyer elhelyezést.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 33.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

A szerkesztőség üzeni

Rapi József Bp. Józsefváros; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Csiba Jozsef Gödöllő; dr. Nagy Tóth János, Halmai János Pécs; Bánkuti László, Endre László Budapest; Varga Imre Kecskemét-alsó; Bolos Zoltán Szombathely; Murányi Tibor Bánréve; Kuthi József, Szűcs Ferenc Hatvan; Fogas Pál, Majzik László Szentes; Pál István Miskolc; Bognár Károly Tapolca; Sziládi Sándor Szeged; Nemeth János Szentlőrinc; Liptai Ferenc Gyöngyös; Oláh János Nagykanizsa; dr. Ferenczy Imre Győr; Kovács József Záhony; Markos József Zalaegerszeg: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Végh Mihály Asotthalom: Gősi Józsefné Bősárkány: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Többek kérésére közöljük: lapunk előfizetési ára egy évre: 9,60, félévre 4.80 Ft.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

17. számból: 100658/1971. B Vasúti vontató- és vontatott járműveken elhelyezett tűzoltókészülékek ellenőrzése, karbantartása.

Felhívás gazdasági mérnöki szakra történő jelentkezésre.

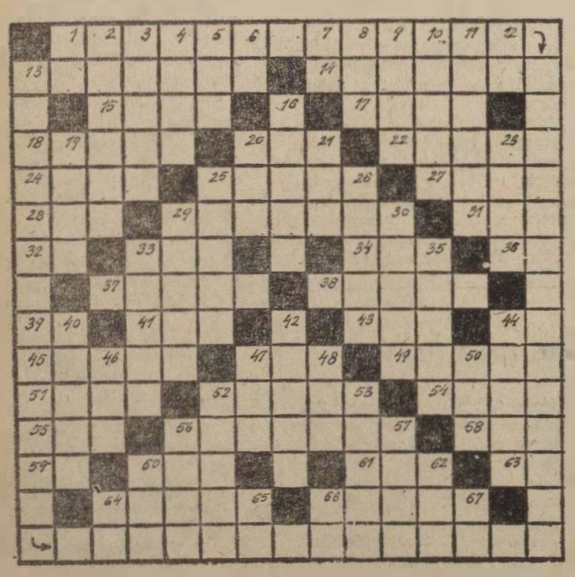
Pályázati hirdetmény tudományos munkatársi állásokra.

18. számból: 106936/1971. 11. B. A megyei tanácsok tagjai részére új mintájú bérletjegy rendszeresítése.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Az MSZMP X. kongresszusának határozatában olvashatjuk. (Folytatása a 13. függőlegesben.) 13. Trójai hős, Venusz és Anchises fia. 14. Afrikai állam. 15. Visszaérni! 17. A szarvasmarha „mondja". 18. Szabad utat ad. 20. Régi súlymérték. 22. Türinglai város. 24. Peru fővárosa. 25. Lengyel fürdőhely. 27. Hajó betűi keverve. 28. Ü. V. A. 29. Eredetileg kis szoba, de ma kormányt is értenek alatta. 31. Monda vége. 32. Igásállat. 33. Csomó. 34. Lom ikerszava. 36. Csontokat köt ösz-sze. 37. A mongol országgyűlés. 38. Kút az Alföldön. 39. Állóvíz. 41. Visszafelé ken. 43. Piros németül 44 Kötőszó. 45. Ágybetét. 47. Becézett női név. 49. Megvádol. 51. Ilyen lehet a víztükör. 52. Az USA egyik állama. 54. Betűpótlással egyiptomi folyó. 55. Veszprém megyei község. 56. Mirigydaganat (görög). 59. Érem szélei. 60. Tudományos egysége a din. 61. Általánosságban így nevezik a vizcsoldatokat. 63. Hogy a közepén. 64. Összetákolt kocsi. 66. Egyes gyümölcsfélék.

Függőleges: 1. Félig megy! 2. Talány, rejtvény (görög). 3. . . . logia, származástan. 4. Régi harci eszköz. 5. Mesés, a szélek nélkül. 6. Hangtalan láz. 7. Sajátkezűleg. 8. Takarmánygabona. 9. Egyes vidékeken így nevezik az inget. 10. Az Erdélyi Havasok legmagasabb csúcsa. 11. Görög tengeri isten. 12. Megun magánhangzói. 16. Esetlen testu patás állat Amerikában. lel. Szint. 20. Gyulladás. 21. Halfajta. 23. Ilyen ipar is van. 25. Skandináv történeti tárgyú prózai elbeszélések. 26. Kőzetek repedéseit kitöltő ércanyag. 29. Távol-keleti állam. 30. A Nagy-Szunda szigetek egyike. 33. Szörméből készült kabát. 35. Bányagáz, mocsárgáz. 40. Kábítószer. 42. Nyelvtani fogalom. 44. Varjúféle madár. 46. Keverten mer. 47. Helyhatározó. 48. Téli csapadék névelővel. 50. Gyermeke. 52. Hosszabb ideig maradó. 53. Süteményre mondhatjuk. 56. Egy fém névelővel. 57. . . . -burg, város az NSZK-ban. 60. Csapadék. 62. Kimondott kettősbetű 64. Cikk szélei. 65. Német előljáró szó. 66. Tág. 67. Mint 63. vízszintes.



Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 13. Beküldési határidő: 1971. június 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szocialista erkölcsi normák növekvő erővel érvényesüljenek.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 8. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Aradi György távírász Bátaszék, Kápolna u. 4. Locskai Noémi, Szombathely, Garai J. u. 2. 1/4. Csaba Zoltán, Nagykőrös, Kecskeméti u. 2., Sólyom Klári, Nagykanizsa, Ady u. 48. Kiss Mihály, Egyek, Vasút u. 2.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném balatonfenyvesi egyszobás, komfortos, kertes, állomáshoz közel lévő szolgálati lakásomat hasonló budapestire. (Fehet nem szolgálati is.) Cím: Novák Zoltán MÁV nyugdíjas, Balatonfenyves.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM Ára 40 fillér 1971. JÚNIUS 1.

Továbbra is a vasút marad a szállítás fő teherviselője

A központi vezetőség elfogadta a vasút IV. ötéves tervét és az 1971–1975. évekre szóló kollektív szerződést

A szakszervezet központi vezetősége május 20—21-i ülésén két igen fontos napirendet tárgyalt. Az első napon a Magyar Államvasutak IV. ötéves vállalati terve, a másodikon a MÁV Kollektív Szerződés 1971—1975. évi tervezete volt a vita témája.

Az ötéves terv előadója *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója volt. Bevezetőjében elmondotta, hogy a terv időszaka új fejezet a Magyar Államvasutak történetében. *A terv tükrözi azokat a gazdaságpolitikai célkitűzéseket, amelyeket a társadalmi, gazdasági fejlődés összefüggéseiből a vasútnak a következő öt évben teljesítenie kell.* A terv összeállítását igen széles körű munka előzte meg — mondotta. Az előkészítés még a harmadik ötéves terv időszakára esik. Tulajdonképpen egy koordinált munka eredménye, amelyben részt vettek a szakszolgálatok, vasútigazgatóságok, tervező- és kutatóintézetek. *Április 22. és május 15. között különböző vitafórumokon megtörtént a terv ismertetése, a vasutas dolgozók mintegy 75 százaléka előtt.* A tervvel foglalkozó termelési tanácskozások és műszaki konferenciák sok értékes javaslattal gazdagították a tervet.

Nagymértékben nő az export-, import- és tranzitfuvarozás

A miniszterhelyettes beszélt arról, *hogy a következő öt évben is a vasút marad a szállítási feladatok fő teherviselője.* Az ország földrajzi adottságából adódóan az eddiginél is jelentősebb export-, import- és tranzitszállítással kell számolni. A vita megindulása előtt köszönetét fejezte ki mindazoknak, akik a terv készítésében közreműködtek.

A vasút ötéves tervének első fejezete a népgazdaság főbb fejlesztési célkitűzéseit vázolja. Ez lényegében meghatározza a közlekedés feladatait is. Ehhez kapcsolódik a szállítási szükségletek alakulásáról, a kielégítés módjáról szóló fejezet. *A szállítási szükségletek előreláthatólag a nemzeti jövedelemhez viszonyítva alacsonyabb ütemben növekednek. A személyszállítási teljesítmények mintegy 20—25, az áruszállítási teljesítmények 20—22 százalékos emelkedése várható.* A személyszállításból a vasút részaránya előreláthatólag 6 százalékkal csökken. Az áruszállítási munkamegosztásban a vasúti közlekedés teljesítményeinek kisebb mérvű emelkedése, illetőleg más közlekedési ágak dinamikusabb fejlődése miatt a vasút részarányának csökkenése vehető számba.

A tervidőszak folyamán a fejlesztési célkitűzésekkel összhangban törekedni kell arra, hogy mind a személy-, mind az áruszállítási szükségletek magasabb szintű kielégítése döntően a műszaki színvonal emelése, a műszaki feltételek állandó javulása révén, a gazdasági követelmények messzemenő figyelembevétele mellett következzék be.

A terv részletesen elemzi a MÁV szállítási feladatait. A személyszállításra ható emelő- és csökkentő tényezők figyelembevételével *a terv 1975-ben kb. 380 millió utas elszállításával számol.* Az átlagos utazási távolságot 38,1 kilométerben tervezték. Célkitűzés a személyszállítás biztonságának, kulturáltságának növelése. Ennek érdekében *tovább fokozzák a személyszállító vonatok gyakoriságát, menetrendszerűségét, sebességét.*

Áruszállítási feladatként a népgazdaság részéről felmerülő szállítási igények maradéktalan kielégítését kell tekinteni. A nemzetközi szállítások — export, import, tranzit — árutonnáit a nemzetközi egyeztető tárgyalások jegyzőkönyveinek adatai alapján munkálták ki. Ezek szerint az összes áruszállítási volumenen belül — 1970-hez képest — *nagymértékben nő az import-, tranzit- és exportfuvarozás.* Különösen erőteljes a növekedés a záhonyi átrakásos import-tranzit forgalomnál. *Előzetes tervek szerint a MÁV 1975-ben 114—118 millió árutonnát szállít.*

Előtérben a rakodási idő csökkentése, a gépesítés fokozása

A tervidőszakban változik az áruösszetétel struktúrája. A rakodás szempontjából viszonylag kevésbé munkaigényes tömegáruk — szén, brikett, ásványolaj stb. — részaránya csökken. Ugyanakkor nő a munkaigényesebb áruk — épületelemek, gépek berendezések speciális rakodást igénylő küldemények —, volumene és részaránya. Ezek a tények egyre nagyobb követelményeket támasztanak a kocsipark összetételét illetően. Az áruszállítási sebesség növelésével kapcsolatos *célkitűzések között szerepel a rakodási idő csökkentése, a rakodásgépesítés fokozása, a technológiai folyamatok állandó javítása.*

Ennek érdekében növelik a tehervonatok utazási sebességét, csökkentik a kocsik állomási tartózkodási idejét. Javítják az állomások, rendezőpályaudvarok elegyfeldolgozási képességét, növelik az irány-, közvetlen- és célvonatok részarányát.

A vasúti szállítás és üzemi technológia című fejezet sok jelentős adatot tartalmaz. 1973-ig célul tűzi ki a még mintegy 600 favázas személykocsi selejtezését. *Az utazási sebesség és a kényelem lényeges növelését eredményezi, a 120 km/óra sebességre alkalmas vonalhossz 195-ről 990 kilométerre, a hézagnélküli vágányhossz 154 kilométerrel való növelése, valamint a villamosítás és jármű-korszerűsítés.*

A terv ideje alatt a közlekedéspolitikai koncepció mintegy 70—80 százaléka végrehajtásra kerül. Megszűnik a forgalom 483 kilométer normálnyomtávú, 163 kilométer keskenynyomtávú és 397 kilométer gazdasági vasúton. Körzetesítésre kerül sor 66 vonalon, megszűnik 183 állomás.

Az üzemi folyamatok gépesítése terén a fontosabb fejlesztési célkitűzések: *1300 kilométer vágányhosszon önműködő térközbiztosító berendezés felszerelése,* modern biztosító-berendezés 130 állomáson, önműködő fény- illetve félsorompó felszerelése 640 kereszteződésnél, 2000 állomásnak az önműködő kapcsolású távközlő hálózatba kapcsolása.

A negyedik ötéves terv során gyakorlatilag befejeződik a nem villamos erőátvitelű dieselvontató-járművek nagyjavítását végző korszerű bázis kialakítása *Szolnokon.* Befejeződik a *dunakeszi járműjavító* rekonstrukciója, ahol a személykocsik szalagszerű nagyjavítása történik. 1975-re 85 százalékra növekszik a gépesített pályafenntartás mértéke.

Mintegy 30 milliárd forint fejlesztésre

A gépesítési célkitűzésekkel egyidejűleg, illetve azokhoz kapcsolódva irányozza elő a terv a vasútüzemi tevékenység bizonyos — arra alkalmas — részfolyamatainak automatizálását, kibernetizálását. *A tervidőszak alatt 48 fűtőház fenntartási feladatát 9 jól felszerelt — vontatási rendszer és járműtípus szerint specializált — körzeti vontatási telep veszi át.* A fennmaradó további 15 honos vontatási telepen és néhány kirendeltségen a gépesítés és a korszerű munkaszervezés lehetővé teszi, hogy a jelenlegi létszámnál mintegy 5000 fővel kevesebb dolgozóval végezzék el a feladatokat.

(Folytatás a 2. oldalon)

Aláírták az új kollektív szerződést



Az 1971/75 közötti időszakra kötött kollektív szerződés aláírására május 25-én ünnepélyes keretek között került sor. A MÁV részéről dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a szakszervezet részéről pedig Szabó Antal főtitkár volt az aláíró.
(Laczkó Ildikó felvétele)

NAPIRENDEN

a vasúti szakoktatás és szakmunkásképzés

A szakszervezet elnöksége május 18-án rendkívüli ülésen vitatta meg a vasúti munka megjavítását szolgáló oktatási-nevelési intézkedéseket magában foglaló tervezetet, valamint a vasúti munkavédelmi szabályzat módosításának tervezetét. *Gyócsi Jenő* elnök megnyitója után *Bálint Gyula,* a személyzeti és oktatási szakosztály vezetője ismertette a tervezet főbb pontjait. Elmondotta, *hogy a szakosztály széles körű vizsgálat alapján dolgozta ki a vasúti szakoktatás megjavítását, egyszerűsítését és fejlesztését szolgáló intézkedési tervét.*

Legfőbb célkitűzés, hogy a vasúti szakképzést elősegítsék olyan oktatási módszerek és eszközök alkalmazásával, melyek lehetővé teszik az ismeretek alapos, gyors és eredményes elsajátítását. *Ehhez természetesen az is szükséges, hogy a vasúti köz- és szakoktatás rendszerébe tartozó képzési formák tartalmi követelményeit állandóan korszerűsítsék,* tárgyi feltételeit a kívánt szintre fejlesszék, és az oktatási munkába a legkiválóbb szakembereket bevonják.

A tervezet vitájában sokan mondták el véleményüket. *Szabó Antal* főtitkár azzal kezdte mondanivalóját, hogy *a korábbi években sok kritika érte a vasút oktatási rendszerét.* Joggal, mert a képzés bonyolúlttá vált, és sok tekintetben elavult. Ma már elengedhetetlen követelmény, hogy az oktatás tükrözze a vasút fejlődését. segítse elő az utánpótlás tervszerű képzését, s magas szinten elégítse ki az igényeket — hangsúlyozta.

Az elnökség az előterjesztett anyag fő célkitűzéseivel egyetértett és *javasolta, hogy a MÁV vezérigazgatója az alaptörekvésekkel, elvekkel egyetértve fogadja el.* Továbbá javasolta az elnökség az oktatás anyagi feltételeinek biztosítását, valamint azt, hogy elfogadása után ismertessék meg az érdekeltekkel és tegyék az oktatást a vezetés ügyévé.

Ezután a *vasúti munkavédelmi szabályzat* módosításának tervezetét vitatta meg az elnökség, majd a vitában elhangzott javaslatokat figyelembe véve elfogadta a tervezetet.

Ezerháromszáz operabérlet

Az 1970—71. színházi évadban sikeresen fejeződött be a tizedik jubileumi vasutas operabérleti előadássorozat. Az elmúlt 10 év alatt több ezer vasutas dolgozóval sikerült megismertetni és megszerettetni az opera műfajt. Ezek közül ma már sok százan rendszeresen operalátogatóvá váltak.

Hiszen nemcsak Budapesten, hanem a távoli szolgálati helyeken, a záhonyi csomóponton, Nyíregyházán, Szentesen, Szombathelyen is sok dolgozó vásárolt a jubileumi évadban bérletet. A miskolci csomópontról közel 120 vasutas járt rendszeresen a bérleti előadásokra.

Az 1970—71. évadban mintegy 1300 vasutas dolgozó gyönyörködhetett a bemutatott és nagy sikert aratott előadásokban. A nézők számára bizonyára még sokáig élmény marad *Begányi Ferenc* Porgy, vagy *Orosz Adél* Laurencia alakítása, de a többi előadások színes, gazdag kiállítása, magas művészi színvonala is tovább öregbítették a vasutas operabérlet jó hírét.

Az Operaház Igazgatóságával történt megállapodás alapján, az 1971—72-es színházi évadban is kibocsátásra kerül a vasutas operabérlet. A bérleti előadásokon Puccini *Pillangókisasszonyát,* Goldmark *Sába királynőjét,* Delibes *Coppéliáját,* Mozart *Figaró házasságát* és Schubert *Három a kislány* című operáját láthatják majd a bérlettulajdonosok.

A bérleti előadások 1971 október, november, 1972 március, április és május hónapokban, mindenkor a hónap harmadik vasárnapján délelőtt 11 órakor kerülnek bemutatásra a budapesti *Erkel Színházban.*

A vasutasbérletnél a kedvezmény továbbra is érvényben marad. Így a helyárak a napi pénztári árnál 20 százalékkal olcsóbbak. A bérleti igényléseket a szakszervezeti bizottságoknál kell bejelenteni 1971. június 20-ig.

Horváth Ferenc

JÚNIUS 1-TŐL

rangfokozati béremelés

A *Hivatalos Lap* május 21-i száma közli a MÁV havibéres dolgozók rangfokozati bérének emeléséről szóló utasítást, melyet a szakszervezet elnöksége 1971. február 5-i ülésén fogadott el.

Eszerint *1971. június 1-től* kezdődően a rangfokozati bérben részesülő havibéresek rangfokozati bére az alábbi táblázat szerint emelkedik:

Rangfokozat	Rangfokozati bér az szakcsoportban					
	I.	Ia.	II.	III.	IV.	V.
A	1800					
B	1500					
C	1300					
1	1090	950	900	850	890	750
2	950	900	850	800	750	700
3	900	850	800	750	700	650
4	850	800	750	700	650	600
5	800	750	700	650	600	550
6	750	700	650	600	550	500
7	700	650	600	550	500	450
8	650	600	550	500	450	400

Az intézkedés kb. 88 000 dolgozót érint. Az egy főre eső havi átlagos emelkedés 94 forint. 1971 hét hónapjában mintegy 58 millió forint kerül ilyen címen kifizetésre. Az egy évre vetített összeg csaknem 100 millió forint. Az intézkedéssel — amely egyben a törzsgárda fokozottabb megbecsülését is jelenti — a rangfokozati bér aránya az alapbéren belül 28,2 százalékról 32,3 százalékra emelkedik.

Magyar—szovjet határforgalmi tárgyalások

Május 17 és 23 között *magyar-szovjet* határforgalmi tárgyalásokra került sor a *debreceni vasútigazgatóságon.* A debreceni és a lvovi igazgatóság vezetői a kormányszinten egyeztetett áruszállítási terv ez év első négy hónapjának mérlegét vonták meg. *Megtárgyalták a fokozódó almaexport lebonyolítását, a Szovjetunióból egyre nagyobb számban érkező Zsiguli-személygépkocsik záhonyi átrakásának problémáját.*

A tárgyaláson sok szó esett a Szovjetunióból Jugoszláviába és Ausztria felé irányuló, a hazánkon átmenő tranzitforgalomról. A tárgyaló felek abban is megállapodtak, *hogy a növekvő árumennyiség átrakása szükségessé teszi a gépesítés fokozását.* Ehhez a szovjet vasutak műszaki és technológiai segítséget nyújtanak a MÁV-nak.

A tárgyalások befejezése után *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV-vezérigazgatója fogadta *G. I. Bogdanovicsot,* a lvovi vasútigazgatóság vezetőjét.

Békegyűlés Záhonyban

A *Hazafias Népfront Szabolcs-Szatmár* megyei bizottsága békegyűlést rendezett szerdán a záhonyi művelődési házban. A részvevők elhatározták: kérik az MSZBT országos elnökségét, hogy a záhonyi MÁV-csomópont kollektíváját és a községet tagcsoportként vegye fel a *Magyar—Szovjet Baráti Társaságba.*

Továbbra is a vasút marad a szállítás fő teherviselője

(Folytatás az 1. oldalról)

deltségen túl a többi fűtőházat felszámolják.

A tervtörvény többek között előírja, hogy a vasút Diesel- és villamos vontatásának arányát 90—95 százalékra, a tolatás dieselesítését pedig legalább 75 százalékra kell növelni. Be kell fejezni a teher- és személyvagonpark rekonstrukcióját. Mintegy 280 kilométer hosszúságú vonalat kell villamosítani. A hálózat vágányhosszának mintegy 60 százalékán a megengedett tengelynyomás legalább 20 tonna legyen. *A területszakban fejlesztésre felhasználható összeg mintegy 30 milliárd forint.* Ebből hálózatfejlesztésre 15 milliárd jut. Öt év alatt 1770 vágánykilométer korszerűsítését kell elvégezni. A gördülő állomány fejlesztésére és korszerűsítésére 11 milliárd forint áll rendelkezésre.

A vasutas dolgozók szociális és munkavédelmi ellátottsága hiányosságainak felszámolására *350,8 millió forint az előirányzat.* Az éves tervek kidolgozásánál ehhez még kerületcsoportosítással 45 millió forintot kell biztosítani. Oktatási célokra 92,3 millió forint az előirányzat. Egészségügyi beruházásokra 255, középfokú oktatási intézményekre 131, a tudományos kutatás fejlesztésére pedig 10 millió forint a tervezet.

Munkaidő vonatkozásaban a létszámterv a közlekedési tevékenységnél havi 210, az ipari és építési tevékenységnél havi 191 órának megfelelő törvényes munkaidőkerettel számol.

Bérfejlesztés céljaira a bérpreferenciából és a termelékenységi mutatók alapján számított tervszerű létszámcsökkentésekből adódó bértömeg áll rendelkezésre. *Ennek ötéves együttes összege 848 millió forint.* A tervezett bérszínvonal növekedés 1970 tényszámához viszonyítva *18,6 százalékos,* mely évenként átlagos 3,7 százalékos növekedésnek felel meg.

Az oktatás korszerűsítésével is részletesen foglalkozik a terv. *Eszerint nőnelni kell az emeltszintű iparitanuló-képzés körét és létszámát.* Több új tanműhely építése szerepel a tervezetben. A vasut egyszerű fizikai munkát végző munkaterületeinek állandósult létszámhiánya enyhítése érdekében az általános iskolát végzett, tovább nem tanuló fiatalok munkába állítását tervezik. *A külszolgálati oktatás reformja érdekében mintegy 20—25 nagy szolgálati helyen korszerűen felszerelt oktatótermet építenek.* 47 millió forint az előirányzat tanulmányi ösztöndíjakra.

Külön összeállítás készült az egészséges és biztonságos munkafeltételek fejlesztését célzó beruházásokról. A balesetelhárítási berendezésekre 20,6, szellőző-berendezésekre, világítás fejlesztésére 32,9, üzemegészségügyi létesítményekre 358,5 millió forint az előirányzat. *Üzemi konyhákra 95,4, étkezőkre 10,9 millió forintot költenek.* A kedvezőtlen munkakörülmények felszámolását, megszüntetését célzó beruházásokra 912,5, rakodás-gépesítésre 336,4, a nehéz fizikai munkák felszámolását célzó gépesítésre 594,1 millió forintot terveznek.

A gazdálkodás című fejezet végkövetkeztetésként a tervezett év végi nyereségrészesedést *az 1970. évi 9,5 napról 1975-re 18—20 napra tervezik emelni.* A részesedési alapon túl továbbra is biztosított az önköltségi terven belül az úgynevezett garantált tételek fedezete, évenként 63,7 millió forint összegben.

A központi vezetőség hosszas vita után a tervezettel egyetértett, kimondotta, hogy a középtávú terv évekre bontott részét minden évben külön tárgyalni fogja.

Az új kollektív szerződés széles körű elemző munkával készült

Május 21-én került sor a kollektív szerződés vitájára. A tanácskozáson megjelent és felszólalt *Somoskői Gábor,* a SZOT-titkára.

A negyedik ötéves terv időszakára szóló kollektív szerződés előkészítését széles körű elemző munka előzte meg. Elegendő idő állt rendelkezésre, hogy a dolgozók érdemben részt vehessenek előkészítésében. A tervezetet március 6-án 10 000 példányban adták ki. *Mintegy 1800 termelési tanácskozáson 90 000 dolgozó jelenlétében folyt a tervezet vitája.* A kollektív szerződéshez a dolgozóktól kb. 12 ezer javaslat érkezett. Azokat a javaslatokat, amelyek a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását, a termelőmunka gazdaságosabbá tételét célozták, a jogszabályi kötöttségek, az anyagi lehetőségek mellett mind a termelési és gazdálkodási feladatok, mind a dolgozói jogok és kötelességek érvényesülésének érdekében figyelembe vették a tervezet készítői.

A központi vezetőség úgy határozott, hogy a kollektív szerződést, annak népszerű magyarázatát tartalmazó füzetet *minden szakszervezeti funkcionáriushoz, gazdasági vezetőkhöz el kell juttatni.* Éppen ezért cikkünkben csak a leglényegesebb pontjaira utalunk.

Az 5. §-ban kimondja a szerződés, hogy a korábbiakon túl *csak rendkívül indokolt esetben lehet felmondani a törzsgárda tagjainak.* A 11. §-ban rögzíti, hogy a dolgozó munkakörébe nem tartozó munkát átmenetileg egy éven belül legfeljebb hat hónapon át köteles ellátni. Ez eddig nem volt szabályozva. A 12. §. szerint, ha a dolgozó premizált munkakörben foglalkoztatott vagy egyéni nyereségprémiumban részesülő dolgozót 30 napon túl helyettesít, részére fentiek időarányos részét ki kell fizetni.

Lényeges a 13. §-ban, hogy a heti munkaidő — üzemviteli igényeknek megfelelő — beosztását *a szolgálati főnök, a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben állapítja meg.* A 16. §. szerint a forgalom lebonyolításával összefüggő havibéres munkakörökben az évi munkanapoknak 8 órával számított szorzatával egyenlő éves munkaidőkeretet kell képezni. Ezt egyenlőtlen havi munkaidőkeretekre kell felbontani.

Az utazószolgálatot teljesítő dolgozó egy szolgálatban pihenőidő nélkül teljesített szolgálati óráinak száma *általában 12 óra lehet és rendkívüli esetben sem haladhatja meg a 18 órát.* A 12 órát meghaladó szolgálat csak a szakszervezet területi bizottságának egyetértésével állapítható meg. *A két szolgálat közötti pihenőidőt a lakásra való érkezéstől és onnan való indulásig kell számítani.* A figyelembe vehető idő tartamát a szolgálati főnök, a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben állapítja meg.

Június 1-én lép hatályba

Az utazószolgálatot teljesítő dolgozó havi távolléti óráinak felső határát *szolgálati főnökségenként az igazgatóságnak a szakszervezet területi bizottságival egyetértésben kell meghatároznia,* és a szolgálati főnökséggel közölni — mondja ki a 23. §. A szolgálat átvételére, illetve átadására előírt időnek a szolgálatonként fél órát meghaladó tartamát munkaidőnként kell figyelembe venni és a havi munkaidőhöz hozzá kell számítani.

A szolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben egyenlőtlen munkaidőt állapíthat meg olyan dolgozók részére, akiknek munkakörében rendszeresen megismétlődő munkatorlódás fordul elő. A 26. §. lehetőséget ad arra, hogy a munkaidőt a nappali órákban a forgalomtól függően megosszák. Ennek tartama két óránál kevesebb és 6 óránál több nem lehet. *Felemelt a kollektív szerződés a tartalékosok és a gépjárművezetők éjszakai pótlékát óránként 2,50 forintra.* Kimondja, hogy a hat évesnél fiatalabb gyermeket nevelő anya csak beleegyezésével foglalkoztatható túlmunkában. A 32. §. rendelkezései szerint *a szabadnapon végzett túlmunka esetén az első két óra 25, a harmadik és negyedik órára 50, az ezt követő órákra 100 százalékos túlórapótlékot kell elszámolni.* Az utazószemélyzet heti pihenőnapját meg kell előznie a szolgálati utat követően járó napi pihenőidőnek. Szükség esetén a két hétre járó pihenőnapot össze lehet vonni.

A kollektív szerződés, melyet a központi vezetőség több módosítással elfogadott, 1971. június 1-én lép hatályba. A zárórendelkezés szerint a módosítására tett indítványt az előterjesztőtől számított 90 nap alatt kell letárgyalni, és a módosítást vagy kiegészítést kihirdetni. A központi vezetőség határozata szerint minden év végén napirendre kerül az időarányos feladatok végrehajtásának tárgyalása.

Sorra teljesülnek a régi kívánságok

Kongresszus után a székesfehérvári pályafenntartási főnökségen

Két és fél hónap telt el szakszervezetünk VIII. kongresszusa óta. Az idő természetesen nem múlt el mozdulatlanságban: *a 2 napos tanácskozás hullámai azóta is gyűrűznek, s mind szélesebb körben jutnak el a vasutasokhoz.* A kongresszus határozatát, amely a következő négy évre megjelöli a központi vezetőség és minden szakszervezeti szerv feladatát, a középszervek és az alapszervezetek megkapták, s hozzáfogtak feldolgozásához.

Hogyan fogadták a dolgozók a kongresszusi beszámolót, a korreferátumokat, a hozzászólásokat, miként reagálnak a határozatra? Erre a kérdésre kerestünk választ *a székesfehérvári pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságán.*

Népes taggyűlések

A főnökség tavaly ősszel költözött régi, szűk épületéből a *Fürst Sándor utcai* modern, kétemeletes, új székházába. A szakszervezet irodahelyisége a tágas előcsarnokból balra nyíló folyosón mindjárt az első, hogy a dolgozók könnyen megtalálhassák. Rögtön kiderül, gyorsan meg is találják s gyakran fel is keresik. Ezt abból állapítjuk meg, hogy amikor hétfőn kora reggel benyitottunk, *Kiss Jánost,* a szakszervezeti bizottság titkárát éppen porszívózás közben találtuk.

— *A szombat különösen forgalmas nap nálunk* — mondja. — *Ilyenkor jönnek be az emberek a szakaszokról ügyes-bajos dolgokkal, s bakancsuk nyoma mind ott marad a szőnyegen.* A takarítónők délután jönnek be dolgozni, a lábnyomokat addig valahogy el kell tüntetni — mentegetőzik mosolyogva.

A porszívó gyorsan a sarokba kerül, s Kiss János vaskos, összefűzött lapokat helyez irodasztalára.

— *A taggyülések jegyzőkönyvei* — mondja magyarázatképpen. — *Amint kezükben volt a kongresszusi határozat, nyomban összehívtuk a szakszervezeti taggyűléseket.* Háromszázhatvanhat kilométeres vonalhálózatunkon a három műhelybizottsági és 18 főbizalmi helyen tartottak igen népes taggyűlést, melyeken a főnökség 750 fönyi dolgozójának nagy hányada megjelent. A szakszervezeti bizottság egy-egy tagja minden taggyűlésen részt vett.

— *A bizalmiakkal már előzőleg megbeszéltük a kongresszus anyagát* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Király Gyula,* a II-es pályamesteri szakasz műhelybizottsági titkára. — *A központi vezetőség beszámolójának és a korreferátumoknak fontosabb részeit, a határozatnak pedig valamennyi fejezetét pontról pontra megtárgyaltuk, elsősorban természetesen a pályafenntartásra vonatkozó megállapításokat.*

Kedvező visszhang

Lapozgatjuk a jegyzőkönyveket. A sűrűn gépelt oldalak tanúsága szerint mindenütt jócskán akadt felszólaló a kongresszusi anyagnoz, és *szinte kivétel nélkül helyesléssel, elégedetten idézték a határozat fejezeteinek különböző pontjait.* Így például az I. fejezet 5. pontját, amely a szocialista bérezés elvének érvényesítését, a fiatalok nevelését, a lakáshelyzet javításával való törődést teszi többek között a szakszervezeti szervek fontos feladatává. Megelégedéssel fogadták a határozat I. fejezetének azt a pontját is, *amely egyebek között a pályafenntartási dolgozók belső béarányainak fejlesztését tartja elsőrendű feladatnak.* Örömmel üdvözölték a II. fejezetnek azokat a pontjait is, amelyek a törzsgárda fokozottabb megbecsülését, a bértömeg-gazdálkodásban, a jutalmazásban, a szolgálati vezetők nagyobb önállóságát tartja szükségesnek. Mondani sem kell, hogy a pályafenntartás komplex gépesítésére, a pályafenntartást dolgozók munkahelyre szállítására, a szociális létesítmények építésének gyorsítására vonatkozó pontok szintén elégedettséget okoztak.

Észrevételek

De nem taggyűlés a taggyűlés bíráló észrevételek nélkül. *Pál Andor János, Kardos László, Fülöp Géza* és több pályamunkás szóvá tette, hogy éppen most, amikor a kongresszusi beszámoló, a titkári korreferatum és a határozat fokozottan hangsúlyozta a bérarányok igazságos javítását, a XIX. szakasz, tehát a gépesítéit mozgó szakasz dolgozóinak, felsőbb utasításra, munkahelyi pótlékként 2,04 forintos órabéremelést, ezenkívül bizonyos munkákra minden dolgozó részére 200 forint célprémiumot vezettek be. Valamennyi felszólaló hangsúlyozta, hogy *nem sajnálják a mozgó dolgozóitól a nagyobb órabért, hiszen megérdemlik, de ehhez képest aránytalannak tartják saját órabérüket, akkor, amikor a II. szakasz dolgozói a mozgó majdnem minden munkájába besegítenek.* A téli hónapokban például csaknem állandóan együtt dolgoztak.

Ez a nagyobb órabér bérfeszültséget idéz elő még akkor is, ha munkahelyi pótléknak nevezik. Az utóbbi időben iróformán ismeretlen fogalom volt a főnökség területén a bérfeszültség, mert az eddigi differenciált. 10—11—12 forintos órabérekkel általában mindenki elégedett volt.

Új öltözők, mosdók épülnek

A taggyűléseken jelenlevő szakszervezeti bizottsági tagok a felszólalásokra adott válaszukban bejelentették, hogy a szakszervezeti bizottság és a szakvezetés is felfigyelt a felszólalásokra, és jelentette a területi bizottságnak, illetve a budapesti igazgatóság illetékeseinek.

Felkeresték *Müller Tivadar* vezető mérnököt is, aki szintén figyelemmel kísérte a taggyűléseket. Elmondotta, hogy a nehéz testi munka könnyítésére, a munkakörülmények javítására vonatkozó kongresszusi határozatnak megfelelően, a következő években sorra teljesülnek egyes régi kívánságok. *Seregélyesen, Szabadbattyánban, Móron, Gárdonyban, Székesfehérváron* és néhány más helyen új öltözőmosdó épül. A műszaki fejlesztéshez pedig korszerű fenntartási géplánckat kap a főnökség, belátható időn belül. Az első felépítmény-karbantartó géplánc júniusban már meg is kezdi a munkát ott, ahol erre a pályát előzőleg alkalmassá tették.

Szász Ferenc

Takarót a vietnami gyerekeknek!

Korunkban az emberi szabadságért, boldogságért és a békéért küzdő százmilliók szívében és tudatában *Vietnam* jelképpé vált. Földünkön minden igazságszerető ember, akinek kedves a hazája, az otthona, a családja, mélységesen elítéli az amerikai támadókat, akik egy évtizede irtóhadjáratot folytatnak a 30 milliós ázsiai országrész lakói ellen.

Az amerikaiak embertelen cselekedeteit jól ismeri, számon is tartja minden jóérzésű ember. *Tudja, hogy a leigázók gyilkos bombái porig rombolták Észak-Vietnam városait és falvait, gyárakat és iskolákat, nem kímélve a kórházakat sem.* Gyilkolják a békés lakosságot, öregeket és gyermekeket, remélve, hogy így térdre tudják kényszeríteni a szabadságukért, függetlenségükért harcoló, hős vietnami hazafiakat.

Az otthon, a haza védelmének szent ügye azonban legyőzhetetlen elszántságot és erőt ad a vietnami népnek. Növeli elszántságukat az a tudat, hogy hősies küzdelmüket a világ szabadságszerető népeinek szolidaritása támogatja.

A magyar nép mint eddig, ezután is minden segítséget megad vietnami testvéreinek. A közelmúltban a nőbizottság *Takarót Vietnamnak* mozgalmat kezdeményezett. Vasutas dolgozóink támogassák a nőbizottságok kezdeményezését, hogy minél több meleg takarót küldhessünk a vietnami gyermekeknek. A kánikulai meleg napokban is gondoljunk arra, hogy a tél ismét beköszönt, s a bunkerokban elkel a meleg takaró.

Az emberi együttérzés, a szolidaritás ügyének szép szolgálatában olykor apró segítséggel is sokat tehetünk!

Kétszer ad, aki gyorsan ad

A *Debrecen* állomáson dolgozó lányok, asszonyok jól ismerik azt a közmondást, hogy aki gyorsan ad, kétszer ad. A *Magyar Nők Országos Tanácsa* alighogy kiadta felhívását, hogy a korábbi időhöz hasonlóan segítsük takarókkal a hősiesen harcoló vietnami népet, mindjárt hozzáfogtak a gyűjtéshez.

A szakszervezet állomási nőbizottsága által kezdeményezett mozgósításba elsőként a *Szendrei Júlia* női szocialista brigád kapcsolódott be. Példájukat a többi brigád is követte. A nők azóta 10x10 centiméteres kockákat kötnek, horgolnak, és azokból egyre több takarót állítanak össze.

A takarómozgalom terjed, szélesedik. A lelkesedést úgy nevezik: *nemzetközi szolidaritás.*

Czeglédi Sándor

Művészeti és nívódíjat kapott a szolnoki járműjavító kórusa

A szolnoki járműjavító immár 100 éves múlttal rendelkező férfikórusa számos kitüntetés tulajdonosa. Legutóbbi minősítésük alkalmával — a múlt év decemberében — Ezüst oklevelet kapott. Az idén részt vett a hazánk felszabadulásának 26. évfordulójára Szolnok megyében rendezett *Szivárvány* című bemutatón, és ott a felnőtt egynemű kórus kategóriában nívódíjjal jutalmazták a *Buday Péter* karnagy által vezetett énekkart.

Alig egy hónappal később az SZMT első ízben kiadott művészeti díját szerezték meg a járműjavító dalosai. Május 9-én pedig a Jászberényben rendezett *Székely Mihály* Zenei Napok alkalmával — új magyar mű bemutatásával — a nívódíjak első fokozatát hódították el.

Méltán az egész vasutas társadalom büszke ezekre a sikerekre.

N. J.

Száz szolgálati helyen 121 tanfolyam

Zárnak a szakszervezeti politikai iskolák a szombathelyi területen

Országszerte zárnak a szakszervezeti politikai iskolák. A *szombathelyi igazgatóság* területén 100 szolgálati helyen 121 tanfolyam működött az 1970—71-es oktatási évben. A hallgatók száma két és félezer volt.

A kétféle tematikával kapcsolatban az a tapasztalat, hogy mind az előadók, mind a hallgatók szívesen fogadták a választás lehetőségét. A *Társadalmunk időszerű kérdései* témakör aratta a nagyobb sikert: *100 tanfolyamon dolgozták fel.*

A tanfolyamok hallgatóinak *58 százaléka szocialista brigádtag volt.* Számos helyen a szocialista brigádok külön tanfolyamot alkottak. A beiáró dolgozók tették ki a tanfolyamok hallgatóinak 78 százalékát. Úgy sikerült őket bevonni, hogy a tanfolyamokkal igazodtak a vonatok indulásához. A pártszervezettel és a gazdasági vezetéssel egyetértésben több helyen korábbra tették a munkaidő kezdetét. *Az utazó személyzet politikai iskoláit a szakmai oktatások után tartották.* A fordulószolgálatot teljesítőknek forda-szemináriumokat szerveztek. Az anyagok kétszeri leadásával minden dolgozó részt tudott venni a politikai oktatáson.

A tanfolyamok létszáma általában 18—20 fő volt, így biztosított volt az aktivitás. Előfordultak azonban 8—10 fős csoportok is, főleg a pályafenntartásnál. *Hat vezető, egy vezetőhelyettes és 94 propagandista vezette a foglalkozásokat.* Az utóbbi közül 19-en első ízben láttak el ilyen feladatot. Munkájukkal általában elégedettek a szakszervezeti szervek, amihez az is hozzájárult, hogy minden propagandistának magasabb az iskolai végzettsége a 8 általánosnál.

A foglalkozásokon való megjelenés átlagosan 85 százalékos. Lemorzsolódás csak kilépés, áthelyezés, nyugdíjazás vagy huzamosabb betegség miatt fordult elő. *Az aktivitás általában jó volt, s ez elsősorban az előadók felkészültségének és a foglalkozások jó* vezetésének köszönhető. A legnagyobb érdeklődést a X. pártkongresszus anyaga keltette fel.

A bérezéssel, a reálbér-, és reáljövedelem, az életszínvonal-emelkedéssel, a nők helyzetével kapcsolatos témák tárgyalásánál voltak legaktívabbak a foglalkozások.

(Szelei)



Az új menetrend életbelépésétől közvetlen kocsijárat közlekedik Budapest és Leningrád között. Ebből az alkalomból május 21-én a Tisza-expresszel Budapestre érkezett V.V. Csubarov, a szovjet vasutak leningrádi igazgatóságának vezetője. A vendéget Gyócsi Jenő, a 8. szakosztály vezetője és Gazdi Dénes, a vasúti nemzetközi osztály vezetője fogadták a Nyugati pályaudvaron.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Komló állomás

megfelel a magasabb követelményeknek

Ebben a kora nyári kánikulában talán nem ildomos a telet emlegetni. *Kövesdi Gusztáv* állomásfőnökkel beszélgetve mégis ezt tettük, amikor Komló állomás 1970. évi eredményeit összegeztük. Mert az igaz ugyan, hogy a vasút csúcsforgalma a nyári-őszi időszakban jelentkezik, de a legnehezebb, a legnagyobb helytállást követelő időszakunk mégis a tél. Különösen így van ez Komlón, ahol hazánk legmagasabb fűtőértékű szenét bányásszák és rakják vasúti kocsikba.

Pihenő idejüket áldozták fel

— *Nem volt sétagalopp, amíg eljutottunk az élüzem kitüntetés elnyeréséig* — mondta az állomásfőnök. — *Tavaly, január első felében, amikor szüntelenül havazott, az okozta a legnagyobb problémánkat, hogyan adjunk át a bányának naponta 250—300 hómentes kocsit berakásra. Százforintos napszámért sem kaptunk alkalmi munkásokat a nehéz kocsitisztítási feladatra. Pihenő idejük jelentős részét feláldozva, állomásunk dolgozói tisztogatták a kocsikat. Sokszor éjszaka is lapátolták a havat a kocsikból, hogy a bánya kiszolgálásában ne legyen fennakadás.*

Azután géphiány, kocsihiány nehezítette a komlói vasutasok munkáját. Többször előfordult, hogy a tartalékkal kellett Magyarszékre, Godisára előretolni vagy iparvágányra félreállítani a gépre váró kesz vonatot. *Szinte gyakorlatta vált, hogy nappal alig érkezik üres kocsi.* Így a szénpályaudvari munka kétharmad részét éjszaka, a mesterséges világítás kedvezőtlenebb viszonyai között kellett elvégezni. A rendező pályaudvarok túlterheltsége miatt többször kaptak rendelkezést arra, hogy nem küldhetnek vonatot dombóvári, ferencvárosi rendezésre. *Ilyenkor maguknak kellett hatvani, miskolci, szolnoki vagy éppen kaposvári, bátaszéki vonatokat összeállítani.* Ebben a munkában a megfelelő irányú diszpozíciók kiválogatásával sokat segített a szénbánya, a szükséges elegy gyűjtése mégis megnövelte a kocsiállást. S a többletmunkát különösképpen nehezítette a kocsirendezői létszámhiány.

A komlói vasutasok érdeme, hogy a sok nehézség ellenére sem volt fennakadás a munkában és ezzel a maguk területén jelentősen hozzájárultak az ország energiaellátásának biztosításához. A rendkívüli feladatok elvégzésében különösen kitűnt a KISZ szocialista brigád *Sarkadi Lajos* intéző vezetésével. Az élüzemünnepség alkalmával ezüst éremmel tüntették ki ezt a brigádot és a 25 dolgozó összesen 14 ezer forint jutalmat kapott.

Komló állomás szállítási tervének másfél százalékos túlteljesítéséhez jelentősen hozzájárult, *hogy a szénbánya éjszaka megerősített brigádokkal végezte a rakodást.* Külön elismerésre méltó segítőkészségről — az érdekközösség helyes felismeréséről — tett tanúbizonyságot a *Dél-dunántúli Kőbánya Vállalat* komlói üzeme is. Tavaly több mint hat hónapig tartott a magas rakodójuk átépítése. Ezalatt közúton is továbbíthatták volna a kőbánya termelését, de azért, hogy a vasúti szállításból se maradjanak ki, ideiglenes rakodót létesítettek. A jó szállítási együttműködés is közrehatott abban, hogy a kőbánya elnyerte a Kiváló vállalat kitüntetést, az állomás pedig az Élüzem címet.

Jó az együttműködés a szállítatókkal

— *A jó szállítási teljesítmények mellett is azt tartom állomásunk legfőbb eredményének, hogy két éve nem fordult elő nálunk személyi sérülés* — állapította meg Kövesdi Gusztáv állomásfőnök. — Dolgozóink megértették, hogy az utasításokat nemcsak azért kell betartani, mert büntetés jár érte, ha megszegjük, hanem azért is, mert ez saját érdekünk, testi épségünk védelmét szolgálja.

S amikor arról kérdeztük, hogy melyek a jelen időszak legfontosabb feladatai Komló állomáson, így válaszolt:

— *A báziseredmények tartása még szervezettebb, termelékenyebb munkára készteti bennünket,* hiszen tizenöt dolgozó hiányzik a szükséges állományi létszámból. Ezenfelül, például ma is nyolc kocsirendezőnk beteg. Az ilyen körülmények fokozott követelményeket támasztanak a szolgálatot teljesítők elé.

Komló vasutasai ma is helytállnak felelősségteljes munkájukkal a nehéz poszton. Megfelelnek a magasabb követelményeknek.

(L—cz)

Kiváló újítók

A miskolci igazgatóság területén mindig központi kérdésként kezelték az újítási munkát. Bizonyítja ezt az a tény is, hogy évről évre kimagasló eredmények fémjelzik tevékenységüket. Legnagyobb érdemük, *hogy a mennyiségi tényezők teljesítése mellett javult a minőség is.* 1970-ben beadott újítási javaslatok 40 százaléka elfogadásra került. *A megtakarítás 5 millió forint felett volt.* A kifizetett újítási díj pedig negyed millió forintot tett ki.

A miskolci vasutas újítók munkáját a felsőbb vezetés is nagyra értékeli. Felszabadulásunk 26. évfordulója alkalmából újító tevékenységükért 17 dolgozót részesítettek *Kiváló újító* kitüntetésben. Közülük öten arany, négyen ezüst és nyolcan bronz jelvényt kaptak.

Az újítás terén különösen elismerésre méltó munkát fejtett ki *Hódi Albert* főfelügyelő, oktatótiszt, ki több mint húsz éve nemcsak aktív újító, de a mozgalom lelkes proponálója is. Újításai révén nemcsak *Miskolc—Tiszai pályaudvar* korszerűsítéséhez, vagy az igazgatóság gazdaságosabb üzemviteléhez járult hozzá, hanem a népgazdaság javára is több mint egymillió forint hasznot hozott.

Mint szocialista brigádvezető *felajánlásaiban állandóan szerepel a dolgozók segítése és támogatása.* Személyes példamutatásával és oktató társai segítségével elérték, hogy Miskolc—Tiszai pályaudvaron évek óta jól halad az újítási munka. A dolgozók 1970-ben 50 százalékkal több újítást adtak be mint az előző évben.

Kisvárdai János

Hogyan készültek fel a nyári forgalomra?

Látogatás a Balaton déli partján és Keszthelyen

A magyar tengert mind több hazai és külföldi turista keresi fel, különösen május és szeptember között; a hivatalos nyaralási időnyben. Ezért *a Balaton vasúti forgalma évről évre nő.*

Tavalyelőtt nyáron *Siófokon* napi átlagban nyolcezer emben utazott keresztül vasúton, a múlt évben már kilencezer, az idén ez a szám feltételezhetően tovább emelkedik. S ez bizony alapos felkészülést, többletmunkát, fokozottabb figyelmet kíván a Balaton mindkét partjan szolgálatot teljesítő vasutasoktol.

— Hogyan készültek fel az üdülési szezon forgalmának lebonyolítására? — Erre a kérdésre Siófokon, Balatonbogláron és Keszthelyen kerestünk választ.

Kevesen beszélnek idegen nyelvet

Siófokon, a déli part legforgalmasabb csomópontján *Virághalmi Tibor* állomásfőnök elmondotta, hogy már novemberben gondoltak az idei nyaralási forgalom előkészületeire. A nagyobb balatoni állomások főnökeivel kidolgoztak egy nyári menetrend-módosítást, amelyet a korábbi tapasztalatok alapjan találtak szükségesnek. A javaslatot beterjesztették a pécsi igazgatósághoz, ott felülvizsgálták, majd jóváhagyták. Így többek között *nagyon lényeges volt későbbre tenni annak a nyári szezonban közlekedő gyorsvonatnak az indulási idejét, amely Keszthelyről 6 óra 7 perckor érkezett Siofokra.* Ezenkívül még a tavalyi nyári menetrendhez képest négy vonatnak változtatták meg az indulási, illetve az érkezési idejét.

Az állomásfőnökség, mint minden evben, ezúttal is megszervezte az állomásépület és a hozzá tartozó park résztatarozását, csinosítását. Az épület és a bútorok festésével a közeli karádi téesz szakembereit bízták meg, akik az elmúlt napokban fejezték be a munkálatokat. Az állomás parkjának rendezésével pedig már egy hónappal ezelőtt elkészültek a vasút kertészei.

Vállalják a nehézséget

Nem megoldott azonban a nyári idényben a kisegítő munkaerő helyzete. *Kevés a német és szlav nyelvet beszélő vasutas.* A forgalmi szolgálattevőknek és a pénztárosoknak szerveztek ugyan korábban nyelvtanfolyamot, de az még nem érte el a célját, mert a résztvevőknek bizonvos hányada lemorzsolódott, akik végigjárták, azok sem jutottak el a nyelvtudási színvonalra.

Balatonboglár állomás dolgozóira ezen a nyáron meglehetősen nehéz napok várnak. *Babay László* állomásfőnök elmondotta, hogy a forgalmat az átépítés mellett kell lebonyolítani. Épül az új aluljáró, és az automatikus forgalomirányító berendezés egyik blokkháza. *A dolgozók szívesen vállalják az átmeneti nehézségeket,* mert tudják, hogy jövő nyárra már az állomás egvike lesz a legkorszerűbbeknek a Balaton mentén. Az épület tatarozását és az ahhoz tartozó park csinosítását már elvégezték. Ezenkívül *Fenyvesi Béla* szolgálattevő irányításával készült a helyi menetrend, amelyet a környék üdülőiben, ifjúsági táboraiban osztanak majd szét.

Legnagyobb gond a vonatok tárolása

A nyelvtudással kapcsolatban Siófokhoz hasonlóan, itt sem kielégítő az állomás személyzetének idegennvelv-ismerete. Igaz, a boglárlak az idényben kisegítő munkaerőt nem alkalmaztak, mert a forgalmisták és a pénztárosok között vannak német nyelvet beszélők, de azok sem rendelkeznek nyelvvizsgával.

Keszthelyen *Szakáll József* felügyelő szerint az idei üdülési szezonban *250—300 százalékkal növekszik az utasforgalom.* Ez azt jelenti, hogy az állomás dolgozóinak naponta nem kevesebb mint hat gyorsvonattal többet kell fogadniuk, illetve indítaniuk. Ez nem kis gondot jelent az állomás forgalmi dolgozóinak, hiszen a beerkezett vonatokat tárolni is kell valahol. Úgy határoztak, hogy erre a célra a raktári vágányokat használják fel.

Az állomás és környékének csinosítása már jóval az idény kezdete előtt megtörtént, nagyrészt a szocialista brigádok jóvoltából. Ugyanis ők hathatós támogatást nyújtottak társadalmi munkájukkal, segítették az állomás padjainak festését, valamint a park gondozásából is kivették a részüket.

A Balaton déli partjának két nagy állomásán, *Siófokon* és *Balatonbogláron*, valamint *Keszthelyen* a vasutasok gondosan készültek az üdülési idény forgalmának lebonyolítására, és szívesen is vállalták az ezzel járó többletmunkát. Bizonvára így van ez a többi állomáson is.

Sera Sándor

A szigetvári vasutasok

szeretnének lépést tartani a város fejlődésével

Szigetvárott történelmi gond, hogy szökik a víz. Pontosan 405 évvel ezelőtt *Zrínyi Miklósnak* azért kellett feladnia a vár védelmét, mert az életet tápláló *Almas-patak* kiszáradt. Persze, a modern technika korában ilyen gondolatok nem foglalkoztatják *Francsics József* állomásfőnököt, de tény, hogy a 97 méter mély kútjuk elapadt, s azóta csak drágán és kín-keservesen jutnak vízhez. Hogy mást ne mondjunk, *két 501-es és két 328-as szerkocsi Barcsról szállítja a vizet.* A laktanyában és a felvételi épületben bekötötték ugyan a vezetéket a városi vízmű szolgáltatásába, de az igen drága. Csatornadíjjal együtt köbméterenként 10 forint 80 fillérbe kerül. A kutatás — mert az is volt — megállt, mivel a fővárosi *Vízügyi Tudományos Kutató Intézet*, a VITUKI kútfúrói 150 méter mélyen találtak vizet, de a *Pécsi Vízügyi Igazgatóság* megtiltotta ennek a kútnak kihasználását.

Különleges igények

— *Az élet azonban nem állt meg* — mondja az állomásfőnök. — *Sok a munkánk, fejlődik a város. A negyedik ötéves terven 1100 lakás épül, és megkezdték egy ötszáz agyas új kórház létesítését is.* Fejlesztik a városi strandot, amelynek hévize Hajdúszoboszlóéval egyenértékű. A konzervgyár és a cipőgyár rekonstrukciója befejeződött, a Szentegáti Állami Gazdaság pedig megkezdte 40 ezer férőhelyes „sertésgyárának" építését. Az őszi időszakban állomásunkon cukorrépahegyek magasodnak, mivel újabban Szigetvár körzeti állomás lett. *A vasútnak időnként különleges kívánságokat is teljesíteni kell.* A Gépjavító Vállalat nemrégen jelentős megrendelést kapott az NSZK-ból, amelyet csak RS. 18,5 méteres speciális kocsikkal tud kielégíteni. Ebben az évben 30—40 ilyen tehervagonra van szükség. Mégcsak annyit, hogy *nálunk több a leadás, ezért gondot okoz, hogy az ötödik vágány mellett tönkrement a rakodóhíd,* s így a szomszédos réten kell mintegy 1100 tonna árut kirakni.

Van még egy különlegessége Szigetvár állomásnak. Ezt azok tapasztalták, akik reggel vagy este utazási célból vagy merő kíváncsiságból kisétálnak az állomásra: *nagy a személyforgalom.*

— *Valóban* — folytatja az állomásfőnök. — *Naponta 600—700 utas jön és megy. Állomásunk vonzáskörzetébe 27 község tartozik.* A személyszállítás az új, hatrészes motorvonatok üzembe állításával nemcsak meggyorsult, hanem kultúráltabb is lett. Amikor az első ilyen szerelvény befutott állomásunkra, az emberek el sem hitték, hogy ez visszi majd őket Kaposvárra. Valamennyien az állomáson tartózkodó régi, öreg vicinálisra szálltak. *Úgy kellett őket kocsiról kocsira menve meggyőzni, hogy a jövőben már ezzel közlekedhetnek.*

Az első sorokban

— S vajon az állomás dolgozóinak hasonlóan javultak-e az élet- és munkakörülményei?

— *Tavaly bevezettük a közbeváltó rendszert, így 210 órát dolgoznak vasutasaink. A ráépítéssel a bérek is kedvezően alakultak. Csak a három személypénztáros munkaidőbeosztásával van gond,* mivel huszonhárom órától négy óráig szünetel a pénztár, s így nehéz megfelelően beosztani az idejüket. Megoldatlan a szociális helyzet is. *Szeretnénk, ha ugyanolyan új, korszerű létesítményt kapnánk, mint a barcsiak,* ahol öltözőkön, mosdókon kívül oktatótermek is rendelkezésre állnak.

Szigetvár állomáson nincs szakszervezeti bizottság, csak egy bizalmicsoport működik. De azért régi, kipróbált mozgalmi munkások itt is lócskán akadnak. *Tóth József*, a szakszervezeti bizottság elnöke például már huszonöt éve látja el a megbízatását. A vasutasok az első sorokban dolgoznak azért, hogy az állomás lépést tartson a nagy léptekben fejlődő, történelmi nevezetességű várossal.

Molát Ferenc

Új városban

új pályaudvar épül

Rangjához méltó felvételi épületet kap Balatonfüred

Mint ismeretes, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa döntése értelmében *Balatonfüred* városi rangra emelkedett. Nagy esemény ez egy közösségben. Az urbanizáció nemcsak címet és rangot jelent, de fejlesztési kötelezettségeket is előír. Mert egy város nem születik, hanem lesz. Szorgos kezek teszik azzá.

Balatonfüred községi — most már városi — tanácsa az élet minden területén igyekszik lépést tartani a fejlődés követelményeivel. A több, mint tízezer lakosú város új lakónegyedei is ezt bizonyítják. Mikor — 1926-ban — *Rabindranath Tagore*, a nagy hindu költő hálafáját itt elültette, még csak nagyobb falu volt a Balaton északi partjának ez a jelentős települése. Ma már modern szállodák, új lakónegyedek jelzik, hogy Balatonfüred várossá kinevezése helyes, szükséges határozat volt.

A MÁV ebben az évben különösen nagy gondot fordít a *Balaton menti* vasútállomások korszerűsítésére. A hatalmas munka már a III. ötéves terv elején megkezdődött, s napjainkig hét balatoni állomást építettek újjá. További négy állomás újjáépítése ebben az évben fejeződik be. Igaz, ezek az állomások már nagyon rászolgáltak az újjáépítésre. A múlt század 70-es, 80-as éveiben épültek, a forgalom pedig — azóta — többszörösére növekedett. A Balaton mentén összesen mintegy 20 állomásépületet korszerűsítenek, illetve építenek.

Balatonfüreden, az új város régi vasútállomásával szemben javában folyik az új állomás építése, „váza" már áll, az épülő létesítmény mellett építkezési anyagok halmozódnak. Kétségtelen, hogy ez lesz az északi part legnagyobb, legkorszerűbb beruházása. *A Balaton északi „fővárosa" lesz Balatonfüred, illő, hogy vasútállomása is méltó legyen hozzá.*

Sallai István állomásfőnök a 35 millió forintos terv szerint 1972 első felében elkészülő új vasútállomásról nagy szeretettel beszél. Jól ismeri az építkezés minden mozzanatát, maga is alig várja, hogy mielőbb elkészüljön az új felvételi épület.

— *Talán nem is kell várni a jövő esztendő végéig* — bizakodik. — *A tervek szerint az 1972. évi nyári menetrend életbe lépése idejére az építők átadják az állomást, amely nemcsak szép, de korszerű is lesz.* Kétszintes lesz a felvételi épület, az első emelet kerül szintbe a vágánnyal, a földszint pedig az utcai frontal. A berendezések közül különösen nagy jelentőségű az integra dominó berendezés. Amennyire a tervet ismerem, a szociális létesítmények is korszerűek lesznek. Egyébként hármas komplexum a füredi beruházás, miután a MÁV mellett az Utasellátó és a Volán Vállalat létesítménye is lesz.

Biztos, hogy *Széchenyi István* is valahogy így álmodta meg a magyar tenger körüli vasúti közlekedés kulturáltságát...

V. J.

Módosult a MÁV Törzsgárda Szabályzata

Ebben az évben már számos olyan intézkedés történt, amely a vasutas dolgozók körében kedvező hangulatot eredményezett. Ezek között említhetjük: az 1964 előtt magasabb szakcsoportban átminősítettek hátrányos helyzetének rendezését, a forgalommal összefüggő munkakörökben foglalkoztatottaknál egészségromlás következtében alacsonyabb bérrel járó beosztásba kerülés esetén a 80 százalékos keresetkiegészítés bevezetését, a „csillagos" rendszer megszüntetését, a rangfokozati bérek június 1-től történő felemelését, a törzsgárdatagok erkölcsi és anyagi elismerésének bevezetését.

A vasutas dolgozók legaktívabb reagálása a *Hivatalos Lap* 13. számában közzétett. *Törzsgárda Szabályzattal* kapcsolatban nyílvánult meg. Az intézkedést általában helyesléssel fogadták, mert abban a vasúthoz hű, a vasúti munkát hivatásnak érző, hosszú szolgálati idővel rendelkezők fokozott megbecsülését látják.

Az egyetértés és a helyeslés persze nem volt osztatlan. Várható volt, hogy azok a dolgozók, akik 10—19 éves vasúti szolgálattal rendelkeznek, sérelmesnek tartják, hogy a bronz fokozatú kitüntetés mellett a szabályzat alapján nem részesülnek pénzjutalomban. A panasz jogos voltát senki nem vitatja. *Az illetékes vezető szerveket nem a szándék hiánya, hanem a rendelkezésre álló pénzügyi keretek akadályozták abban, hogy a több mint 50 ezer érintett dolgozó jogos igénye kielégítést nyerjen.* Határozott törekvés van azonban arra, hogy amint a MÁV gazdálkodási eredményei lehetővé teszik, ezt a jogos panaszt orvosolják.

Fentieken túlmenően sok panasz hangzott el a folyamatos vasúti szolgálati idők elismerésével és a nyugdíjba vonulók kitüntetésével kapcsolatban.

A Törzsgárda Szabályzat I. fejezet 2. pontja felsorolja azokat az eseteket, amikor a munkaviszonyt megszakítás esetén is folyamatosnak kell tekinteni. *A munkaviszony megszünését, a folyamatosság megszakítását azonban ezen túlmenően számos olyan ok előidézhette, amit ma nem lehet, vagy nem helyes a dolgozó részére felróni.*

A mezőgazdaság szocialista átszervezése idején pl. rövidebb, hosszabb ideig *sokan voltak távol népgazdasági érdekből.* Az 1956-os ellenforradalomi események kapcsán különböző okoknál fogva *igen sok dolgozónak szünetelt átmenetileg a munkaviszonya,* de az adandó első alkalommal visszatértek a vasúthoz. Ezek mind olyan esetek, amiért a dolgozókat nem helyes elmarasztalni.

Vannak olyanok is, akik valamilyen baleset, vagy egyéb okból, *esetleg fegyelmileg lettek elbocsátva, de később visszavételt nyertek és azóta becsületesen dolgoznak,* sőt többen közülük munkájuk alapján kitüntetésben is részesültek. Sokan vannak olyanok is, akik nem kellő megfontoltsággal, saját elhatározásból szüntették meg munkaviszonyukat, amit később megbántak és visszatértek a vasúthoz, s azóta szintén becsületesen dolgoznak.

Még súlyosabban érintette a szabályzat általános rendelkezés 2. pont utolsó bekezdése azokat, *akik 1971-ben vonultak, illetve vonulnak nyugdíjba* és a vasutasnapkor már nem állnak munkaviszonyban.

A felsorolt jogos panaszok alapján *a szakszervezetek elnöksége* május 18-i ülésén javasolta a Hivatalos Lap 13. számában megjelent szabályzat módosítását. A javaslatot a MÁV vezérigazgatója elfogadta és a május 29-i Hivatalos Lapban közzétette.

A módosítás lényege, hogy a törzsgárdatagság alapját képező időhöz a megszakításokkal eltöltött tiszta vasúti szolgálati időket össze kell számítani, függetlenül a megszakítás okától és tartamától. Az összeszámításra csak akkor nincs lehetőség, ha a dolgozó munkakönyvébe *„Kilépett"* bejegyzés van és a bejegyzés keltétől számítva még nem telt el 3 év.

Azok részére, akik 1971 január 1 és a vasutasnap közötti időben vonulnak nyugdíjba és a kitüntetésre érdemeket szereztek, azt a vele járó pénzjutalommal együtt a vasutasnap alkalmával kell részükre átadni. 1972-től kezdve a nyugdíjba vonulók az esedékes kiérdemelt kitüntetést nyugdíjbavonulásuk alkalmával kapják meg.

Lapunk legutóbbi számában is megírtuk, de szükségesnek tartjuk ismételten hangsúlyozni, *hogy az eltöltött vasúti szolgálati idő csak feltétele a törzsgárdakitüntetés adományozhatóságának.* A kitüntetésnél továbbra is figyelembe kell venni a II. fejezet 2. pontban felsorolt szempontokat, melyek elbírálása a szolgálati hely vezetője és a szakszervezeti bizottság hatáskörébe tartozik.

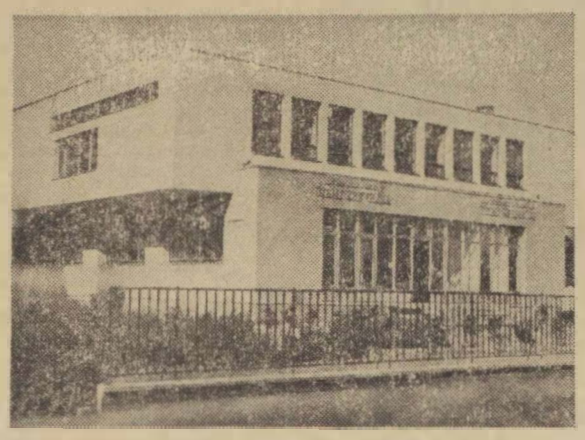
Kajcsa József
a közgazdasági osztály vezetője

A harmadik ötéves terv időszakában

Több mint 300 millió forint jutott szociális beruházásokra

A harmadik ötéves terv befejezése fontos állomás a MÁV korszerűsítésének útján. Ebben a tervidőszakban bontakozott ki a vasút nagyarányú rekonstrukciója. Ugyancsak a harmadik ötéves tervben kezdődött meg a népgazdaság más ágazataihoz viszonyítva elmaradt szociális ellátottság, s egészségügyi ellátás javítása.

A felmérések szerint a legalapvetőbb szociális hiányosságok felszámolásához mintegy félmilliárd forintra lett volna szükség. Ilyen nagy összeg azonban nem állt rendelkezésre. Az elért eredmények mégis figyelemre méltóak. *Öt év alatt nagyon sok szolgálati helyen épült új öltöző, mosdó, üzemi konyha, munkásszállás és különböző egészségügyi létesítmény.* Az alábbiakban ezekről számolunk be olvasóinknak.



A kiskunhalasi üzemi konyha és orvosi rendelő.

Az eszközök koncentrálása

A tervidőszakban 1967 volt az első olyan esztendő, amikor lehetőség nyílt számottevő hitel biztosítására, amellyel gyorsítani lehetett a következő évek fejlesztési előkészítő munkáit. Ennek tehát szerepe volt abban, *hogy 1968-ban már 61,8 millió forintot fordíthattunk a vasutasság szociális helyzetének javítására.* Ez az összeg 25 millió forinttal haladta meg az előző *két év* együttes, ugyanilyen célokra fordított összegét.

1968-ban elkészült többek között a *Hámán Kató* vontatási főnökség 850 személyes és a szolnoki járműjavító 750 személyes öltöző-mosdója, összesen 13,7 millió forintos költséggel. Felépült a 108 dolgozónak otthont adó szombathelyi munkásszállás, 4,3 millió forintért. Ezeken kívül számos kisebb létesítményt építettek a vasútigazgatóságok területén.

A következő esztendőben kevesebb pénz — 48 millió forint — állt rendelkezésre, ezért is *eszközeink koncentrálására* kellett törekedni. Ezt a tendenciát mutatja például, hogy amíg a korábban épített, szociális célokat szolgáló létesítményeinknek csupán 8—12 százaléka került egymillió forintnál többe, most már a beruházások 33 százalékának építési költsége haladta meg egyenként az egymillió forintot. *Elértük tehát, hogy több nagy befogadó képességű, az igényeknek jobban megfelelő szociális létesítményeket hozzunk létre a csomópontokon.* Ezeknek a létesítményeknek a sorából kiemelkedik a *Záhonyban* 160 gyermek részére épített bölcsőde és óvoda — amely nem kevesebb, mint nyolcmillió forintba került —, továbbá a *Kiskunhalason* épített korszerű orvosi rendelő, 6,1 millió forintos ráfordítással.

A tervezések és kivitelezések 1970-ben ismét gyorsultak. Az önálló szociális beruházásokkal párhuzamosan több üzemi beruházásra, bővítésre, rekonstrukcióra is sor került. Ily módon ismét szaporodott a dolgozók élet- és munkakörülményeit, szociális ellátottságát javító létesítmények száma. *Az 1970-ben felhasznált, a lemaradás csökkentésére fordított 159,1 millió forint éppen 52 százaléka az egész ötéves tervidőszakban felhasznált hitelnek.*

KNEB-vizsgálat, kormányhatározat

Hozzájárult ehhez, hogy a *Központi Népi Ellenőrzési Bizottság* 1969-ben átfogó vizsgálatot végzett, s megállapításai nyomán a vasutas dolgozók helyzetének, munkakörülményeinek és fegyelmének javítása tárgyában kormányhatározat jelent meg. *A határozat soronkívüli intézkedéseket sürgetett a szociális létesítmények üzemeltetése és a higiéniai követelmények terén fennálló hiányosságok megszüntetésére.* Szerencsére ezzel teljesen összhangban állt, hogy a Magyar Államvasutak és Vasutasok Szakszervezete évekre visszanyúló, következetes törekvése nyomán ekkor sikerült megfelelő hitelt biztosítani a soron levő feladatok anyagi terheinek fedezésére.

Ilyen előzmények után olyan létesítmények birtokába jutottak a vasutas dolgozók, amelyekkel méltán büszkélkedhetnek. Éppen csak utalunk néhányra: a *dunakeszi járműjavító üzemben* 21 millió forintos költséggel 900 személyes öltöző-mosdó, 1500 adagos üzemi konyha és egyszerre 250 személyt befogadó étterem épült; a *miskolci vontatási főnökség* dolgozói szintén mintegy 20 millió forintos költséggel létesített, 1332 személyes öltöző-mosdót, 600 adagos konyhát és 120 fős éttermet kaptak. Ezek már megfelelnek a követelményeknek.

Sok vagy kevés?

A munkaerőhelyzet javítása érdekében — és hogy a munkahelyüktől távol lakó dolgozók mentesüljenek a gyakori, fárasztó utazástól, s meleg étellel is el legyenek látva — *a tervidőszakban tizenegy helyen létesült munkásszállás, összesen 886 ággyal, továbbá 22 szolgálati helyen rendezték be az üzemi étkeztetést.* A 11 munkásszállás építése 30,9, az újabb konyhák, éttermek létesítése 33 millió forintba került.

A szociális beruházásokra felhasznált összegek pontosan *305 millió 747 ezer forintot tettek ki öt év alatt a vasútnál.* Sok ez vagy kevés? A kérdés megválaszolásánál ki lehetne abból is indulni, hogy szakemberek, közgazdászok szerint az összberuházásnak általában hányad részét szükséges vagy célszerű szociális célra fordítani. A szakirodalom azonban nem utal erre. Tény viszont, *hogy a MÁV teljes beruházása hozzávetőleg 25 milliárd forintot tett ki a tervidőszakban, s ennek alig több mint 1 százaléka a szociális létesítményekre fordított összeg.* Így bizony alacsony az arány, s kedvező megváltoztatásához alapos elemzésre, vizsgálódásra van szükség. Indokolja ezt az is, hogy a vasút azok közé a vállalatok, intézmények közé tartozik, amelyeknél nagyobb mérvű a szociális elmaradottság, nehezebb a munka, kedvezőtlenebbek az élet- és munkakörülmények, mint a népgazdaság sok más területén.

A visszapillantáskor természetesen látnunk kell *azokat a ráfordításokat is, amelyek csaknem kétmilliárd forintra rúgtak a harmadik ötéves terv idején,* és szintén vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását szolgálták. Az egészségügyre, üdülők, lakások, óvodák, bölcsődék, sportlétesítmények építésére, fenntartására, korszerűsítésére, az egyen-, munka- és védőruha-ellátásra szánt összegeket értjük a fenti ráfordítások alatt.

Rehabilitációs pavilon

A harmadik ötéves terv végrehajtásának egyik eredménye *a szolnoki, 300 ágyas MÁV-kórház, amely 90 millió forintba került.* Elkezdődött ugyanebben az időszakban az 1972-re elkészülő, 150 ágyas tbc-rehabilitációs pavilon építése *Budakeszin,* továbbá az idén átadásra kerülő, naponta 800 beteg ellátására alkalmas rendelőintézet létesítése *Debrecenben.* A két építkezésre eddig 30 millió forintot fordítottunk. A különböző egészségügyi berendezések és felszerelések beszerzése 46,7 millió forintot igényelt. *Az állami költségvetésből finanszírozott 189,6 millió forintos egészségügyi beruházásokhoz a vasút saját anyagi erőforrásából pluszként 21,6 millió forintot adott,* s többek között így létesült a miskolci járműjavító üzemi és fogorvosi rendelője, a kiskunhalasi üzemorvosi rendelő, a záhonyi szakorvosi rendelő. A 3. szakosztály irányítása alatt álló költségvetési szervek felújítási kerete *57,8 millió forinttal egészítette ki a vasút-egészségügyre, gyógyházakra, nevelőotthonokra fordított összeget.*

A vasút 1660 férőhellyel rendelkező 23 napközi otthonos óvodájának, bölcsődéjének fejlesztésére elszámolt kiadás: *10,4 millió forint.* Az igazgatói alap jóléti keretéből, illetve a MÁV nyereségéből képzett fejlesztési alapból 46,1 milliót költöttünk a 32 üzemi üdülő, hétvégi pihenő, valamint a balatonkenesei gyermeküdülő bővítésére, továbbá a vasutas kulturális és sportlétesítmények korszerűsítésére.

Az új tervidőszak küszöbén...

A tervidőszakban a MÁV 1636 lakást épített. A kivitelezési összeg meghaladta a 332 millió forintot. A legnagyobb volumenű lakásépítés Szolnokon volt, 1968-ban. Egy toronyépületben 74 lakás létesült. Ide sorolható nagyobb eredmény az is, hogy az utóbbi két évben a dolgozók lakásépítését 67 millió forinttal támogatta a vasút, ezzel 830 vasutas lakásgondját segítette megoldani.

Az egyen-, munka- és védőruha-ellátásra öt év alatt fordított kiadás összege *886 millió 392 ezer forintot tesz ki.*

A jövőre nézve is biztató eredmény, hogy a tervidőszakban egy-egy vasutas dolgozó átlagosan 12 742 forint szociális jellegű ráfordításban részesült. Ezenkívül egy dolgozóra 2026 forint, összegű szociális beruházás jutott.

Most, a negyedik ötéves terv kezdetén, jó érzés visszapillantani a megtett útra, a sok gonddal, nehéz munkával elért eredményekre. De ugyanilyen felemelő érzés előre tekinteni, mert ismerjük a célt, az eléréséhez nélkülözhetetlen programot. Tudjuk, hogy az út újabb szakasza még jobb eredményekhez, az élet- és munkakörülmények további javításához, a még meglevő szociális hiányosságok fokozatos megszüntetéséhez vezet.

Dr. Horváth Károly

S. O. S.-jelzések Kiskunfélegyházáról

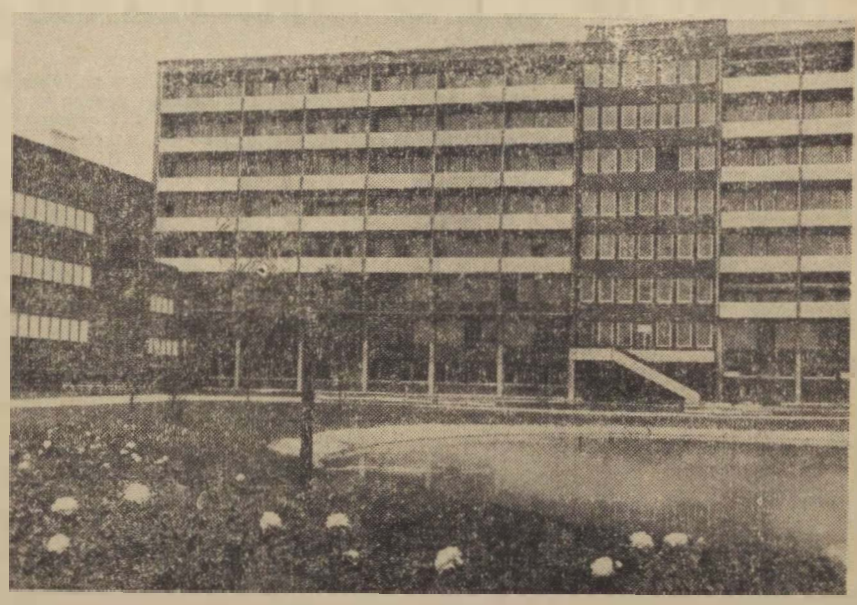
Kiskunfélegyházán még tavaly elkezdték az állomás felújítását, illetve bővítését. A munkálatokra tervezett mintegy 120 millió forintból 1970-ben 15 millió forintot használtak fel, ami jól érzékelteti, hogy a munka neheze még hátra van. *Terv szerint 1973. végére kell befejezni a csomópont teljes felújítását.*

Az idén elvégzendő feladatokra 30 millió forintot irányoztak elő. A meglevő nyolc sínpár még néggyel bővül, s a korszerű berendezésekkel felszerelt állomást ellátják gyalogos aluljárókkal is. Jelenleg a hatodik vágányt építik át, de 1971. október 31-ig mind a tizenkét sínpárt bekötik a Szeged felőli fejbe. A munkára jellemző, hogy a kivitelezést végző *Út- és Vasútépítő Vállalat 12. számú építésvezetősége* jelenleg 6 dömperrel és billenővel, 3 nagyteljesítményű munkagéppel, 110 főnyi gépkezelő, illetve műszaki és fizikai létszámmal dolgozik. Csak az idén felhasználnak 25 000 tonna zúzottkövet és 10 000 tonna bányakavicsot.

Így, látszólag minden rendben. Az építésvezető tájékoztatása szerint azonban: *„ha a MÁV nem lesz segítségünkre az anyagok biztosításával, akkor a határidőket tartani nem tudjuk".*

Sürgősen szükség lenne 7000 vágányfolyóméterhez elegendő felszíni anyagra, éspedig sínekre, kapcsoló szerelékre, 10 000 darab TU-jelű vasbetonaljra. Ahogy az építésvezető mondja: *„Ebben az évben vasbetonaljat egyáltalán nem kaptunk."* Az anyaghiányból származó munka-átcsoportosítás a forgalmi dolgozók amúgy is nehéz helyzetét súlyosbítja. Ami viszont az építők munkáját illeti, terven felüli, illetve ütemtervben meghatározott feladatot is elvállaltak, miután a beruházási szervek a csomópont kialakulása láttán újabb 15 millió forintot biztosítottak 3 tároló és javító vágány létesítésére, ezenkívül újabb 15 millió forintot a jelenleg *Szeged—Rókuson* levő mosóvágány Kiskunfélegyházára való áttelepítésére.

Koós Lajos



A szolnoki MÁV Kórház és Rendelő Intézet.

Laczkó Ildikó felvételei

Vállalati gazdálkodás és anyagi érdekeltség

A vasút első negyedévi munkájának tapasztalatai

Nem mindegy mennyit és hogyan szállítunk

Az eredményes munkát segítő ösztönzők érvényesülése a vasútüzemnél is fontos kérdés. A Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusán elhangzott hozzászólások ezt nyomatékosan kihangsúlyozták, sőt, a határozat is kimondja: *„Biztosítani kell, hogy a munkaverseny- és a prémium-célkitűzések összhangban legyenek, és a legfontosabb feladatok leggazdaságosabb végrehajtására ösztönözzenek."*

Az 1971. január 1-i hatállyal életbe lépett anyagi és erkölcsi ösztönzők kialakításánál alapvető cél volt: *a korábbi évekhez viszonyítva eredményesebb és gazdaságosabb munkára való ösztönzéssel biztosítsunk differenciált anyagi juttatást az érintett dolgozóknak.* Ehhez a keretet a MÁV Kollektív Szerződés jogszabálya adja.

Megnőtt az igazgatóságok érdekeltsége

Az új szabályozás számos új elvet tartalmaz, elsősorban a végrehajtó és a központi szolgálat területén Rendszerbeli leg a módosítás arra irányult, hogy *fokozza a területi önállóságot és felelősséget*, lehetőséget biztosítva központi célkitűzések előírusára, a funkcionális szervek javaslata alapján. További jellemzője, hogy a vasútüzem gazdasági hatékonysága érdekében a bérköltséget terhelő ösztönzési és jutalmazási alapok nagysága döntően a kollektív teljesítménytől függ, míg a további felhasználás hatáskörileg decentralizált, az adott vezető döntése alapján a bértömeggazdálkodás szabályainak betartásával.

A kollektív jellegű anyagi és erkölcsi ösztönzés a feladatokat tekintve általában *a vontató és vontatott járműpark jobb kihasználására, a termelékenység, a vonatközlekedés menetrendszerűségének és tervszerűségének fokozására, a szállítási egyenetlenségek kiküszöbölésére irányul*, összhangban a jelentkező igények kielégítésével és a vasutasok jövedelmi színvonala szempontjából rendkívül fontos pénzügyi eredménnyel.

A szabályozásban előtérbe került a vasútigazgatóságok érdekeltségi rendszere. Az igazgatóságoknál ez évben a prémiumrendszer és munkaverseny keretében *a teherkocsi-gazdálkodás hatékonyságának fokozása került előtérbe*, amely kulcskérdésnek tekintendő a népgazdasági igényeknek megfelelő szállítási feladat teljesítésénél. A kocsigazdálkodás javításához kapcsolódó érdekeltség komplex módon segíti elő a teherkocsiparknak az igényeknek megfelelő, optimális igazgatósági elosztását, *és ösztönöz a kocsikiegyenlítés végrehajtására, az átlagos kocsiforduló-idő csökkentésére.* Az eddigi tapasztalatok egyértelműen arra utalnak, hogy a szóban levő dinamikus és komplex feladat kiválasztása ösztönzési szempontból helyesnek bizonyult.

A vasútüzem első negyedévi eredményei ismertek. Rendelkezésre állnak azok a tapasztalatok, amelyek a hátralevő időszakban hasznosíthatók az áruszállítás zavartalan lebonyolítása érdekében. A központi és végrehajtó szolgálat dolgozóinak jövedelemszintjéhez szorosan hozzá tartoznak a bérköltségként elszámolható prémiumok és jutalmak, ezért nem lesz felesleges foglalkozni az elmúlt negyedév eredményeivel. Az első negyedévi eredmények alapján *a májusi bérfizetés alkalmával kerültek folyósításra azok a prémiumok, amelyek differenciáltan, mintegy 30—60 százalékkal alacsonyabbak a tervezettnél.*

Nagyobb gondot a minőségi munkára

Az első negyedévi szállítási teljesítmények az előirányzatnak megfelelően alakultak. *A jelentkező szállítási igényeket a vasút kielégítette, mintegy 1 millió tonnával több árut szállított az elmúlt év azonos időszakához képest.* Ez a vasutasok erőfeszítéseinek eredménye, különösen ha figyelembe vesszük, hogy az előszállításra jellemző adatok is mind az operatív előirányzathoz, mind a bázisidőszakhoz képest kedvező képet mutatnak.

A vasútüzem szempontjából fontos minőségi munkának azonban hiányosságai is voltak. *Az okok a januári és februári áruszállításokkal kapcsolatos gépre várások, vonatácsorgások nagy számában, valamint az átlagos kocsiforduló-idő növekedésében keresendők.* Zökkenők mutatkoztak az év első két hónapjában Záhony és térsége kocsiellátásában is, amely hátrányosan befolyásolta a hálózat egész munkáját. Kedvezőtlenül alakult a mozdonyok kihasználása, amelynek következménye, hogy *a tervezett önköltségcsökkentést az első negyedévben nem értük el.* Mindezek éreztetik hatásukat a kitűzött szintek alacsony teljesítésében, mind a végrehajtó szolgálat, mind a központi szolgálat területén, szoros összefüggésben az alacsony prémium- és jutalmazási keretekkel.

A MÁV vállalati gazdálkodási rendszerétől az anyagi érdekeltség nem választható el. A tudatos munka- és üzemszervezés tartalékainak kiaknázásával lényegesen javíthatjuk eredményeinket, hiszen ez a feltétele annak, hogy magasabb juttatást lehessen kiérdemelni. A vasútigazgatóságok anyagi érdekeltségének céltudatos irányítása szempontjából az üzemviteli munkában lényeges javulás csak márciustól állapítható meg. Ugyanis a teherkocsik kapacitásának kihasználása a már említett feladat előírása óta kedvezően alakult. *Ezzel egyidejűleg a MÁV áruszállítási munkája is javult*, mintegy alátámasztva a vasút üzemvitelének munkájában bekövetkezett kedvező változást.

Cél: a gazdaságos üzemeltetés

A vasut 1971. évi célkitűzései szoros összhangot képeznek a munkaverseny-mozgalommal, az anyagi és erkölcsi elismerések adományozásával, az azzal járó jutalomösszegekkel. A tapasztalatok azonban arra intenek, hogy a fő tevékenységgel összefüggő feladatok ellátása mellett *alapvetően fontos kérdésnek kell tekinteni a gazdaságos üzemeltetést*, amely pénzügyi eredményterv ünk teljesítéséhez szükséges, és többet kell törődni a vasút költségeit alakító tényezőkkel is.

Az anyagi és erkölcsi ösztönzési rendszert úgy kell alkalmazni a gyakorlatban, hogy a központi irányítás keretében is biztosítsa a szállítási feladatok gazdaságos végrehajtását, az önállóság érvényesülését, a szakszolgálatok szoros együttműködését.

Jakab István

294 millió forint beruházással:

az év végére befejezik a szobi fővonal villamosítását

A *budapest—szobi* vasútvonal a MÁV egyik nagy forgalmú nemzetközi fővonala. A hazai áru- és személyszállítási igények — köztük jelentős elővárosi személyforgalom — kielégítése mellett nagy volumenű tranzitszállítások bonyolódnak a vonalon. Mindez indokolttá tette a 65 km hosszú, kettősvágányú fővonal teljes korszerűsítését, valamint villamosítását.

A pálya felújításán már harmadik éve dolgoznak. Az ez évi programban az utolsó, a *Verőcétol—Szobig* terjedő vonalszakasz munkálnak elvégzése szerepel. A pálya 120 km/óra sebességre épül, azonban jelenleg még — a már átépített szakaszokon is — csak 100 km/óra az engedélyezett sebesség.

A vonalon levő középállomások, *Rákosrendező, Rákospalota-Újpest, Vác* és *Szob* később kerülnek átépítésre. Ezeken az állomásokon most csak az átmenő fővágányok cseréjére kerül sor. A villamos felsővezetéktartó oszlopok azonban minden állomáson úgy kerültek, illetve kerülnek felállításra, hogy a később sorra kerülő rekonstrukciós igényeknek megfeleljenek.

A budapest—szobi vonal villamosítási munkái 1970 őszén kezdődtek. A beruházási program teljes költségelőirányzata: *294 millió forint*. A villamosítási programban a villamos felsővezeték építésén kívül jelentős távközlő- és biztosító berendezés, energiaellátási, térvilágítási, valamint magasépítési munkák is szerepelnek.

A villamosítási munkák határidőre, *1971 végére történő befejezésére*, valamint a pályaépítési munkákkal való koordinálásra részletes intézkedési terv készült, mely a beruházást végző, valamint abban közreműködő szervek részére — tervező, beruházó, kivitelezők, üzemeltető — megszabja a legfontosabb feladatokat. A terv tartalmazza a munkák végrehajtásához szükséges és csak nagy nehézségek árán biztosítható vágányzárak ütemtervét is. A nagy forgalom miatt a legszükségesebb vágányzárási igényeket részbeni forgalomelterelésssel, valamint éjjel-nappali vágányzárak és vonatpótló autóbuszjáratok biztosításával lehet kielégíteni.

A pályafelújítási munkákat *a MÁV Budapesti Építési Főnökség* végzi. A villamos felsővezeték építését és szerelését Budapest Nyugati pályaudvar—Nagymaros között a *MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség*, míg Nagymaros és Szob között a csehszlovák *Elektrizace Zelezniceny* prágai vállalat végzi.

A villamosítással összefüggő vonalkábelt teljes hosszúságban — több mint 60 millió forint értékben — a csehszlovák *Automatizace Zelezniceny Dopravy* vállalat fekteti és szereli.

A pályaépítők Verőce és Szob állomások között dolgoznak. A felsővezetéktartó oszlopok állítása Verőce és Nagymaros állomások között a befejezéshez közeledik. Vác állomáson pedig most kezdődött. A felsővezeték szerelése Göd állomásig elkészült. A csehszlovák kivitelezésben készülő vonalkábel fektetése már jelentős részben elkészült.

Az Utasellátó szakmai bemutatója a Budapesti Nemzetközi Vásáron



Vámos István az Utasellátó Vállalat kereskedelmi igazgatója ismerteti a Wittenborg cégtől vásárolt automaták használatát.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az *Utasellátó Vállalat* a dán *Wittenborg* automatagyárral közösen rendezett szakmai bemutatót a *Budapesti Nemzetközi Vásáron*. Az említett gyár ugyanis szerződéses viszonyban áll az Utasellátóval, amely a hazánkban bármely üzem vagy gyár részére felállítandó Wittenborg-automaták garanciális kezelését és javítását vállalja.

Jellemző az automaták gyors terjedésére, hogy a múlt év végén már 600 ételt—italt kiszolgáló gép üzemelt Magyarországon, s közülük 430 darab *— tehát az egész állomány 71 százaléka — az Utasellátó kezelésében volt.*

Igen kedveltek a pályaudvarokon üzemelő gépek, hiszen a nap minden órájában az utazóközönség rendelkezésére állnak. *Csupán 1970-ben 1 millió 600 ezer adag kakaót, 650 ezer adag presszókávét, több mint 4 millió adag hűtött szörpöt és csaknem 4,5 millió forint értékű ételt szolgáltak ki a pályaudvari automaták.* Általuk összesen mintegy 19 millió forintos árbevételhez jutott a vállalat. Ezenkívül hat balatoni kempingben és jónéhány gyárban, üzemben is kitűnően elégíti ki az igényeket a gépi eladás. Így például az *Északi járműjavítóban* szintén dicsérik a dolgozók a felállított automatasort.

A Budapesti Nemzetközi Vásáron most olyan gépeket is bemutattak, amelyek a hűtőrekeszből kiválasztott ételt — virslit, lecsós kolbászt stb. — infravörös sugárzókkal pillanatok alatt a kívánt mértékben felmelegítik. Az Utasellátó a negyedik ötéves terv időszakára kidolgozott programja szerint évről évre növeli az automaták számát és áruik választékát.

Automatizálás európai színvonalon

Új távbeszélő rendszer létesül a szobi fővonalon

„Automata kapus" a Nyugati pályaudvaron

Kiváló eredmenyek fémjelzik a budapesti *MÁV Távközlési és Fenntartási Főnökség* eddigi munkáját, s a közeljövőben megvalósuló tervek is méltán keltik fel a társszolgálati ágak dolgozóinak érdeklődését. Erről beszélgettünk a napokban a főnökség vezetőivel: *Bakacsi András* vezető főmérnökkel és *Völgyi Tiborral*, a szakszervezeti bizottság elnökével.

— *Az elmúlt időkben egyik legnagyobb munkánk a távgépíró- és távbeszélő-hálózat automatizálása volt* — mondotta Bakacsi András. — Részben ennek elismeréséül kaptuk meg nemrég a vezérigazgatói dicséretet, valamint a budapesti igazgatóság és a területi bizottság jubileumi zászlóját. *Az automatizálással elértük a korszerű, európai vasutak magas műszaki színvonalát, ami egyúttal számottevő gazdasági megtakarítást is eredményez.*

Negyven szocialista brigád

A szakszervezeti bizottság elnöke a jól szervezett mozgalmi munkát párhuzamba állítja az elvégzett szakmai feladatokkal.

— *Főnökségünk 534 dolgozója közül 426-an szocialista brigádba tartoznak* — magyarázta okalmondóan. — A negyven brigád közül négy elnyerte a bronz, öt az ezüst fokozatot, egy pedig az arany jelvényt is kiérdemelte. A közelmúltban ismét kinyilvánított erkölcsi és anyagi elismerés további kedvet, lendületet adott az újabb, nagy erőpróbákhoz.

A beszélgetésbe bekapcsolódott *Szalontai Lajos* csoportvezető is, s nyomban sorolta a főnökség dolgozói előtt álló feladatokat:

— *A budapest—szobi fővonal villamosítása szükségessé tette a vonali távbeszélő-hálózat korszerűsítését. A most kiépülő új rendszer 24 kapcsolási lehetőséget biztosít majd.* Az egyik újdonság az lesz, hogy a központon át közvetlenül lehet beszélni a csehszlovák vasút szolgálati helyeivel. Hasonló, átalakítási munkálatokat végzünk *a tokod—almásfüzitői* vonalon is, ezenkívül bővítjük a komáromi gurító hangszórórendszerét, ugyanott a rendezőben visszabeszélő telefonokat szerelünk fel a vágányok között. Tizenöt nagyobb szolgálati helyen új forgalomirányító vezérlőasztalt építünk be. A *Nyugati pályaudvaron* pedig javában szerelik már az *„automata kapust"*, amely hasonlít a Keletiben bevált utastájékoztató berendezéshez. A vágányok végén levő készüléken és az úgynevezett nagytáblán mindenkor leolvasható az induló vonatok iránya, helye és ideje. A munka részben kísérleti jellegű, mert *amelyik utastájékoztató rendszer jobban beválik a gyakorlatban, azt fogjuk alkalmazni a többi nagyállomáson is.*

Völgyi Tibor közben egy kimutatást vett elő a táskájából. A papíron előre — öt évre — betervezett külföldi utazások vannak feltüntetve. A főnökség által szervezett kirándulásra, túrára bárki jelentkezhet, ha kedve van szétnézni határainkon túl. Illetve ha kulturális és szakmai ismereteit így módon is szeretné gyarapítani. Nem titok az sem, hogy a betervezett külföldi út bizonyos mértékig jó munkára és hűségre kötelezi a jelentkezőt.

Megoldatlan problémák

A szolgálati főnökség persze a hazai tapasztalatok gyűjtését is szorgalmazza, segíti. Ezt az egyik brigádnapló átlapozása nyomán állíthatjuk. *„Megtekintettük a lakihegyi adót ...", ... ellátogattunk a budapesti Akkumulátorgyárba"* — efféle bejegyzéseket olvashatunk.

— Vannak-e gondok, problémák?

— *Ahol fény ragyog, ott árnyéknak is kell lennie* — válaszolt a vezető főmérnök. — *Nem ritka az anyaghiány, és több gépkocsira lenne szükségünk.* Ez utóbbi problémát főként télen érezzük, amikor egy-egy sürgős vonali munka megkésik, s dolgozóink egy pillanatra sem tudnak sehová behúzódni a hideg szél vagy az eső és hó elől, kilométerekre távol minden lakott településtől ... Ám a kiadott, részünkre meghatározott munkát minden körülmények között elvégezzük.

S ez valóban elhalványít minden árnyékot.

Gergely József

Dr. Mészáros Károly látogatása az Utasellátó Vállalatnál

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója május 18-án látogatást tett az Utasellátó Vállalat központjában és beszélgetést folytatott a vállalat vezetőségével.

A beszélgetésen részt vett: *Szabó Antal* főtitkár, *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes és *Lénárdt József*, a KPM Személyzeti- és Oktatási Főosztály vezetője.

Tóth László a vállalat főigazgatója tájékoztatta a vendégeket az Utasellátó munkájáról, ez év első négy hónapjának eredményeiről, gazdálkodásáról, és a megívó beruházási, ruellátási és egyéb problémákról.

A vendégek elismeréssel nyilatkoztak a vállalat eddigi munkájáról. Mint ismeretes, az Utasellátó 1970. évi eredményes munkájával kiérdemelte a *Kiváló vállalat* címet. Végezetül felhívták a vállalat vezetőinek figyelmét: *kövessenek el mindent annak érdekében, hogy a nyári hónapokban a pályaudvarokon és a vonatokon tovább javuljon a kulturált vendéglátás, az utasok kiszolgálása.*

Mindenki brigádtag

A *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* vezetősége a legutóbbi értékelésnél igen eredményesnek minősítette a 3-as üzem szocialista brigádjának munkáját. Ennek során a nyolctagú *József Attila* brigádnak az arany fokozatú kitüntetést ítélték oda, hozzá a személyenként járó 800 forint jutalommal. A *Mars*, a *Haladás* és a *Barátság* brigád 21 tagja ezüst brigádérmet kapott.

Ez év januárjától a 3-as üzem minden dolgozója szocialista címért versenyző brigádba tartozik.

Vasutas szívvel

A Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki Mrovcsák Józsefet



Szombaton — május 22-én — még Balatonkenesén a tömegsport, általában a sport jelentőségéről, emberformáló, egészséget védő hatásáról tartott előadást a szakszervezeti bizottsági titkároknak. Hétfőn — május 25-én délután — nyugalomba vonulása alkalmából *Szabó Antal* főtitkártól vette át a *Munka Érdemrend* arany fokozatát *Mrovcsák József*, a vasutasszakszervezet sportelőadója. Akkor, azon a hétfői napon láttuk először a meghatottság jeleit keményvonású, markáns élű arcán.

Vagy máskor is? Egy-egy bajnoki mérkőzés után, ha csapata, a BVSC veszteségként hagyta el a régi Szőnyi úti pályát? Amikor az egész Budapesten híres *Honti — Mondovics — Mrovcsák* fedezetsor (akkor még így hívták a mai középpályásokat) nem emlékedett a mezőny fölé? *Mert szigorúbb kritikusa nem volt teljesítményének, mint ő maga.* Talán ezért is fogadták el bírálatát később, amikor már vezetőként szolgálta a sportot, a vasutas dolgozók testnevelésének, verseny- és tömegsportjának fontos ügyét.

Majdnem négy évtizeden keresztül — 1935-től 1971 közepéig — állt a vasutassport rendelkezésére, mindig csupa szívvel, hihetetlenül nagy akarással, odaadással. A BVSC-évek után újabb vasutascsapat, az ugyancsak angyalföldi MÁV Előre következett. Annyi szép emlék maradandó élmény fűződik ezekhez az évtizedekhez, hogy — ha bőbeszédű lenne — akár napestig mesélhetne róla.

De Mrovcsák József nem tartozik a bőbeszédű emberek közé. Minden, a vasutassporttal összefüggő dologra élesen, vizsgálóan figyelt oda évtizedeken keresztül, aztán önmagában dolgozta fel először — alaposan —, hogy mit lehetne és mit kellene tenni. Ez volt a munkastílusa. *Mindig alapos mérlegelés után, határozottan mondotta meg véleményét, javaslatát, elképzelését,* olykor szigorúnak tűnő, de megértést tanúsító álláspontját.

Ha különösen jó kedve volt, szívesen beszélt a fiataloknak a letűnt évtizedek nagyjairól. *Lantos Mihályról*, aki a MÁV Előréből indult arra az útra, amely az 1950-es évek nagy magyar csapatához, az *„aranycsapathoz”* vezetett. *Honti Györgyről*, egykori fedezettársáról, aki a magyar labdarúgás legmagasabb posztján hosszú évekig szolgálta — eredményesen — az egyetemes magyar futballsport ügyét, és mindig talált időt arra is, hogy a vasutasok sportját segítse.

Mrovcsák Józsefnek a „szíve” is vasutas. Családot úgy alapított, hogy a szűkebb, a vasutascsaládban keresett élettársat. És amikor eljött a versenyszerű sportolás idejének alkonya, akkor is hű maradt: *a vasutasszakszervezetben sportvezetőként dolgozott nyugdíjazásáig, 23 és fél évig, vasutas szívvel, becsülettel.*

— Mit csinálsz majd a hosszú nyugdíjasnapokon — kérdeztük, és — sok évtizedes ismeretségünk, barátságunk nyomán — nem is csodálkoztunk a természetes hangú válaszon:

— *Mit? Hát sportolni fogok. Talán visszavesznek még a vasutas Öregfiúk csapatába. Aztán remélem, hogy számítanak a munkámra a régi irodáimban is. Végtére is nem búcsúztam el a vasutas sporttól, hanem csak nyugállományba kerültem ...*

Ez szép válasz volt, Jóska, azaz bocsánat: *Józsi bácsi.*

Vedres József

A nyugdíjasokért

A szombathelyi területi bizottság mellett működő nyugdíjas szakbizottság példás munkát végez. 3300 munkából kiöregedett *Vas, Zala* és *Veszprém* megyei vasutas mindennapos gondjaival foglalkoznak. Szakszolgálatonként törődnek a nyugdíjasokkal. *Segítenek kulturális, lakás, nyugdíj, egészségügyi, szociális és egyéb gondjaikon.* Jó kapcsolatokat építettek ki az aktív dolgozókkal, azokkal, akiknek annak idején átadták a stafétabotot. Az idős, nyugdíjas vasutasok szívesen adnak szakmai tanácsokat a fiataloknak, s cserébe a legkülönfélébb segítséget kapják tőlük.

A szakbizottság aktívái között 20—25 éve nyugdíjban levő vasutasok is dolgoznak. A 82 esztendős *Horváth Lajos* 15 éve vállalta el a bizalmi feladatokat. Azóta lelkiismeretesen, hozzáértően foglalkozik társai napi gondjaival.

A nyugdíjasok részére *Körmenden és Sárvárott* klubot hoztak létre közösen a helyi tanácsi szervekkel. Szombathelyen is terveznek, s ehhez a szakszervezet és az igazgatóság segítségét kérik.

Sz. T.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottság és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

19. számból: 106177/1971. 6. D. Iparvágányokban végzett vegyszeres gyomirtás díjának újabb szabályozása.

20. számból: 108426/1971. 1. D. MÁV havibéres dolgozók rangfokozati bére.

108251/1971. 3. B. Az általános jövedelemadóról szóló 4/1969. (I. 25.) PM. sz., valamint a községfejlesztési hozzájárulásról szóló rendelet végrehajtása.

108252/1971. 3. B. Általános jövedelemadó kötelezettség adóköteles másodállásnak, illetve mellékfoglalkozásnak minősülő, munkaviszonyon kívüli jogviszony esetén.

Lakáscsere

— **Vasutas özvegy nyugdíjas** elcseréln é társbérleti, 2 nagy szoba és konyha saját használatú közös előszobából álló tanácsi bérleményét megegyezés szerint ráfizetéssel, két szoba összkomfortos lakásra, Budapest területén. Cím: özv. Babarci Jánosné, Bp, VI., Benczúr u. 5. II. 15. Érdeklődni lehet: szerdán és csütörtökön 15—20 óra között.

— **Eltartási szerződést vállalna** megegyezés szerint 5 évi előfizetéssel fiatal házaspár. Albérlet is érdekel. Érdeklődni lehet: Ress János, Bp, VI., Szondy és Székely Bertalan utca sarok, zöldségüzlet.

— **MÁV-lakótelepen,** (Budapest, XV., Lenin u.) levő. új, modern, utcai, loggiás, külön bejáratú, 2 szoba, komfortos, kisméretű lakásomat elcserélném megegyezéssel tanácsi 2 és fél vagy 3 szobás komfortos vagy összkomfortosra, lehetőleg a Belvárosban. Érdeklődni lehet: 15—21-es üzemi telefonon, 8—16 óra között.

Pedagógusnapi köszöntő

A korán beköszöntött nyár napsugarainak ragyogó fénye érlelően simogatja a határt. Az ősszel elvetett mag kalászba szökkent és sárguló feje a föld felé tekintget. Mintha közös vonása lenne az embernek és a természetnek, hogy az őszi vetésnek nyáron kell beérnie. A felnőtt és gyermekfejekbe szeptemberben elültetett magnak is a nyárban kell a termést meghoznia. Csakhogy ez a mag a pedagógusok — mint gondos gazdák — féltő vigyázása, szerető ápolása révén kel ki, izmosodik, s érik különböző szintű tudássá.

A pedagógusnapon a betűvetőktől az egyetemi nemesítőkig minden pedagógust tisztelettel és megbecsüléssel köszönt az ország. Köszöntjük őket mi is és köszönettel adózunk az áldozatos, odaadó, becsületes munkáért, amellyel vasutas dolgozóinkat hozzásegítik a magasabb tudás, az elmaradt képzettség megszerzéséhez, műveltségi színvonaluk emeléséhez. Esti iskolákban és levelező tagozatokon közel ötezer vasutas dolgozó igyekszik ismereteit gyarapítani, a magasabb tudást megszerezni, hogy szakképzettségének emeléséhez szükséges alap birtokába jusson.

A vasutas dolgozók nevében nyújtjuk át minden pedagógusnak a hála virágaiból kötött csokrot és kívánjuk, hogy továbbra is erőben és egészségben végezzék munkájukat, önmaguk örömére, megelégedésére, a gyermekek és felnőttek javára, a szocialista haza hasznára.

Brigádvetélkedő Debrecenben

A debreceni vasútigazgatóság szocialista brigádjai is részt vettek azon a vetélkedőn, amelyet a *Hajdú-Bihar* megyei művelődési központ hirdetett meg *Korunk valósága* címmel.

A vetélkedőre 12 brigád nevezett be, de a május 10-én megtartott üzemági döntőn már csak hát brigád küzdött a továbbjutásért. Közülük első lett a *Kandó Kálmán* szocialista brigád (151 ponttal), a második helyre pedig a *Bokányi Dezső* brigád került (143 ponttal), így ők vesznek részt a további versenyben.

Az igazgatóság szakszervezeti bizottsága dícséretben részesítette a vetélkedőn részvevő szocialista brigádokat a színvonalas felkészülésért, s elismerését fejezte ki a pártatlanságáról tanubizonyságot tett zsűri tagjainak, valamint a játékot kitűnően vezető *Isaszegi Istvánnak.* **Kecskés Gábor**

Nyugalomba vonult dolgozókat búcsúztattak az Utasellátó Vállalatnál

Az *Utasellátó Vállalat* májusban ünnepélyes keretek között rendezte meg 109 nyugalomba vonult dolgozójának kitüntetéssel egybekötött búcsúztatóját és jutalmazását a *Keleti pályaudvar* kultúrtermében.

— Sajnálattal veszünk búcsút nyugalomba vonuló dolgozóinktól és elismerésünket fejezzük ki nehéz, fáradságos munkájukért. Önöknek nehezebb sorsuk volt, mint a helyükbe lépő fiataloknak. Ők már jobb munkakörülmények között dolgozhatnak. A vállalat vezetői és az a hatezer dolgozó, akikkel együtt dolgoztak, jó pihenést, jó egészséget kívánnak önöknek. — Ezekkel a szavakkal köszöntötte *Tóth László*, az Utasellátó Vállalat főigazgatója a nyugalomba vonulókat.

Ezután a főigazgató kitüntetéseket adott át. A *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetést 4, a *Belkereskedelem Kiváló Dolgozója* kitüntetést 1, a *Vállalat Kiváló Dolgozója* jelvényt 22 nyugalomba vonult dolgozó kapta. Főigazgatói dicséretben 46-an, pénzjutalomban 27-en, tárgyjutalomban 9-en részesültek.

A Dunakanyarban rendezik a vasutas természetbarátok találkozóját

A *vasutas természetjáró szakbizottság* június 19-én és 20-án a *Dunakanyarban* rendezi meg a vasutas természetbarátok hagyományos találkozóját. A találkozón a szervezett természetjárók mellett a természetjárást kedvelő vasutasok és családtagjaik is részt vehetnek. Bár a *Leányfalu* északi oldalán levő campingházakban korlátozott az elhelyezés, mód van azonban sátrak felállítására.

A kétnapos találkozón a hagyományoknak megfelelően gazdag program várja a részvevőket. *Az első nap kirándulásokra kerül sor* a környéken, majd este vasutas együttesek adnak műsort. Vasárnap reggel zenés ébresztővel kezdődik a nap. Az elméleti verseny — a kiírás szerint — 9 órakor kezdődik. Egy óra múlva, helyszíni nevezéssel, ügyességi versenyt rendeznek, melyen korhatár nélkül indulhatnak a részvevők. *A természetjáró szakosztályvezetők értekezletét 11 órakor tartják.*

HÍREK

— **Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter** a jugoszláv szövetségi végrehajtó tanács (kormány) meghívására május 24-én ötnapos hivatalos látogatásra Jugoszláviába érkezett. Dr. Csanádi György megbeszéléseket folytatott a Magyarországot és Jugoszláviát érintő közös közlekedési és hírközlési kérdésekről. Belgrádon kívül látogatást tett Horvátországban és Crna Gorában.

— *SZELLEMI VETÉLKEDŐ. Május 7-én, a Győzelem napja 26. évfordulója alkalmából jól sikerült szellemi vetélkedőt rendezett a szombathelyi vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete. A fiatalok elhatározták, hogy a jövőben gyakrabban rendeznek hasonló összejöveteleket.*

— **Rödönyi Károly,** a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese május 24-én érkezett haza Londonból, ahol a nemzetközi vasútegylet (UIC) közös kongresszusán társelnöki minőségben vett részt.

— *FILMCSEMEGÉK. Nagysikerű archív filmek bemutatása szerepel a Törekvés Művelődési Ház júniusi programjában. Bemutatásra kerülnek: Az én lányom nem olyan, az Alvilág királya, Sztriptiz bár a sohóban, Dzsingisz Kán utóda és a Brodway melody című filmek.*

— **A politikai oktatásban is példát mutattak a hatvani vasutas nők.** Hatvan állomáson a most befejezett oktatási évadban a Társadalmunk időszerű kérdései tanfolyam egyik csoportját 25 nődolgozó alkotta. Ez a csoport, mind a látogatottságot, mind az aktivitást illetően egyike volt a legeredményesebbeknek.

— *NYUGDÍJAS TALÁLKOZÓ. A MÁV Tervező Intézet vezetői, párt- és szakszervezeti bizottsága május 12-én nyugdíjas találkozót rendezett az intézet kultúrtermében. A meghitt, családias légkörben lezajlott találkozón jól érezték magukat a nyugdíjasok.*

— **Tanácstagok.** Komárom város tanácsában öt vasutas és hét vasúti dolgozó családtagja tevékenykedik. Tanácstaggá választották legutóbb Szépe Kálmánt is, az állomás szakszervezeti bizottságának titkárát.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan: Csizmazia Béláné Szombathely; Szép Ferenc, D. Nagy János Szolnok: Ehendesetky Szabó Péter Kiskundorozsma; Czeglédi Sándor, Kecskés Gábor, Marosán Pál Debrecen; Máté rai János, Kézy Béla Záhony; Dömény Ferenc Békéscsaba; Nagy Antal Géza Nagykanizsa; Csongrádi Mihály Komárom: Murányi Tibor Bánréve: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Császár István Szombathely: Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

JÚLIUS 13—23 KÖZÖTT

Nemzetközi ifjúsági labdarúgótorna a Szaktanács és az MLSZ közös rendezésében

A *Szakszervezetek Országos Tanácsa* a *Magyar Labdarúgó Szövetséggel* közösen ez évben is megrendezi a nemzetközi ifjúsági labdarúgótornát. Mint ismeretes, tavaly a felszabadulás 25. évfordulója tiszteletére első ízben megrendezett tornát, melyen négy magyar szakszervezeti válogatott és négy külföldi csapat vett részt, *a vasutas ifjúsági válogatott nyerte.*

A múlt évi torna a várakozásnak megfelelő eredménnyel zárult. Ezért a Szaktanács Sportalosztálya elhatározta: *minden évben lehetőséget biztosít a legjobb ifjúsági labdarúgóknak, hogy nemzetközi torna keretében összemérhessék tudásukat.* Az idén hat magyar és hat külföldi csapat vesz részt a tornán, jövőre pedig 16 csapatot hívnak meg. A magyar színeket a *Bányász*, az *ÉDOSZ*, a *Vasas*, a *Vasutas*, a *KPVDSZ* és az *Építők* szakszervezeti válogatottja képviseli. A külföldiek közül a *szovjet*, a *lengyel* és az *NDK* szakszervezeti válogatott mellett az osztrák *ASKÖ*, az olasz *S. S. C. Napoli* és egy *csehszlovák* ifjúsági csapat indul.

A szervező bizottság a csapatokat négy csoportba osztotta. Az elő- és középdöntőket, amelyek július 13-án kezdődnek, ezúttal is vidéken *Békés, Szolnok, Veszprém* és *Somogy* megye különböző városaiban, illetőleg a megyeszékhelyen bonyolítják le az SZMT és a helyi sportszervek rendezésében. *A döntő színhelye pedig ismét a csepeli stadion lesz.* A csepeli döntővel egyidőben, július 22-én és 23-án nemzetközi atlétikai versenyre is sor kerül három ország, a *Szovjetunió, Lengyelország* és *Magyarország* legjobb szakszervezeti atlétáinak részvételével. A kétnapos versenysorozatról a televízió helyszíni közvetítésben számol be, a döntő második félidejét pedig a rádió is közvetíti.

A szervező bizottság, melynek vezetésével *Szabó Antal* főtitkárt bízták meg, az elmúlt napokban megtartotta első ülését és megkezdte munkáját. Tervszerűen halad a szakszervezeti válogatottak kialakítása is. A vasutas ifjúsági válogatott keretet a kultúrnevelési és sportosztály által kiírt területi bajnokság döntői után állítják majd össze. A válogatottat ezúttal is *Gyarmati János* mesteredző és *Simonyi Ferenc* edző készíti fel a tornára. Ahhoz, hogy a 18-as keretbe a legjobbak kerüljenek, arra van szükség, hogy a sportegyesületek fenntartás nélkül támogassák a területi válogatottak kialakítását.

V. F.

Záhonyban megalakult a műszakiak klubja

Záhonyban, a gépesített rakodási főnökség dolgozói két hónappal ezelőtt megalakították a műszakiak klubját. A klub vezetősége 7 tagú. A vezetőséget a tagság két évre választotta, a helyi párt- és szakszervezeti bizottság javaslata alapján.

A működési szabályzat értelmében az a klub célja hogy a főnökség dolgozóinak — a X. pártkongresszus határozata szellemében — *művelődési, önképzési lehetőséget teremtsen, s aktív pihenést biztosítson számukra.* Többek között szervezi és irányítja a szocialista brigádok vállalásaiban szereplő társadalmi munkák végzését, a kulturális jellegű felajánlások teljesítését.

A klub rendezvényein részt vehet minden klubtag és azok hozzátartozói, családtagjaik, illetve mindazok a dolgozók, akik a részvételt igénylik. A szakköröket is ennek megfelelően szervezték meg. Működik például műszaki tanács — amely szervezi a műszaki-tudományos vitákat, előadásokat, különös tekintettel a vezetők továbbképzésére —, *és megkezdte ténykedését a jeleséges tanácsa, hogy az aktívan dolgozó nőknek vagy a házimunkát végző feleségeknek biztosítson megfelelő programot.* Divatbemutatók, kirándulások. író-olvasó találkozók szerepelnek a tervek között. Ugyanígy a fiatalok számára is hasznos elfoglaltságot, szórakozást biztosít a klub. Hetenként egyszer, *Ötórai tea* címmel, táncos összejövetelt is rendeznek. A színjátszást és egyéb művészeteket kedvelők szintén megtalálhatják helyüket, szerepüket a klubban.

Kovács József
klubvezető

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége:
Budapest, VI., Benczúr utca 61. Telefon, városi: 228—872, üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest, VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Levélcím: Bp 70. Pf. 52.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 858
Szikra Lapnyomda

UTAZÁSKOR
pályaudvari pavilonjainkban
vásárolhat
AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRUT
UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM Ára 40 fillér 1971. JÚNIUS 16.

A tervidőszakban kétszeresére növelik a napközi otthonok és bölcsődék férőhelyeit

A vasúton dolgozó nők helyzetéről tárgyalt az elnökség

A szakszervezet elnöksége június 4-i ülésén tárgyalta a vasúton dolgozó nők — különös tekintettel az egyedülálló, valamint a sokgyermekes anyák — helyzetéről szóló jelentést.

A párt és a kormány nőpolitikára vonatkozó határozata végrehajtásának egyéves tapasztalatáról adott értékelés szerint sok olyan intézkedés született, amely a nők helyzetét kedvezően befolyásolja. Többek között a vasutas dolgozó nők férjei megkapták a családtagokat megillető utazási kedvezményt. Az 1971. július 1-től érvénybe lépő új munkaköri bértáblázat fokozza az egyenlő elbírálás érvényesülését. Az új kollektív szerződés kimondja, hogy a 6 évesnél fiatalabb gyermeket nevelő anyát *csak beleegyezésével szabad túlórában foglalkoztatni.* Kötelező jutalomszabadság esetén a gyermeket egyedül nevelő, valamint a három vagy ennél több gyermekes anya *50 százalékkal felemelt szabadságnapot kap.* Az egyedülálló anyák gyermekei részére a kapacitástól függően önköltséges étkeztetést kell biztosítani az üzemi konyhákon. A gyermekgondozási szabadságról visszatérő anyák bérlemaradását 30 napon belül rendezni kell.

A vasút negyedik ötéves terve számos, a nők élet- és munkakörülményeit kedvezően befolyásoló célt tűz ki. Például szociális beruházásokra — munkásszállás, üzemi konyha, öltöző-mosdó — *390 millió forint az előirányzat.* Az egészségügyi intézmények fejlesztésére és korszerűsítésére *250 milliót fordítanak.* Az Önkéntes Támogatási Alapból ilyen célra lekötött összeg *25,4 millió forint.* A tervidőszakban duplájára tervezik emelni a napközi otthonok és bölcsődék férőhelyeinek számát. *A tervezett ráfordítás 60 millió forint.* 20 millió forintot fordítanak a nevelő otthonok fejlesztésére — hogy csak a leglényegesebbet említsük.

Külön elemezte az elnökség reprezentatív felmérés alapján az egyedülálló és a sokgyermekes anyák helyzetét. Továbbra is alapvetőnek kell tekinteni — a teendőket illetően — a központi vezetőség 1970. július 28-i határozatát.

Az elnökség napirendjén szerepelt *a munkahelyi testnevelés szervezésére és irányítására vonatkozó tervezet is.* Az elnökség a dolgozók egészségvédelmét szolgáló munkahelyi testnevelés bevezetésével — ahol erre a lehetőség megvan — mielőbbi egyetért. *A központi vezetőség osztályainak feladatául szabta a mozgalom feltételeinek megteremtését, széles körű propagálását.* Úgy határozott, hogy minden igazgatóság területén néhány helyen kísérletképpen meg kell szervezni a munkaközi tornát. A tapasztalatok összegezése után gondoskodni kell a szélesebb körű bevezetésről.

Ezekután az elnökség elfogadta a vezetőszervek második félévi munkatervét, majd több személyi és időszerű kérdésben határozott.

ÚJ UTAKON

a vasúti járműjavító ipar

Június 8—10-e között zajlott le a *Közlekedéstudományi Egyesület* MÁV Északi Járműjavító üzemi szakcsoportja által a *Törekvés Művelődési Központban* rendezett vasúti járműjavítóipari konferencia. A háromnapos ülésszak előadásai és vitái három fő témát öleltek fel. Június 8-án a korszerű, vasúti járműjavítás ügyvitelszervezési feladatait, 9-én a járműgyártás jelenlegi helyzetét és az üzemeltetési tapasztalatokat, 10-én pedig a járműjavítás technológiai berendezéseinek korszerűsítésére irányuló tennivalókat összegezték a szakemberek.

A konferenciával egyidőben *dokumentációs kiállítás nyílt,* amely jól érzékeltette, hogy hazánk vasúti járműjavítóipara lépést tud tartani *az idén 125 éves magyar vasút* felgyorsult fejlődésével. Az egyre fokozódó szállítási igények kielégítésére a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításával párhuzamosan — magas színvonalon szervezett, sok vonatkozásban teljesen automatizált közlekedési rendszer jön létre, s ehhez igazítja saját teendőit a vasút járműjavítóipara is.

A konferencia hazai és a szocialista országokból érkezett részvevői érdeklődéssel tekintették meg *a Diesel-mozdonyok javításánál az Északiban már üzembe helyezett konvejorsoros szerelőszalagot.* A szalag minden pontján speciális gépek, a szerelési műveletekhez szükséges mérőállások gyorsítják és teszik pontosabbá a munkát. A céljának kitűnően megfelelő technológiai folyamat tervezését és kivitelezését *az Északi Járműjavító műszaki dolgozói, illetve munkásai végezték.* Az új javítási szisztéma alkalmazását ezenkívül a most épülő fődarabjavító-műhely is elősegíti majd, ez év végétől.

A konferencia és az eddigi eredmények bemutatása elérte célját: *ráirányította a figyelmet a következő időszak fejlesztési problémáira és utat mutatott azok megoldásához.*

K. J.

Villanyt minden iskolának!

A *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* 3. számú üzemének KISZ-fiataljai a tanyai iskolák villamosítását kommunista vasárnap szervezésével segítik. Az e napon keresett fizetésüket teljes egészében felajánlják az országos mozgalom céljaira. Egyúttal felhívják a vasút ifjúsági szervezeteit, szocialista brigádjait, *hogy szakmai jellegű társadalmi munkával is járuljanak hozzá a tanyasi iskolák villamosításához.* Ahol viszont nincs lehetőség tervezési, gyártási és szerelési feladatot vállalni, ott a dolgozók többletmunkával szerzett keresetüket ajánlják fel az iskolavillamosításra.

Szocialista szerződést kötöttek a budapest—szobi vonal építői

A budapest—szobi vasútvonal korszerűsítésében és villamosításában részvevő kivitelezési főnökségek és más, vasúton kívül álló szervek *a munka gyorsabb elvégzése érdekében komplex szocialista versenyszerződést kötöttek.* A közösen készített és aláírt szerződés részletesen tartalmazza az elvégzendő feladatokat, a vállalt határidőket, valamint azt is, hogy a vállalások teljesítését a vasutasnapra, augusztus 20-ra, november 7-re, majd év végén is értékelik. Ha bármely fél nem tartaná meg adott szavát, előidézné azt a veszélyt, hogy zavar keletkezne a különben pontosan összehangolt építésben, s esetleg december 15-én — a kitűzött időpontban — nem haladhatna végig a vonalon az első villamosvontatású szerelvény.

Ettől azonban nem kell tartani — ezt garantálják a szerződő felek képviselői, akik a vállalást aláírták.

A komplex szocialista versenyvállalás részvevői ezek szerint a következők: *MÁV Budapesti Építési Főnökség, a MÁV Jobbparti Biztosító Berendezési Fenntartási Főnökség, a Felsővezeték Építési Főnökség, az Építési Géptelep Főnökség, a Hídépítési Főnökség, a Volán 2. számú (salgótarjáni) üzemegysége; Elektrizace Zeleznic Praha — AZD; a Magyar Néphadsereg két alakulata; a KISZ Pest megyei Bizottsága* (a Ságvári Endre ifjúsági építőtábor nevében). A vállalás teljesítéséért a kivitelezők mozgalmi szervei is kezeskednek.

Korszerűsítés „menetrend szerint"

Az építkezések nem akadályozzák a személyforgalmat a Balaton déli partján

A *pécsi vasútigazgatóság* dolgozói ez évben is idejében felkészültek a Balaton nyári forgalmára. A déli parton húzódó vonal korszerűsítésére előirányzott *1 milliárd 218 millió forintból ez év végéig mintegy 670 milliót használnak fel.* A munkát mindenütt úgy szervezték meg, hogy az építkezések ne akadályozzák a személyforgalmat. Ezzel függ össze, hogy a balatoni vonal menetrendjének szerkezete alapvetően nem változott meg, csupán a tavaly nyári forgalom tapasztalatai alapján hajtottak végre bizonyos „finomításokat" az új menetrendben. Elsődleges szempont volt néhány vonat zsúfoltságának enyhítése az indulási időpontok áthelyezésével, illetve mentesítő jellegű vonatok beállításával.

Az új menetrend bevezetéséig elkészült *Balatonszabadi—Sóstó, Nagyrécse* és *Zalaszentjakab* állomáson, valamint a *Balatonszabadi—Sóstó—Siófok,* illetve a *Zalaszentjakab—Nagykanizsa* közötti vonalrészen az önműködő biztosítóberendezés. A közúti forgalmat már 13 fény-, illetve félsorompó gyorsítja. *Balatonvilágoson, Balatonszabadiban, Zamárdin* és *Fonyódligeten* korszerű utastájékoztató áll a közönség szolgálatában. *Szántód—Kőröshegyen* átadták rendeltetésének az új felvételi épületet és az állomás gyalogaluljáróját. Az aluljáró *Balatonlelle-felsőn* is elkészült. Az átépített vonalrészeken mindenütt korszerű, magasított peronok és nagyerejű fénnyel világító lámpák teszik biztonságosabbá a le- és felszállást.

Az építkezés egyes állomásokon tovább tart. Még a nyáron befejezik azonban *Balatonlelle-felső* új felvételi épületének és *Balatonfenyves* peronaluljárójának építését. *Balatonboglárón* viszont csak jövőre készül el a 7 millió forintos költséggel épülő gyalogaluljáró. Ezek az építkezések számottevően nem zavarják a forgalmat, bár kisebb kéréseket okozhatnak.

A déli parton egyébként *több mint egymillió forintot fordítottak* az idén a szolgálati helyek és környékük parkosítására, csinosítására. Ehhez felhasználtak mintegy 200 000 virágpalántát és díszcserjét, valamint 600 köbméter gyöngykavicsot. A legcsinosabb állomás címért indított verseny győztesei között *tízezer forint jutalmat* osztanak ki.

Az állomások és megállóhelyek parkosításában, virágosításában *különösen kiemelkedő eredményeket értek el a nagykanizsai pályafenntartási főnökség balatonboglári kertészetének dolgozói.* De dicséret illeti a főnökség egész kollektíváját, mert a balatoni szolgálati helyek csinosítását, felújítását határidő előtt fejezték be.

Fiatalokkal erősödött Mohács állomás

Mohács állomás dolgozói valamennyi versenyfeladatukat túlteljesítették a múlt esztendőben. Kocsitartózkodásban és kocsikihasználásban egyaránt jobb eredményt értek el az „Élüzem" célkitűzésnél, *szállítási tervüket pedig 105,4 százalékra teljesítették.* Állomásvizsgálatuk 4-es osztályzattal zárult. Mivel a mohácsi vasutasok többsége szocialista brigádokban végzi munkáját, eredményeik alapján nemcsak az „Élüzem" kitüntetést kapták meg, hanem *a „Szocialista szolgálati hely"* címet is elnyerték.

A szép elismerés lelkesítően hatott az állomás dolgozóira. *Sárdi Ferenc* állomásfőnök vezetésével a mohácsi kollektíva most arra törekszik, hogy még jobban megfeleljen a követelményeknek. Ezek közül is a legfontosabb a vasút és a hajózás mohácsi találkozásából adódik. A MAHART az idén 40 ezer tonna import cementet és 30 ezer tonna műtrágyát érkeztet az itteni kikötőbe. *Naponta 8—10 kocsit raknak meg cementtel és műtrágyával de újabb, nagyobb szállítmányok érkezését is jelezték.* A MAHAJOSZ ugyancsak sok munkát ad a mohácsi vasutasoknak: napi húsz kocsit igényel dunai homok berakásához. Szívesen dolgoznak együtt a halósokkal, mert szorgalmas szállítópartnerek. *Mostanában hajnali 4 órakor kezdik a rakodást.*

Kitűnő partnere az állomásnak a *Mohácsi Bútorgyár* is. Naponként 8—9 kocsit raknak meg bútorral és gyakran szerveznek vasárnapi rakodást. A *Mohácsi Farostlemez* kiszolgálásában gondot okoz az állomásnak, hogy kevés régi Ghtípusú kocsi, amely a legkedvezőbben használható ki az 5.50 m hosszúságú farostlemez-táblák berakásánál. Az utóbbi hetekben rendkívüli módon — napi 90—120 kocsira — növekedett a Mohács állomáson leadásra kerülő kocsik száma.

A múlt év folyamán eredménnyel jártak az állomás vezetésének a létszámhiány enyhítésére tett erőfeszítései. *Két fiatal váltóőrrel, négy kocsirendezővel és hat vonatkísérővel gyarapodtak.* A fiatal vasutasok idősebb társaik mellett már eredményesen vesznek részt a nagyobb feladatok végrehajtásában. Az állomás három forgalmi szocialista brigádja az idén, eddig végzett munkájával, teljesítette a menetrendszerűség javítására, a grafikonos kiszolgálásra, az üresen intézett kocsik pontos továbbítására tett felajánlását. Kereskedelmi szolgálatukban a hibák csökkentése, a munka minőségének javítása a legfontosabb követelmény.

Az eddigi eredmények elérésében Mohács állomáson is *döntő szerepük volt a törzsgárda tagjainak,* akik a létszám többségét adják. Valamennyien örömmel fogadták a törzsgárdajelvények kiadásának hírét. Közülük 26-an bronz, 11-en az ezüst és négyen az arany törzsgárdajelvény tulajdonosai.

(L. J.)

Új irodaház Debrecenben



Három évvel ezelőtt, 1968-ban, az építési főnökségek átszervezése után egyre sürgetőbbé vált a debreceni építési főnökség központi irodaházának építése. A városi tanács ideális helyen, a *Wesselényi utca* 4 szám alatti új munkásszállója melleti területet jelölte ki az új létesítmény részére.

A tervek jóváhagyása után, *saját kivitelezésben 1969 őszén kezdték meg a munkát.* A közel 5 millió forint költséggel épült háromemeletes székháznak eredetileg 1970 december 10-re kellett volna elkészülnie, de a szamoskörzi árvíz közbeszólt. Mint ismeretes, tavaly az erőket előbb a mentésre, majd az elpusztult házak újjáépítésére kellett mozgósítani. A vasút által Csengerben vállalt 105 családiház felépítése is a főnökség szakembereinek irányításával történt.

Az új létesítményt a napokban adták át rendeltetésének. Az épület teljes egészében csatlakozik a munkásszállóhoz. Szerkezete vasbeton-keretvázas, középfolyosós rendszerű. A helyiségekben télen központi fűtés biztosítja az egyenletes hőmérsékletet, fürdéshez, zuhanyozáshoz a melegvizet.

A székház építésével lehetővé vált a főnökség központi dolgozóinak kulturált, a szociális normáknak megfelelő elhelyezése.

A zászló kötelez — vallják Szolnokon

Szolnok állomás dolgozói négy éven át mindig elnyerték és most végleg megtartották a megyei pártbizottság, a tanács, a KISZ-végrehajtóbizottság és az SZMT jubileumi vándorzászlaját. Az adományozó szervek képviseletében *Árvai István,* a Szakszervezetek Szolnok megyei Tanácsának vezető titkára adta át a kitüntetést *Németh Mihály* állomásfőnöknek, aki a zászló és az oklevél átvételekor hangsúlyozta, hogy az egyre szélesedő munkaverseny révén került az állomás Szolnok megye legjobb eredményeket felmutató munkahelyei, illetve üzemei közé.

Legutóbb az állomás 35 szocialista brigádjának 407 tagja részesült az őket megillető brigádkitüntetésben. Szolnok jelenleg is teljesíti az élüzemszint elérésének feltételeit.

NŐI BRIGÁD

Az új menetrend életbelépésével egyidőben *Békéscsaba* állomáson megalakult a szegedi vasútigazgatóság első női vonatkísérő brigádja. A csak fiatalokból álló közösség vezetője *Dunai Zsófia.* A szocialista címért küzdő női ifibrigád első alkalommal a Békéscsabáról 8 óra 44 perckor Budapestre induló 6607/b számú gyorsvonatot továbbította, s azóta is példamutatóan végzik szolgálatukat a brigád tagjai.

B. Gy.

A szakszervezeti bizottság kiáll a becsületes dolgozókért

Csökkent a mozdonyszemélyzet túlzott igénybevétele a pécsi vontatási főnökségnél

Még a múlt évben történt: *Barta József, a pécsi vontatási főnökség mozdonyvezetője egy alkalommal 6013 forintot vitt haza.* A felesége nem akart hinni a szeméneK, többször is megszámolta a pénzt, majd tamáskodva megkérdezte: *„Mondd meg, de őszintén, becsületes munkával kerested ezt a rengeteg pénzt?"*

A történetet *Keserű Árpád*, a vontatási főnökség szakszervezeti titkára mesélte, amikor a dolgozók élet- és munkakörülményeiről beszélgettünk.

— *Tudja, az elmúlt években a létszámhelyzet miatt nagy volt a leterheltség. Sokat kerestek az emberek, mindent elvállaltak, de rengeteget dolgoztak, s alig volt pihenőidejük.* Éreztük, hogy ezen a helyzeten változtatni kell, kerestük a módját, miként lehetne feltölteni a hiányzó létszámot. Úgy döntöttünk, hogy a motorvonatokra egyvizsgás szakembereket teszünk. *A fiatalok a műhelygyakorlat után mindjárt motorvezetők lettek. Ilyen módon 82 új szakembert nyertünk, elsősorban az érettségizettekből és a Diesel-szerelőkből.* Sokat segített az is, hogy korszerű járműveket kaptunk, s ez jobban vonzotta a fiatalokat, mint a gőzösök. Ma már nem kell lasszóval fogni az embereket az utazószolgálatra.

Az elmúlt évek azonban kemény küzdelemben teltek el. *A szakszervezeti bizottságnak számtalan esetben kellett kiállni egyrészt a kötelező szabadidő betartása, másrészt a ledolgozott munka után járó bér kifizetése érdekében.* Keserű Árpád hét éve áll a szakszervezeti bizottság élén, huszonkét éve dolgozik a főnökségen. Lakatosként kezdte és a mozdonyfelvigyázó beosztásig vitte. De ez a tisztség, amit most betölt, a szakszervezeti bizottság irányítása, mindennél izgalmasabb feladat. Itt mindennap meg kell küzdeni az emberekért.

— *Az új kollektív szerződés előírásainak megfelelően rögzíteni kívánjuk a pihenőidőt és a szolgálati órák számát. Foglalkozunk a nők és a fiatalok helyzetével is.* Szakszervezeti bizottságunkban mindkét rétegnek olyan felelőse van, akik nagyon komolyan veszik feladatukat. A telepített munkahelyeknél bevált a 44 órás munkaidő, s a közbeváltó rendszer. Megfelelő szervezéssel, átcsoportosítással sikerült folyamatosan biztosítani a termelést. Az elmúlt évben élüzem lett ismét a vontatási főnökség.

— Mi okozza a legtöbb gondot?

— *Gyakran olyan intézkedések jönnek a pécsi vasútigazgatóság IV. osztályától, amelyek sértik szolgálati helyük önállóságát.* Most is vitatkozunk, mert megállapították, hogy jogtalan bérelszámolás történt az Ab és az MDa motorvezetőknél és az összeget levonták a dolgozók fizetéséből. *A szakszervezeti bizottság nem ért egyet a döntéssel.* Azt is hozzáteszem — mondja nyomatékosan a szakszervezeti titkár —, hogy a becsületes dolgozók érdekeiért állunk ki, csak a jogos és megalapozott követeléseket támogatjuk.

Úgy érezzük, hogy a pécsi vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának következetes munkája közrejátszott abban, hogy a vontatási főnökségen megszűntek a létszámgondok, s az ebből fakadó túlzott igénybevételek.

Molát Ferenc

Gyógyír a betegeknek

Quo ad vitam, használja e kifejezést a belgyógyászat. Annyit jelent, hogy a betegségből való felépülés annál eredményesebb, minél inkább törekszik a beteg meggyógyulni. Mennyire vágyik vissza az emberek, a család, a munkatársak közé. Ez a gyógyulási szándék erőt ad a betegség leküzdéséhez, a megpróbáltatások elviseléséhez. Bár egymagában nem minden! Fontos az orvosok és ápolók gyógyító munkája; a gyógyszerek gyógyító ereje és a gyógyászati eszközök alkalmazása.

Az ember életének ezen a pontján is ott áll a szakszervezeti együttérzés és segítség. *A beteglátogatási albizottságok nagy és nemes feladatot hajtanak végre. Tagjai elviszik a betegágy mellé az életet.* Odatesznek a kórtörténet mellé a munkatársi humánumot. A szép munkáshéttöznapokat, mint jövőt. A felgyógyulásba vetett hitet erősítik. Egyidejűleg hírt visznek a munkahelyről, a munkáról és a munkatársakról. Érdeklődnek a beteg hogyléte iránt és meghallgatják panaszait!

A szűkebb család látogatása mellett a nagy család, a munkatársak érdeklődése, együttérzése *az a gyógyír, amely még hozzájárulhat az eredményes gyógyításhoz.* Egy ilyen látogatásban megbecsülés van. A társadalom, a szakszervezeti tagság megbecsülése.

Leteszi jelképes csomagját a beteglátogató, amit a szakszervezet figyelmessége nyújtott a beteg részére. A beteg erőt véve fájdalmain és kétségein kissé felderül. *Érzi saját fontosságát, azt a felemelő nagy érzést, hogy valamely munkahelyen őt számon tartják, számítanak felgyógyulására és jövendő ismételt munkájára.*

Nem arról van szó, hogy bárkitől is állandó beteglátogatást várjon el valaki is. Vagy azt kívánja, hogy saját gondjait más betegségével, elesettségével terhelje. Hanem arról, hogy a jövő mások számára is tartogathat ily nem kívánt helyzeteket. A majdani viszonosság képes elmélyíteni emberi kapcsolatokat. Nem lehet rideg egymás mellett éléssel végezni napjaink feladatait. *A belső tartalom, az együttérzés és megértés, a segítő szándék, az ami az embert emberré teszi!*

Emiatt senki nem lett soha kisebb, de nagyobb igen!

Sz. B.

MÁRKUS NÉNI

A szakszervezeti munkának, a másokért végzett mozgalmi tevékenységnek mindenütt vannak csendes, szerény, de fáradságot soha nem ismerő aktivistái. Amíg dolgoznak, keveset beszélünk róluk, mert szinte természetesnek tartjuk, a közösségért hozott áldozatukat. Közben észre sem veszik, hogy az élet taposómalma az ő erejüket megtöri, az idő pedig barázdákat szánt arcukon. Ám, ha kiállnának a sorból, rögtön megéreznénk hiányukat...

Ezek közé tartozik *özvegy Márkus Jánosné* is, aki Putnokon immár 21 esztendeje megszakítás nélkül tölti be a nyugdíjasok szakszervezeti bizalmija tisztséget. *A két évtizede megnyilvánuló bizalmat annak köszönheti, hogy feladatát igyekezett mindig a lehető legjobban ellátni.* A hozzáfordulóknak kész bármikor tanácsot adni, problémáik orvoslására megoldást keresni. Udvariassága, segítőkészsége kiemelkedő szerepet kap a nyugdíjascsoport kollektív szellemének erősítésében. Feladatainak jó elvégzéséért, a csoportban meghonosodott pontos tagdíjfizetésért, közmegelégedésre végzett munkájáért méltán részesült többször is dicséretben.

Amikor most ezt a néhány sort érdemeinek elismerésére szenteljük, szívből kívánjuk a kedves Márkus néninek, hogy még hosszú ideig munkálkodjon erőben, egészségben a nyugdíjas vasutasok érdekeiért, gondjaik enyhítéséért.

Murányi Tibor

VASUTASOK AZ ÓVODÁÉRT

Szentlőrinc község napközi-otthonos óvodája társadalmi szerződést kötött a MÁV vontatási főnökség *Zalka Máté* szocialista brigádjával. Az óvoda nevelői és a gyerekek nevében köszönjük a vasutas brigádnak tehát 1970. év első hónapjára járó év végi részesedés nem illeti meg.

Levelében azt írja, hogy férje már másnap, 1970. június 21-én — nyilván mint újfelvételes — munkába állt, ugyancsak a vasút egy másik szolgálati helyén. Itt viszont ettől az időtől az év végéig megkapta a részesedést. A MÁV kollektív szerződés 2. sz. mellékletének értelmében *az utóbbi szolgálati főnöksége is helyesen járt el, mert a ledolgozott idő arányában (I. fejezet 2. pont) az újfelvételes dolgozók is jogosultak év végi részesedésre.*

Ez az intézkedés összhangban van a MÁV vállalati érdekeivel, mert arra ösztönöz, hogy a dolgozók ne szüntessék meg felmondással munkaviszonyukat, illetve a felvételre jelentkezőknek már munkába lépésük napjától biztosít év végi részesedést. Ezért férje esetében a felmondáshoz fűződő jogkövetkezményen nem változtat az a tény, hogy vasúti munkaviszonyának megszűnését követően újból az államvasutaknál helyezkedett el.

Ugyanez történt Végh Mihály esetében is, aki a szegedi vontatási főnökségtől Szeged állomásra kérte áthelyezését családi okok miatt, *de mivel a főnökség ehhez nem járult hozzá, felmondott.* Felmondása révén 1970. XII. 11-én lépett újból szolgálatba Szeged állomáson mint újfelvételes. *Az ő helyzete még hátrányosabb, mert tizenegy hónap év végi részesedéstől esett el,* a fentiekkel teljesen azonos jogkövetkezmények miatt.

Bár a jogszabályok alapján ezt a választ adhatjuk, mégis megjegyezzük a következőket: *annak ellenére, hogy nem ismerjük a panaszosok személyi és családi körülményeit, kifogásolhatónak tartjuk az intézkedésre jogosult szolgálati vezetők eljárását.* Ilyenkor ugyanis — amikor egy dolgozó a felmondáshoz folyamodva tudja csak megoldani a számára kedvezőbb munkahelyet, de ugyancsak az államvasutaknál — az esetek többségében a szolgálati vezetők a dolgozók méltányos, vagy jogos érdekeit figyelmen kívül hagyva járnak el és nem segítik elő áthelyezésüket.

Ennek megvizsgálására mindkét panaszos levelét megküldtük a MÁV vezérigazgatóságának.

Ki kaphat jubileumi jutalmat?

Budai József levélírónk Tiszafüredről azt kérdezi, hogy jár-e a negyedéves jubileumi jutalom olyan dolgozónak, aki nyugállományba vonulása alkalmával csak 36 évi munkaviszonyban töltött idővel rendelkezik.

Mivel 1971. március 7-én történt nyugállományba vonulása alkalmával *igényjogosultságát 36 év és 100 nap munkaviszonyban töltött idő alapján állapították meg, az Mt. V. 66.§ (2) bek. alapján járó negyven éves jubileumi jutalom megilleti.* A törvény szerint ugyanis a negyven, illetőleg ötven éves munkaviszonnyal járó *jubileumi jutalmat akkor is ki kell fizetni, ha a dolgozónak nyugdíjazásakor legalább harminc öt, illetőleg negyvenöt évi munkaviszonya van.*

A jubileumi jutalom kifizetése iránti igényét jelentse be volt szolgálati főnökségén és ha annak teljesítését megtagadnák, forduljon az illetékes munkaügyi döntőbizottsághoz.

Válaszolunk olvasóinknak

A felmondással megszűnt munkaviszony esetén nem jár év végi részesedés

Kövesdy Istvánné levélírónk Velencéről és *Végh Mihály* Asotthalomról azonos problémával fordultak szerkesztőségünkhöz. Kérésük lényege: a felmondással történt munkaviszony esetén jár-e év végi részesedés a felmondás előtti időre.

Kövesdy Istvánné leveléből megállapítható, hogy férjének államvasúti munkaviszonya saját felmondása következtében 1970. június 20-án szűnt meg. A *MÁV kollektív szerződés* 2. sz. mellékletének I. fejezet 4/a. pontja értelmében *nem jogosult év végi részesedésre az a dolgozó, akinek munkaviszonya a tárgyévben a dolgozó felmondása révén szűnt meg.* Ennek alapján tehát 1970. év első hat hónapjára járó év végi részesedés nem illeti meg.

Száz kilométer egy szb-titkárral

Tóth Imre, a soproni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának titkára abból a fajtából való, aki szenvedélyesen szereti a vasutat, az embereket. Nem sajnál értük fáradságot, küzdelmet. *Neve egész szakszervezeti mozgalmunkban ismert.* A különböző értekezleteken, szakszervezeti összejöveteleken számtalanszor hallottam jómagam is szenvedélyes felszólalásait.

Segített a brigád

Nemrég alkalmam volt egy napot tölteni vele. Elkísértem a különböző munkahelyekre, brigádokhoz, munkáskollektívákhoz. Tudtam, hogy ismeri a dolgozókat, benne él hétköznapjaik kis és nagy ügyeiben, s ahol tud, segít. Időnként mégis meglepetéseket okozott ez a közel 100 kilométeres utazás.

A Vas megyei *Bő* községben egy útmenti telken házat építenek. Látszik, hogy a régi helyére épül. Hátul még több helyiség áll, bizonyára itt húzódik meg jobb híján az építkező család. A kerítésmenti orgonabokor levelein és gyönyörű virágain vastagon áll a por. *A házigazda vállas, erős, élete delén álló ember, messziről üdvözli Tóth Imrét.*

— Mi újság Gyulám? Hogy állsz a munkáddal? — így az szb-titkár.

S az erős ember mondja, hogy még milyen „papírok" hiányoznak, miben haladtak előre, mi okoz nehézséget.

— *Lőkös Gyula vagyok* — mutatkozik be a házigazda a Táncsics Mihály utca 1. szám alatt, ahol még csak a lábazata áll egy 3 szobás szép nagy családi háznak. Rövid idő alatt megtudom, hogy a hatodmagával élő málházó — korábban a pályafenntartásnál dolgozott, de az építkezés miatt jobb a málházói szolgálat — különös módon épít házat. A MÁV-tól kapott egy kiselejtezett őrházat — a 40-es számút a *Szombathely—Sopron* közötti vonalon — s ezt korábbi szocialista brigádjának tagjaival közösen lebontották. Vontatóval az építkezés színhelyére szállították, s ebből épül az új családi ház.

Az állomásfőnök hobbyja

— *Óriási segítség volt ez a munkahelyemtől* — mondja. *Képtelen lettem volna nélküle építkezni. Feleségem gyakran betegeskedik, csak a ház körül tud dolgozni, három gyermekem még tanul, s a nagymama is velünk lakik.* Nagyon kellett az új otthon a régi, alacsony, füstös konyhás vályogház helyett. Az őrházból 20 ezer téglát és a tetőfedőcserép jó részét fel tudjuk használni. Szombaton és vasárnap segítettek volt brigádtársaim. *Az alapozásnál és a lábazat készítésénél sem hiányzott segítő kezük. Ezúton is köszönöm nekik.* Az őszre szeretnénk beköltözni. Jelenleg hatan ötfelé élünk.

A házigazda és az szb-titkár még sokáig beszélgetett főként arról, hogy mit kell még elintézni, hogy Lőkös Gyula lakásépítési kölcsönt kapjon a szombathelyi igazgatóságtól.

Útunk következő állomása Bük. *Bernáth Lajos* állomásfőnök vendégei vagyunk. Házigazdánkról a környezetében mindenki tudja, hogy szenvedélyes fotós. Témája azonban nem a szokványos vegyes „ami jön, jön" válogatás nélkül. *Érdeklődése mindenekelőtt a község határában feltört gyógyvíz felé irányul. 14 évvel ezelőtt olajkutatás közben találtak az 58 fokos gyógyító hatású vízre. 2500 fotót készített az azóta épült fürdőről, a víz feltörésének pillanatától a közelmúltig.* Megörülteti a víz 12 atmoszféra erejű, 70 méter magas vízoszlopot lövellő első felszínre törését. Csodálatos fényképsorozata van az 1963. évi erős télnek a fürdőben végzett munkájáról. Az akkor még jórészt szabadon elfolyó hasznosítatlan vízből és gőzéből szobrászi alkotásoknak beillő kompozíciókat készített a tartós 17 fokos hideg. Bernáth Lajos cikkgyűjteményt is összeállított a fürdőről, amely ma már naponta 5000 vendég fogadására alkalmas. Most téliesítik, s akkor egész éven át alkalmas lesz a ma már hivatalosan gyógyfürdővé nyilvánított telep a folyamatos fürdésre.

Nagygépes fenntartás

Mintha hazamenne, úgy érkezik az szb-titkár *Fertőszentmiklós* állomásra, a gépesített mozgó pályamesteri szakasz négy kocsiból álló „hadoszlopához". *Négy ilyen egység működik a szombathelyi igazgatóság területén.* A vonalhálózatot tartja rendben a 61 tagú XII-es szakasz. Fertőszentmiklós és Petőháza között sín- és talpfacseréket, szabályozásokat végeznek. Ebben segítenek a gépek: *nagygépes clávérő, villamos sínfúró és sínfűrészek.* Az idén 45,2 kilométer vágányt tartanak fenn. Eddig kisgépekkel dolgoztak, most kezdték el a nagygépes fenntartást. Örömmel halljuk ezt a hírt a szakasz vezetőjétől, ezzel ugyanis lassan, nagyobb teljesítménnyel dolgoznak. *A fenntartási munkák 70 százalékát gépesítették,* s ha meglőn az ígért géplánc — Tóth Imre szb-titkár is sokat „hadakozik" ezért — 85 százalékban gépek végzik a fenntartási munkákat.

A hűtőszekrénnyel, konyhával rendelkező lakókocsiban kevesen vannak, a tv-vel, játékokkal felszerelt „kultúrkocsi" is néptelen.

— *Errefelé olyan emberek élnek, akik bármilyen áron is nazamennek a családjukhoz* — mondja az szb-titkár — *Éppen ezért ezen a vidéken megfontolandó, hogy a munkásszállások építése helyett nem lenne-e célszerűbb autóbuszokat beszerezni.* Megígérték, hogy egyet kapunk Sopronba. Az év elején meg is jött a visszaigazoló papír, de a busz még sehol. Az ilyesmi nagyon elkeserít, pedig nagy szükség lenne munkásszállító autóbuszokra. Véleményem szerint megérné a befektetést.

Sz. T.

„Szűrés" után gyógyulás

Tapasztalatok a vasút záhonyi és szolnoki egészségügyi intézményeiben

A közelmúltban időszakos orvosi vizsgálatra kellett mennem. Most azonban már nem Nyíregyházára, hanem a nemrég épített *záhonyi MÁV-rendelőbe.* A korszerű berendezések segítségével a lelkiismeretes orvosok és az egészségügyi személyzet tagjai gyorsan feltárták a még általam sem ismert kezdeti betegségem tüneteit. Így utaltak be azonnal a szolnoki MÁV-kórházba.

Amíg vártam a kórházi „behívót", magamban nem győztem hálálkodni a záhonyi rendelő lárehozásáért és a gondos vizsgálatért. A szolnoki beutalásért azonban nem lelkesedtem. *„Közönséges vidéki kórház"* — gondoltam még akkor is, amikor az egykor lebombázott állomást elhagyva, a *Zagyva* és a *Tisza* összefolyásánál megpillantottam a nagyogó, hatemeletes, korszerű épületet.

Most azonban már egészen megváltozott véleménnyel, *csak az elismerés legmagasabb fokán tudok beszélni a szolnoki MÁV-kórházban szerzett tapasztalatairól.* Vonatkozik ez az épület berendezésére — az emeletek között hangtalanul járó liftre, a 2—4 ágyas szobák kényelmére, az elegánsan berendezett, örökzöld növényekkel díszített és játékokkal, könyvekkel felszerelt társalgókra, a presszóra, fodrászatra — a mindenütt kifogástalan tisztaságra, *az orvosok és ápolók, takarítónők szívélyességére, udvariasságára, lelkiismeretes munkájára.* Az egész kórház egy jól felszerelt, korszerű üdülő benyomását kelti az emberben, hiszen még a máshol szokásos „kórházi szagot" sem lehet érezni. A nem ágyhoz kötött betegek közös étteremben étkeznek, s részükre betegségük jellegéből adódóan helyezkednek el az „ulcus", „diabetes" feliratú táblákkal „rezervált" asztalok.

A gyógyító atmoszféra meszszemenő gondoskodással párosul. A személyzet halk szavú, szeretettől és az egymás iránti megbecsüléstől áthatott érintkezési formája a betegekre is átragad. *A főorvos tekintélyét nem csorbítja, ha elnézést kér a betegtől vagy az ápolónőtől, esetleg olyasmiért, amiről talán maga sem tehet, és az ápolónők „köszönjük a látogatást" szavakkal jelzik a látogatási idő leteltét.*

Sok kellemes élménnyel, gyógyultam távoztam én is. *Oktatótiszt vagyok,* s több mint húsz éve foglalkozom a vasutasok nevelésével. Talán ezért is tudom különösen nagyra értékelni mind a záhonyi rendelőben, mind a szolnoki kórházban szerzett tapasztalataimat, *s a gyógyítással együtt alkalmazott pedagógiát.* Mindezt volt betegtársaim nevében is köszönöm.

Mátrai János
Záhony állomás

A társadalom megbecsülését magunknak kell kivívni

Kerekasztal beszélgetés a személyszállítás időszerű kérdéseiről

Az utóbbi években a sajtóban és a rádióban sok bírálat érte a vasutat a személyszállító vonatok gyakori késése, a kocsik elhanyagoltsága, s a szolgáltatások nem megfelelő színvonala miatt. Valljuk be őszintén, hogy néhány türelmetlen, túlzott igényekkel fellépő utas bírálatától eltekintve van mit a szemünkre vetni. Az egykor pontosságáról Európában jó hírnévnek örvendő magyar vasút ma nem sorolható a legjobbak közé. S bár műszakilag, technikailag rohamosan fejlődünk, a személyszállítás kulturáltsága még mindig nem tart lépést az igényekkel. Pedig már nem érhetjük be azzal, hogy kielégítettük az utazási igényeket, elszállítottuk az utasokat. A jövőben a vasúton utazók részére, a fejlődés ütemének megfelelő szolgáltatásokat kell biztosítani. Még akkor is, ha a minőségi javulást napjainkban sok objektív tényező gátolja. Itt azonban joggal vetődik fel a kérdés: hogyan? Ezt kérdeztük mi is azoktól, akiket a közelmúltban kerekasztal beszélgetésre hívtunk meg.

A beszélgetés részvevői kivétel nélkül olyan vasutasok voltak, akik beosztásuknál fogva közvetlenül kapcsolatban állnak a személyszállítással, sőt egy részük az utazóközönséggel is. Ime a részvevők névsora: *Kurucz Károly*, a forgalmi szakosztály helyettes vezetője, *Agoston József* menetirányító Miskolcról, *Mondok Sándor* forgalmi szolgálattevő Szolnokról, *Gergely Sándor* fővizsgáló, *Krassovari Róbert* vonatvezető és *Varga István* jegyvizsgáló a Keleti pályaudvarról, *Parádi János* műszaki kocsimester a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségtől, *Balogh Imre* motorvezető a Déli Vontatási Főnökségtől, továbbá *Miklos Gézáné* és *Horváth Ferenc*, az Utasellátó Vállalattól.



A kerekasztal-beszélgetés résztvevőinek egy csoportja. Kurucz Károly szakosztályvezető-helyettes (középen) ismerteti személyszállítással kapcsolatos terveket

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az utóbbi években a vasút korszerűsítése során, a villamosításban és a Diesel-esítésben, különösen figyelemre méltó eredményeket értünk el. A régi, korszerűtlen favázas kocsikat új, négytengelyes, nagy befogadóképességű személykocsik váltják fel. Az utazóközönség mégis gyakran panaszkodik amiatt, hogy késnek, zsúfoltak, piszkosak a vonatok. A vezérigazgatóság milyen intézkedéseket tervez a személyszállítás megjavítása érdekében?

KURUCZ KÁROLY: A kérdés indokolt. Annál is inkább, mivel a vasút az áruszállításban már elérte azt a szintet, amit a népgazdaság elvár tőlünk. *Elérkezett tehát az ideje annak, hogy a személyszállításban is előbbre lépjünk.* Szeretném azonban megjegyezni, hogy műszaki, technikai berendezéseink ma még korlátozottak. Például az elavult, favázas kocsik nagyfokú selejtezése miatt az új kocsik belépésével alig javult a helyzet. *A negyedik ötéves terv végére is csak hatezer ülőhellyel lesz több a jelenleginél. Emiatt a zsúfoltságot illetően, csúcsidőszakban még lesznek gondjaink.*

A negyedik ötéves terv időszakában a vasút személyszállítási feladatai — előzetes felmérés szerint — mennyiségileg várhatóan csökkennek. Ez a körülmény, valamint a tervezett műszaki fejlesztések kellő alapot biztosítanak a minőségi paraméterek javítására. *Az utazási sebesség növelését eredményezi a pályák korszerűsítése, a villamos és Diesel-vontatás kiterjesztése, az állomási és a vonali biztosító berendezések korszerűsítése.* A kocsitisztításhoz és a pályaudvarok tisztántartására új berendezéseket vásárolunk. Ezek a lehetőségeink adottak. Éppen ezért nekünk az eddigieknél jóval nagyobb figyelmet kell fordítani a beruházást egyáltalán nem, vagy alig igénylő minőségi követelmények — *sebesség, menetrendszerűség, kényelem, tisztaság, udvarias kiszolgálás, fegyelmezett magatartás* — kielégítésére.

A *Vasúti Főosztályon* most készül a személyszállítás intézkedési terve. Ebben többek között azokat a tennivalókat szeretnénk megfogalmazni, amelyeket különösebb anyagi ráfordítások nélkül, a vasutasok összefogásával is magasabb színvonalra tudunk emelni. Azt szeretnénk, ha mindenki megértené: *a vasút a társadalommal elsősorban a személyszállítás révén találkozik. A bel-, de különösen a külföldi utasok sok esetben szocializmust építő társadalmunkat is a személyszállításon keresztül ítélik meg. Éppen ezért a társadalom megbecsülését nekünk vasutasoknak kell kivívni.*

Az idősebb vasutasok jól tudják, hogy a közlekedő vonatok között mindig első helyen álltak a nemzetközi és a belföldi gyorsvonatok. Ma is megvan a vonatok rangsora, mégis gyakran előfordul, hogy tehervonatokat, vagy helyi személyvonatokat engednek el a gyorsvonatok előtt, ami rendszerint jelzők előtti feltartóztatásokat, késést eredményez. Vajon mi ennek az oka?

BALOGH IMRE: A személyszállítás és a vasút forgalmának *legalapvetőbb feltétele a fegyelem, az utasítások betartása.* Ha mindenki ennek szellemében végzi munkáját, a menetrend szerinti közlekedés rövid idő alatt megjavul. Természetesen ehhez az szükséges, *hogy a vezetők követeljék is meg a fegyelmet.* Milyen mulasztások ma a leggyakoribbak? Első helyen említeném, hogy a személyszállító vonatok szerelvényét nem állítják be kellő időre az induló vágányokra. A kijáró és betoló vonatokat nem szervezik meg pontosan. Ez különösen a téli hónapokban okoz nehézségeket. *A menetidő tartása a mozdonyvezető kötelessége. Ez sokszor még a legtapasztaltabb mozdonyvezetőknek sem sikerül. Ennek egyrészt a sok lassú jel, másrészt a tulterhelt vonat az oka.* Például mi a Déliből az M40-es Diesel-mozdonyokkal gyakran továbbítunk 500—520 tonnás személy- és gyorsvonatokat. Ilyenkor képtelenség tartani a menetidőt.

Elismerem, hogy ma még sok nehézséget okoznak a régi jelzőberendezések. Kezelésük, a vágányut beállítása hosszabb időt vesz igénybe. Ezt a forgalmi szolgálattevők is tudják, *csak egyesek arról megfeledkeznek, hogy egy 100 vagy 120 kilométeres sebességet közlekedő gyorsvonatnál ezt a műveletet előbb el kell végezni, mint egy tehervonatnál.* Azzal is tisztában vannak, hogy ha a gyors nem az átmenő fővágányon, hanem kitérőben halad át, ez is időveszteséget jelent, mégis megtörténik, hogy egy útban két-három állomáson is kitérőbe áll a jelző.

Akadályozza a menetrendszerű közlekedést az is, *ha a vontatás késve állítja ki a gépet.* Sajnos, az utóbbi időben elég gyakoriak a géprevárások.

KRASSÓVÁRI RÓBERT: Mi, akik régóta utazunk a nemzetközi gyorsvonatokon, sokat bosszankodunk egyes emberek hanyagságai miatt. Közismert, hogy a szilicium-egyenirányítós villanymozdonyok kitűnő, gyors gépek, de a sok késést ezekkel sem lehet behozni. A hegyeshalmi fővonalon például Szár állomásig rossz a pálya, ezért csak 60 kilométeres sebességgel lehet közlekedni. *Amikor már nagyobb sebességgel mehetnénk, egymás után kapjuk a kitérőket. Az Orient-expressz, a 21-es személy késése miatt néha 7—8 kitérőt is kap.*

Baj van a jelzők kezelésével is. *Vannak olyan állomások ahol előre tudjuk, hogy lassítani kell, mert későn kezelik a jelzőt, vagy a szolgálattevő nem adja időben az áthaladási jelzést.* Ezek a hiányosságok sok munkát adnak a vonatvezetőknek. A bejegyzések sokaságától néha úgy néz ki a menetlevél, hogy elég rajta eligazodni. *De vajon ellenőrzi-e valaki a menetleveleket?* Mi úgy tapasztaljuk, hogy fölöslegesen koptatjuk a ceruzát, mert észrevételeinket alig követi intézkedés.

ÁGOSTON JÓZSEF: A nagy sebességgel közlekedő gyorsvonatoknál sok késést eredményezhet, ha meghibásodik a biztosítóberendezés. *Miskolc* és *Nyékládháza* között van, amikor egyszerre 2—3 térközjelző is felmondja a szolgálatot. Az is elég gyakori, hogy *Rákos* és *Gödöllő* között a sok lassú jel miatt 10—12 perc késést szenvednek a vonatok és ezt már nem tudják behozni. Ilyenkor történik meg, hogy megkésleltetjük a különböző csomópontokon rövid csatlakozási idővel rendelkező személyvonatokat is.

MONDOK SÁNDOR: Sok szó esett már arról: *milyen okok idéz.. elő a vonatok késését.* Én ezzel kapcsolatban a menetrend-szerkesztők figyelmét szeretném felhívni a rövid tartózkodási időre. *Szolnokon és a hasonló nagyforgalmu csomópontokon a le- és felszálláshoz kevés a 2—3 perc tartózkodás. Nem beszélve a mozdonyszemélyzet-cseréről.* Három perc alatt szinte lehetetlen megoldani. A nemzetközi vonatok összeállításánál jó lenne azt is figyelembe venni, hogy egy 150 tengelyes vonatnál nem mindegy, hogy magyar vagy CFR-es kocsikból áll.

A kulturált utazás szerves része, hogy az utasokat tiszta, világos, télen jól fűtött várótermek, kényelmes, tiszta kocsik, udvarias, szolgálatkész, jól öltözött vasutasok fogadják. Sajnos, gyakran látni szolgálatban forgalmistákat felemás öltözetben, mozdonyvezetőket civil ruhában és börkalapban. Az ilyen látvány nem vet jó fényt a vasutasokra.

VARGA ISTVÁN: Valóban szép egyenruhánk van. *Én egy kicsit büszke is vagyok arra, hogy a szomszédos országok vasutasai közül a mi egyenruhánk a legelegánsabb.* Természetesen csak akkor, ha valaki szabályosan viseli és vigyáz rá, hogy mindig tiszta legyen. De kérdezem én, *hogyan tartsa rendben egyenruháját az a jegyvizsgáló, akit a nemzetközi gyorsról Komáromban vagy más állomásokon levesznek és tehervonatra vezényelnek, mert a forda így kívánja?* A szívem fáj, amikor a szép, tiszta egyenruhában fel kell mennem a gépre, azokon az állomásokon pedig, ahol nincs kocsirendező, a vagonok közé kell bújni a leakasztás elvégzésére. A létszámhiány miatt előfordul, hogy a kezelő vonatokon nincs ember. Ilyenkor a jegyvizsgálónak kötelessége átvenni az árut.

Nagy gondot kellene fordítani arra is, hogy a nemzetközi gyorsvonatokon szolgálatot teljesítő jegyvizsgálók beszéljenek idegen nyelvet és jobban ismerjék az ország nevezetességeit, szolgáltatásainkat. A határainkat átlépő, vonaton utazó külföldiek először velünk, vasutasokkal, találkoznak. Bizony, sokszor állunk az érdeklődő kérdések kereszttüzében.

PARÁDI JÁNOS: A szerelvények tisztítása, a kocsikban keletkezett kisebb hibák kijavítása a mi feladatunk. A műszaki kocsiszolgálati főnökségek azonban *a létszámhiány és a szoros szerelvényfordulók miatt nem győzik a munkát.* Míg a Keleti műszaknál a korábbi években 70—75 kocsitisztítónk volt, ma mindössze 30—35 fős ez a létszám. *Ez még a belső tisztításra sem elég.* Éppen ezért nagy szükség lenne már egy kocsimosó megépítésére és természetesen a kocsik belső tisztításának a fokozottabb gépesítésére.

Az új kocsik javításánál *a legtöbb gondot az alkatrészhiány okozza.* Sokszor fél napot vagy napokat áll egy-egy új kocsi azért, mert filléres alkatrészt nem tudunk biztosítani a hiba kijavításához. Ezeken a nehézségeken sürgősen változtatni kell.

GERGELY SÁNDOR: Arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy a jegyvizsgálók létszáma megcsappant, nem győzik a munkát. Ezért fordulhat elő, hogy nagyon sok utas jegy nélkül utazik. Gyakran megtörténik, hogy a fővárosból kiinduló, aránylag zsúfolt vonatokon, mindössze egy jegyvizsgáló dolgozik. *Emiatt évente milliókkal károsodik a vasút.*

Az Utasellátó Vállalatot is gyakran bírálják a szolgáltatásokban előforuuló hiányosságok miatt. Mit terveznek az ellátás javítása érdekében?

MIKLÓS GÉZÁNÉ: Napjainkban a kereskedelmi tevékenységet folytató vállalatok az érdeklődés középpontjában állnak. *Az Utasellátó vezetői mindent elkövetnek annak érdekében,* hogy a pályaudvarokon és a vonatokon javuljon az ellátás. Éttermeink többségében bőséges a választék, udvarias a kiszolgálás. A nagyobb pályaudvarokon a büféárut és hűsítő italokat árusító automaták beállításával jelentősen javult az ellátás. Kevésbé mondható ez a vonatokon. Az étkezőkocsiknak nincs jövőjük a belföldi forgalomban, a régi építésű büfékocsik korszerűtlenek. *Az új, a célnak legjobban megfelelő, korszerű bisztrókocsikból ma még kevés áll rendelkezésünkre.* Ennek hiányában a személyvonatokon egyelőre marad a fülkés és a kosaras kiszolgálás.

HORVÁTH FERENC: Évek óta a nemzetközi gyorsvonatok szerelvényében közlekedő étkezőkocsikon dolgozom. Nekem is az a véleményem, hogy *az udvarias kiszolgálással párosuló nyelvtudás ma már nélkülözhetetlen.* Ezért csak helyeselni tudom a nyelvtanfolyamok szervezésének gondolatát. Az Utasellátónak sokszor hibául róják fel, hogy kocsma jellege van. Az a tapasztalatom, hogy a részeg utasok többsége már erősen ittas állapotban van, amikor vonatra ül. Az étkezőkocsiban, ahol köztudott, hogy bor és rövid ital is kapható, *csak elvétve fordul elő, hogy valaki megfeledkezik magáról.* Erre nekünk felszolgálóknak kell ügyelni.



Gergely Sándor



Ágoston József



Krassóvári Róbert



Parádi János



Horváth Ferenc



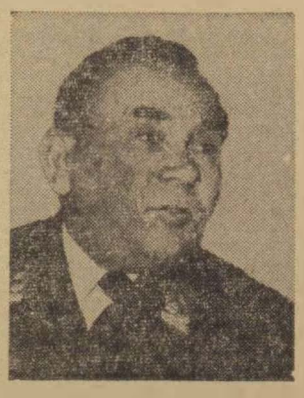
Balogh Imre



Miklós Gézáné



Mondok Sándor



Varga István

A hosszúra nyúlt beszélgetés részvevői, ki-ki a maga tapasztalatai szerint, mondta el véleményét vagy észrevételét a személyszállítás valóban időszerű kérdéseivel kapcsolatban. Szinte kivétel nélkül kifejezésre juttatták: helyeslik azokat a célkitűzéseket, melyeket a vasút vezetői a kulturált utazás színvonalának megjavítása érdekében terveznek. Abban is egyet értettek, hogy a vasutasok összefogása, fegyelmezett, szorgalmas munkája, belső tartalékaink feltárása nélkül nem lehet szó előrehaladásról.

VISI FERENC

A baleset oka:
túlzott alkoholfogyasztás

A vasút veszélyes üzem. A dolgozók túlnyomó többsége a veszélyzónában, úrszelvényen belül dolgozik. Így kívánja ezt munkája, beosztása. E körülményeknél fogva a közlekedő járműveket, mint fokozott hatóképességű veszélyforrást kell figyelembe venni. E veszélyforrás hatása műszaki megelőzés útján egyelőre csak korlátozottan csökkenthető, különböző riasztó, figyelmeztető eszközökkel, berendezésekkel.

Továbbra is elsődleges megelőzésként kell számításba venni tehát *a szigorúbb, ellentmondást nem tűrő felügyeletet és a személyekre szóló szabályok, előírások betartását, betartatását.* E szabályok, előírások betartása kielégítő biztonságot nyújt, míg azonban ezek figyelmetlen, fegyelmezetlen durva megszegése jóvátehetetlen, tragikus következményt idéz elő mind az egyén, mind a hozzátartozók számára.

Súlyos mulasztások

Elég, ha egemlítjük, hogy az előfordult halálos és csonkulásos balesetek túlnyomó többségét emberi mulasztások idézik elő. *A balesetek több mint egytizedét szolgálat közbeni leittasodás, különböző fokú alkoholos befolyásoltság okozza.*

Ezért szólunk erről ismét mindenkihez, úgy véljük jogos türelmetlenséggel, a munkavédelmi felelősség hangsúlyozása mellett a szülők, gyermekek, vagyis ahogy mondani szokták, a hátrahagyottak nevében és helyett is. Szolgáljon intő példaként, s tanulságul mindannyiunk számára néhány tragikus végű baleset.

1971. január 14-én *Pátroha* és *Kisvárda* állomások között elütésből származó halálos balesetet szenvedett *F. Kovács Antal* pályamunkás, akinél a boncolóorvosi jelentés szerint *nagyfokú alkoholos befolyásoltság állt fenn.* vágánytengelyben haladt és az éjszakai órákban egy vonat halálra gázolta a *Szombathely—Rum* közötti vonal 23—25 sz. szelvényében. A balesetvizsgálat megállapította szerint munkája befejezése után több órán keresztül munkatársával italozott.

Cs. L. forgalmi szolgálattevőt március 26-án éjjel *Várpalota—Pétfürdő állomások között egy vonat halálra gázolta.* Nevezettet korábbi napokban erős ittassága miatt nem állították szolgálatba. Haláláig naponta többször is ittasan látták, emiatt elküldték, sőt elkísérték, de eredménytelenül. A cselekvőképességet jelentősen korlátozó, anyagi és erkölcsi nyomort okozó alkohol megszüntéti a vasúton nélkülözhetetlenül szükséges veszélyérzetet, higgadt, józan megfontolást.

Az alkoholos befolyásoltság állapotában és hatása alatt az ember nem csupán saját biztonságáról, de néha „önmagáról" is megfeledkezik. Ilyenkor, mint ezt az alábbi példa is bizonyítja, egyesek másokra is veszélyes magatartásra, tettlegességre vetemednek.

Hajlamos a tettlegességre

Horváth II. Lajos gőzmozdony-segédkezelő, a szolgálati főnökség megállapítása szerint, szolgálatátadáskor *Bankó János* segédkezelőnek több hónapos betegállománybantartást indokló fejsérüléseket és agyrázkódást okozott. A szolgálatadások során tapasztalt gyakori késéseket szóvátevő váltótársának *Horváth „kézzel foghatóan" magyarázta indokait,* emiatt Bankó 1970. október 13 óta egyfolytában betegállományban van. Idézünk a véleményes jelentésből: *„Horváth segédkezelő hajlamos a tettlegességre, az ököljog érvényesítésére. Nem első eset ez nála, 1966. január 1-én (újév) a gurítósvezetőt verte meg. Horváth többször késve, máskor ittasan állt munkába stb."*

Hajlamos, késik, ittasan, többször — mondják Horváthról, akik ismerik. *De miért csak ilyen eset után derül ki ez, és most is csak felsőbb utasítás alapján?* Ha most valaki azt kérdezi, hogy mi történt ezután, hogyan vonták le a tanulságot a különben ismert renitenskedővel szemben, le kell írni, *hogy mélyen hallgatnak a ferencvárosi vontatási főnökségnél,* mondván, a sértettnek volt szándékában bírósághoz fordulni, emiatt a MÁV fegyelmi szabályzatára hivatkozva felfüggesztették a fegyelmi eljárást, de még az ügy balesetvizsgálatát is. Marad tehát az áldatlan állapot, a súlyos fegyelmezetlenség, a vasúthoz nem illő magatartás, ami mélyen elítélendő, úgy ahogy ezt most 1971. május 23-án a véleményes jelentésben leírták.

Ez azonban kevés. A fegyelem megszegőit el kell ítélni. Legyen bátorsága a munkahelyi vezetőnek hatékonyan intézkedni azokkal szemben, akik ittasan, vagy anélkül súlyos vétséget követnek el.

Hegedűs Károly

Köszönet a sárosdi vasutasoknak

A május 4-én közlekedett 1910. számú gyorsvonat utasai nevében mondok köszönetet *Sárosd* állomás dolgozóinak, akik éber szolgálatukkal súlyosnak ígérkező balesetet hárítottak el.

Először csak az tűnt fel, hogy a bejárati jelzőnél hajnali 2 óra 06 perckor megállt a vonatunk, majd három perccel később az állomáson megtudtuk az újabb megállás okát: Az ellenkező irányból érkezett tehervonatról a nyílt vonalon leszakadt 13 kocsi, de *Szabó Mihály* váltókezelő utasítás szerint végzett, lelkiismeretes munkája közben észrevette, hogy a behaladt vonat végéről hiányzik a zárjelző. Azonnal jelentette megállapítását *Pálinkás István* forgalmi szolgálattevőnek, akinek intézkedésére elkerülhettük, hogy gyorsvonatunk a pályán veszteglő kocsiknak rohanjon.

Mi, utasok nagyra értékeljük a vasutasok helytállását, s külön köszönjük Sárosd állomás dolgozóinak példamutató éberségét, amely azon a májusi hajnalon egy pillanatra sem hagyott cl.

Galambos Lajos,
Lajosháza, Fő út 26.

Előzzük meg a nyári tűzkárokat

Még zöld és jó termést ígér a határ. Medárd napján is esett az eső. Bizakodhatunk, nem szárad túl hirtelen a fű és az avar a vasúti töltéseken. A nyár gabonát érlelő melege, a szárazság más előző évekből származó következményei azonban arra intenek; *már most tegyünk meg minden intézkedést a vasúti pályák mentén a nyári mezőgazdasági tüzek megelőzéséért.* Különösen a gabona és egyéb termény és erdőtüzek elleni védekezést, megelőzést kell országszerte végezni.

Sokrétű munkát követelnek a vonatkozó rendszabályok s a megelőző tevékenység a vasútigazgatóságoktól, a külszolgálati főnökségektől, és a MÁV tűzrendészeti szervezettől. *Különösen sok és rendszeres munka vár a vonali tűzrendészetre, a pályafenntartási főnökségek műszaki vezetőire s a vonalak gondozóira.* A vontatási főnökség mozdonyszemélyzetének éberségre a gőzmozdonyokat riasztó műszaki, javító és felügyeleti személyzet sokat tehet a nyári tűzvédelem eredményességéért.

Közös ügyről, részben a kenyerünket jelentő kalászokról, munkánk alapján teremtett javak védelmének biztosításáról van szó. Ez évben újabb központi intézkedések e tárgyban nem jelennek meg. *Az előző években kiadott szabályok érvényesek.* A vasútigazgatóságok és szolgálati helyek öntevékeny munkája nélkülözhetetlen. Számos vasútigazgatóság már az elmúlt hetekben munkához látott. Ennek eredményeként a *pécsi, a szegedi, a szombathelyi, a budapesti* vasútigazgatóságnál a vonali tűzrendészek a pályafenntartási főnökségek a megelőző munka dandárjában vannak.

Több igazgatóság területén megindult a vontatási főnökségek szigorított tűzrendészeti szemléje. E szemlék során a vontató járműveket különös gonddal ellenőrzik. A budapesti, szegedi és a pécsi vasútigazgatóság területén számos járási hatóság és vasútvonali tűzrendész indult közös szemleútra, hogy helyszíni szemlékkel, intézkedésekkel segítsék elő a nyári tüzek megelőzését.

Türelmes, következetes és rendszeres munkát követel az utasok tájékoztatása. A vonatból időbotott cigarettavég, égő gyufa és egyéb gyúlásra alkalmas anyag okozta károk megelőzésében való részvétel mindenkinek közös érdeke.

Kovács Gy. János

Mit kell tudni
a nyugdíjasok lakbér-hozzájárulásának folyósításáról

A LAKBÉREKRŐL és a lakbér-hozzájárulásról szóló jogszabályok közelgő hatályba lépése indokolttá teszi, hogy tájékoztassuk a nyugdíjasokat az őket leginkább foglalkoztató kérdésről: *a lakbér-hozzájárulás folyósításáról.*

Mint ismeretes, a lakbérek 1971. július 1-i emelésének ellensúlyozására szolgáló lakbér-hozzájárulásra a nyugdíjasok is jogosultak. *A nyugdíjasok a részükre megállapított lakbér-hozzájárulást életük végéig megkapják* azért, hogy az esetleges lakbéremelés miatt a nyugdíjasok életszínvonala ne csökkenjen.

A lakbér-hozzájárulásra jogosult nyugdíjasok körét a 3/1971 (II. 3.) PM—ÉVM együttes rendelet 3. §-ának (1) bekezdése részletesen felsorolja. Eszerint a lakbér-hozzájárulás szempontjából *nyugdíjasnak kell tekinteni azokat, akik öregségi, rokkantsági, özvegyi, szülői, árva-, kiváltságos ellátásban, nemzeti gondozási díjban, hadigondozási pénzellátásban stb., valamint átmeneti segélyben, rendszeres szociális járadékban, rendszeres szociális segélyben vagy más ellátásban részesülnek.*

A lakbér-hozzájárulásra jogosultság szempontjából nem lehet nyugdíjasnak tekinteni azokat, akik ideiglenes özvegyi nyugdíjban, 66 százalékot meg nem haladó munkaképesség-csökkenés alapján megállapított baleseti járadékban részesülnek, továbbá akiknek a részére ugyan nyugdíjat állapítottak meg, de a nyugdíjuk folyósítása 1971. július 1-én bármilyen kereső tevékenység miatt szünetel. *Azok tehát, akik 1971. július 1-én fennálló munkaviszonyuk miatt nyugdíjban nem részesülnek, nem nyugdíjasnak, hanem munkaviszonyban állónak minősülnek.* Így a lakbér-hozzájárulásra való jogosultságukat a munkaviszonyuk alapján állapítják meg. Azok pedig, akik 1971. július 1-én fennálló kereső foglalkozásukra tekintettel nem részesülnek nyugdíjban, nem nyugdíjasnak, hanem kereső foglalkozást folytatónak tekintendők: a jogszabályban meghatározott esetekben lakbér-hozzájárulásra nem jogosultak.

AZOKNAK A NYUGDÍJASOKNAK viszont, akik részére az 1971. július 1-i állapotnak megfelelően lakbér-hozzájárulást állapítottak meg, a megállapított lakbér-hozzájárulást akkor is folyósítják, ha később — július 1-e után — a nyugdíjuk folyósítását munkaviszonyra vagy kereső-foglalkozásra tekintettel, szüneteltetni kell.

Ha a nyugdíjas a lakbér és a lakbér-hozzájárulás adataira — melyet a *„Lakbér-hozzájárulást igazoló lap"*-on közöltek — nem tett észrevételt, vagy ha a vita lezárásának eredményeként a lakbér és a lakbér-hozzájárulás adatai véglegessé váltak, a nyugdíjasnak a lakbér-hozzájárulást igazoló lapot, annak kézhezvételétől számított 15 napon belül — vasutas nyugdíjasoknak — a *MÁV Nyugdíjhivatalhoz* kell beküldeni.

Tájékoztatásul még azt is közölhetjük, hogy a nyugdíjas bérlő részére megállapított lakbér-hozzájárulás folyósítását *megszüntetik, ha állandó jelleggel külföldre költözött, ha meghal, vagy ha szándékos bűntett miatt két évet meghaladó, vagy a lakás felhasználásával elkövetett bűntett miatt ennél rövidebb időtartamú végrehajtható szabadságvesztésre jogerősen elítélték, és emiatt a lakást ináenybe vették, illetőleg a lakásbérleti jogviszonyt megszüntették.*

HA A BÉRLŐ MEGHALT, és házastársa nyugdíjas, vagy állandó özvegyi nyugdíjra jogosult háztartásbéli feleség, illetőleg ha a lakásbérleti jogviszonyt folytató árvaellátásban részesülő kiskorú gyermekek maradtak hátra, *őket a bérlőnek az elhalálozása időpontjában folyósított lakbér-hozzájárulás teljes összege egy évig megilleti.* Az egy év letelte után a lakbér-hozzájárulás fele a háztartásbeli feleséget mindaddig megilleti, amíg állandó özvegyi nyugdíjra jogosult. Nyugdíjas házastársat egy év letelte után csak a saját jogán folyósított lakbér-hozzájárulás illeti meg. *Az özvegynek, illetőleg az árvának az előzőkben említett lakbér-hozzájárulás folyósítását kérni kell,* és ezzel egyidejűleg igazolni kell a folyósításra jogosultságukat is.

Felhívjuk a nyugdíjasok figyelmét, hogy részükre a lakbér-hozzájárulást kizárólag a nyugdíjfolyósító szervek folyósítják.

Előfordulhat, hogy a nyugdíj megállapítása még folyamatban van, és ezért a nyugdíjfolyósítási törzsszám még nem ismeretes. A *„Lakbér-hozzájárulást igazoló lap"*-ot ebben az esetben is a *MÁV Nyugdíjhivatal* részére kell megküldeni.

TEKINTETTEL ARRA, hogy a lakbér-hozzájárulásra jogosultságot az 1971. július 1-i tényleges helyzet alapján kell megállapítani, ezért a július hónapra megállapított lakbér-hozzájárulás összegét később — az augusztus hónapra járó nyugdíjjal együtt fogják kifizetni.

Az eredményeket könnyebb megszerezni, mint megtartani

Nagykanizsán sem problémamentes az élet
Tallózás a termelési tanácskozások jegyzőkönyveiben

Május elseje alkalmával — 1970. évi munkája alapján — Nagykanizsa ismét elnyerte a *„Kiváló vasúti csomóponti"* kitüntető címet. Mondják: *„Az eredményeket könnyebb megszerezni, mint megtartani..."* Amikor legutóbb Nagykanizsa állomáson jártunk, arra voltunk kíváncsiak, hogyan dolgoznak a tavalyi eredmények megtartásáért, a csomópont, s ezen belül az állomás jó hírének öregbítéséért?

— Kiváló eredmények színvonaláról indulni valóban nehezebb — felelte érdeklődésünkre *Varga László* állomásfőnök. *— Meg az is tény, hogy a feladatok csak növekednek,* s ahhoz, hogy teljesítsük hviatásunkat, az állomási munkát, újra és újra szervezni, fejleszteni kell.

Baj van a zárlámpákkal

Vaskos dosszié tett elénk az asztalra. A legutóbbi termelési tanácskozások jegyzőkönyveit tartalmazta az irattartó.

— Érdemes átolvasni ezeket a feljegyzéseket — mondta az állomásfőnök. — Kitűnik belőlük, hogy kiváló csomóponti állomáson sem problémamentes az élet...

Nézzünk csak néhányat a problémák közül, melyek Nagykanizsa állomás vasutasait foglalkoztatják. Így van például mindjárt az észrevétel, amit *Aradi László* váltókezelő tett szóvá: *„Baj van a zárlámpákkal!"* Gyakran vonatokat kell megállítani azért, mert a zárlámpa nem ég. Korántsem jelentéktelen a probléma, hiszen a forgalom biztonságát veszélyezteti a kiaaludt zárlámpa. *Horváth III. György* kocsirendező azt panaszolta, hogy túl vastag, nehezen kezelhető kiakasztó dorongot kapnak a kocsik szétakasztásához. Kiakasztó dorong céljára könnyű, erős és rugalmas gömbfára lenne szükségük, amely madárfogással átfogható, s így biztonsággal kezelhető. *Glavák József* átmenesztő a gyakori számadás elválasztás okát tette szóvá. *Előfordul ugyanis, hogy a kocsirendezőkkel a felírás után is rakatnak még be kocsikat a szerelvénybe.* Kérte, hogy aki erre intézkedést ad, a számadás sorsáról se feledkezzen meg... A vonatfelvevők problémáiról beszélt *Mikola József* vonatfelvevő. Elmondotta, hogy esős időben például ez a munka rendkívül körülményesen végezhető, mert elázik a felvételi jegyzék. Javasolta, hogy Nagykanizsa állomáson is *szervezzék meg az URH-rádiós vonatfelvételt.*

Ilyen és hasonló problémák ellenére is elmondható, hogy Nagykanizsa állomás — altol egy aranykoszorús, kilenc ezüst- és ugyanennyi bronzkoszorús jelvénnyel kitüntetett szocialista brigád is dolgozik *— az idén is kiváló színvonalon végzi munkáját.* Az első negyedévben a személyszállítási terv 94,5 százalékos előirányzatát 96,3 százalékra teljesítették. Áruszállításban a tervezettnél 1289 tonnával többet továbbítottak. A helyben összeállított vonatok száma egy negyedév alatt 223-mal növekedett, s a bázisidőszakhoz viszonyítva, 5323 kocsival több volt az állomás kocsirendezői által „földolgozott" kocsik száma. Ha a forgalmi igények felfutása ilyen ütemben halad az év folyamán, december végére mintegy 25 százalékos szállítási többletteredmény elérése várható.

Grafikonos kiszolgálás

Nagykanizsa állomás forgalmi és kereskedelmi szolgálata immár tizedik esztendeje eredményesen, *a fuvaroztatók legnagyobb megelégedésére végzi az ipartelepek grafikonos kiszolgálását.* Az új menetrend életbelépését mind a személy-, mind az áruszállítás vonatkozásában — a vontatási főnökséggel szorosan együttműködve — szocialista szerződéseiknek megfelelően, *rendkívül gondosan készítették elő.* Az új menetrendre való átállás így a megnövekedett forgalmi követelmények ellenére sem okozott fennakadást az állomás munkájában. A fegyelmezett szolgálatra utal, hogy sem üzemi, sem tárgyi baleset nem történt az állomáson és a gondatlanságból okozott kár is 60 százalékkal csökkent. S ami jelentős: *az idén még egyetlen fegyelmi büntetést sem kellett kiszabnia Nagykanizsa állomásfőnökének.*

A kiváló színvonal megtartása Nagykanizsa állomáson a párt-, szakszervezeti és szakvonali vezetés összhangján alapul. Rendszeressé vált náluk, hogy közösen elemzik a végzett munkát és a sokszor kipróbált törzsgárda tapasztalataira támaszkodva készülnek fel a megoldásra váró feladatokra.

(L—cz)

1971. június 25—július 12.

Soproni Ünnepi Hetek

A Soproni Ünnepi Hetek intéző bizottsága szerkesztőségünket is meghívta sajtótájékoztatójára, amelyen a nagyszabású esemény programját ismertette. Örömmel hallottuk, milyen gazdag — az eddiginél gazdagabb — lesz az ünnepségsorozat, amelyet ez alkalommal tizennegyedszer rendeznek meg.

Ma már a vasutas dolgozók is állandó látogatói a színvonalas, szórakoztató művelődési alkalmaknak. Évről évre többen keresik fel *hazánk műemlékekben leggazdagabb városát, Sopront, s tekintik meg sok-sok látnivalóját, gyönyörködnek művészeti eseményeiben.*

A játékra utazó belföldi közönség nagyobb részét a vasút szállítja Sopronba. *Nem kis részben a vasutasoktól függ tehát, hogy a sokezres tömeg pontosan, gyorsan, kulturált körülmények között érkezzen a városba.* Sopron vasutas város is — a GYSEV székhelye — dolgozói tehát munkájukkal nem kis részben felelősek a hetek sikeréért.

A XIV. Soproni Ünnepi Heteket ez évben június 25-től július 12-ig rendezik meg. Az első napon 18 órakor a Liszt Ferenc Művelődési Központban a *Soproni Liszt Ferenc Szimfónikus Zenekar* ünnepi hangversenye vezeti be az eseménysorozatot. Utána 21 órakor a várositoronyból reflektorfénybe borított *Beloiannisz téren*, toronyzene kíséretében *dr. Erdély Sándor*, a városi tanács elnöke nyitja meg a heteket. Másnap a fertőrákosi kőfejtő páratlan szépségű Barlang-színpadán Beethoven: *Fidelio* című operáját adják elő az Állami Operaház művészei. Az előadást 28-án megismétlik. Ez a produkció ígérkezik az idei program szenzációjának. A győri Kisfaludy Színház társulata egyik este Sophoklés *Antigonéját*, a másikon *Oidipus király*-át adja elő a Barlang-színpad komor fenségű sziklaoszlopai között. A június 30-i Liszt-hangversenyen a *Szent Mihály*-templomban a *MÁV Szimfónikusok* szólalnak meg a Soproni Liszt Ferenc Pedagógus Kórus és fővárosi szólisták közreműködésével, *Liszt Via Crucis*-át és *Esztergomi miséjét*.

Izgalmas látványosságot ígérnek a sportversenyek, amelyek közül kiemelkedik a június 26—27-i nemzetközi kosárlabdatorna és a július 4-i nemzetközi gyorsasági autóverseny.

Toborzó úton a záhonyi beat-zenekar

A záhonyi vasutasok művelődési házának beat-együttese a *Semafor* nevet viseli. Ez a név egyre ismertebb lesz. Tavaly Szabolcs-Szatmár megye tánczenekarainak versenyén második helyen végzett az együttes, majd az idén aranyérmet szerzett.

Tagjai így jutottak el az V. salgótarjáni könnyűzenei fesztivál Ózdon megrendezett területi előadójáig. Öt megye 25 együttese szerepelt a *Komjáthy György* által vezetett zsűri előtt, és a Szemafor sikeresen helytállt az erős mezőnyben.

Legalább ennyire büszkék záhonyi beat-zenekaruk tagjai arra, hogy annak idején az árvízkárosultak javára rendezett hangversenysorozat kezdeményezői voltak. Ehhez a mozgalomhoz később a legnagyobb együttesek is csatlakoztak, majd közösen léptek fel az árvízi építőtáborokban. *Áprilisban négynapos romániai tudnén vett részt a Semafor-zenekar.* Önálló műsorukban a magyar beat-zene legsikeresebb számain kívül bemutatták saját szerzeményeiket is. A turnén részt vett és velük lépett fel *Harangozó Teri*, a népszerű táncdalénekes. Nem véletlen, hogy a háromezer főnyi romániai közönség vastapssal jutalmazta valamennyi műsorszámukat.

Az együttes jelenleg a Semafor kiváló ifjúsági klub rendezvényein szerepel, ezenkívül június közepéig a beregi községekben ad koncerteket. *Műsorukkal részben a záhonyi csomópont munkaerőtoborzását segítik elő a vasút beat-esei*, akik mintegy 140 000 forint értékű felszerelést vásároltak az utóbbi időkben.

Terveik között ismét szerepel külföldi turné: *ellátogatnak a Kárpátaljára vagy Csehszlovákiába.*

Kézy Béla

Gyula bácsi

ismét a Szamosközben járt

A *Magyar Vasutas* 1970. december 1-i számában jelent meg az *„Elment mindenkihez, aki hívta"* című írásom, amelyben beszámoltam *Feszt Gyulának*, a nagykanizsai pályafenntartási főnökség nyugdíjas vízvezetékszerelőjének áldozatos munkavállalásáról. Gyula bácsi akkor — miután 54 napig dolgozott a szamosközi árvízkárosultak házainak újjáépítésénél — felajánlotta, hogy tavasszal egy árvízkárosult vasutascsaládnál is elvállalná még a vízvezetékszerelési munkákat.

A cikk nyomán levél érkezett a penyigei *Kondor Bélától* és Feszt Gyula ismét visszatért a Szamosközbe. Ez alkalommal 20 napig volt távol a családjától, s nem egy, hanem — mint a köszönőlevelek is tanúsítják — *négy vasutas házánál végezte el a vízvezeték beszerelését az újjáépített otthonba, teljesen ingyen, önzetlenül, emberségből.*

Gyula bácsi két évvel szolgálta túl a nyugdíjkorhatárt — munkatársai és felettesei legnagyobb elismerése mellett. *Ehhez az elismeréshez hozzájárul most már a szamosközi árvízkárosultak és egész társadalmunk köszönete is a fáradtságot nem ismerő segítőkészségért.* Most azonban — hogy beváltotta ígéreteit — csakugyan készül nyugdíjba menni. De — mint mondotta — a vasút és a társadalom mindenkor számíthat rá, élete végéig. Önzetlen áldozatvállalásával példát mutatott mindnyájunk számára.

Nagy Antal Géza
Nagykanizsa

Sikeres évzáró Miskolcon

A most zárult oktatási évben a miskolci járműjavító dolgozói közül négyszázan fejezték be az szb által indított *Időszerű kérdések* című tanfolyamot. Az előadásokat 36 propagandista tartotta. A legszorgalmasabb hallgatók és a legeredményesebb előadók jutalomképpen könyvet kaptak. Az oktatási év tapasztalatairól *Serfőző Sándorné* oktatási felelős beszámolt a szakszervezeti bizottságnak.

Pál István

A pedagógusokat ünnepelték



Rékasi István, a területi bizottság titkára átadja a jutalmakat (Balogh Lajos felv.)

Szakszervezetünk budapesti területi bizottsága a pedagógusnap alkalmából bensőséges ünnepségen köszöntötte azokat az általános iskolai és középiskolai tanárokat, tanárnőket, akik részt vesznek a fővárosi és környéki vasutas dolgozók esti iskolai oktatásában.

A *Törekvés Művelődési Központban* megrendezett ünnepségen *Szőnyi Lajos*, a Területi Bizottság kulturális, agitációs és propaganda bizottságának vezetője üdvözölte a meghívott pedagógusokat és azokat a társadalmi aktivistákat, akik az oktatás megszervezésén, fejlesztésén fáradoznak. Ezután *Rékasi István*, a területi bizottság titkára ünnepi beszédében a terület vasutas felnőtt oktatásának legújabb, számottevő eredményeiről emlékezett meg.

Az 1970—71. tanévben általános iskolában 1000, középiskolában 500, felsőoktatási intézményekben pedig 100 vasutas vizsgázik a budapesti területen. Már megkezdték az előkészületeket az 1971—72. tanévi beiskolázásra és növelni szeretnék a dolgozók iskoláiban továbbtanulók számát. A területi bizottság arra törekszik: *minden olyan vasutas szerezze meg a nyolc általános iskolai bizonyítványt, akinek ez hiányzik*, az eddiginél is többen tanuljanak tovább középiskolában, főiskolákon. A nehéz vasúti szolgálat mellett ugyan nem könnyű még tanulni is, de a tanulást ma már lényegesen megkönnyítik az üzemi kihelyezett iskolák.

A titkár ezután megköszönte a pedagógusok és társadalmi aktivisták fáradhatatlan, eredményes munkáját, majd kitüntetéseket, pénz-, és könyvjutalmakat adott át.

A felnőtt oktatási albizottságban több mint tíz éve kifejtett odaadó, eredményes munkájáért a *Szakszervezeti Munkáért* oklevéllel kitüntetés nyújtotta át *dr. Sárosi Istvánnak, Keresztes Ottónak, Tóth Istvánnak* és *Tassi Józsefnek*. Tizenöt pedagógus pénzjutalomban részesült, 23 pedig könyvet kapott ajándékba.

Színvonalas műsor szórakoztatta ezután a meghívott több mint 70 aktivistát, pedagógust. *Zentai Anna*, a Fővárosi Operettszínház, *Karizs Béla*, az Állami Operaház tagja, valamint *Tátrai Mariann* énekesnő és *Rózsahegyi Marika* felléptével.

A műsor után vacsorán látták vendégül a pedagógusokat.

(Szász)

Az oktatási évad után

Elhangzottak az utolsó előadások, befejeződtek a viták, elcsendesedtek az előadótermek, a propagandisták elkészítették zárójelentéseiket. *az 1970—71. évi szakszervezeti, politikai oktatás lezárult.*

A nagy népszerűségnek örvendő tanfolyamok utolsó foglalkozásain a X. pártkongresszus anyagát dolgozták fel a résztvevők, s így azok hasznos fórumalvá váltak a párt politikája magyarázatának, megértésének, terjesztésének, az eszmei, ideológiai nevelésnek. A népszerűségre mi sem jellemzőbb, *minthogy ezeken a foglalkozásokon nagy számban vettek részt olyan dolgozók is, akik egyébként nem jelentkeztek politikai oktatásra.* Elmondhatjuk, hogy eredményes, rendkívül hasznos évet zártunk.

A továbbfejlesztett két témakörös oktatás módot adott a differenciálásra, választási lehetőséget nyújtott a jelentkezőknek. Ezt szívesen is vették a dolgozók. A szakszervezeti bizottságok azonban — talán megszokásból — inkább a *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyamokra való szervezés mellett döntöttek és kisebb gondot fordítottak a *Szocialista demokratizmus kérdései* tanfolyamokra. Ez azután lényeges eltolódást eredményezett, s a két tanfolyam aránya 1:3 lett a Társadalmunk időszerű kérdései javára.

A vasút területén ebben az oktatási évben 1411 tanfolyam indult és azokon 30 368 hallgató gyarapította politikai tudását. A nagy szám elérését *mindenütt maximálisan segítették a pártszervezetek*, mind a szervező munkában való részvétellel, mind pedig képzett propagandisták rendelkezésre bocsátásával. A koordinációs munka eredményezte, hogy nem került sor egy dolgozó többféle oktatásba való bevonására.

A hallgatók szívügyüknek tekintették a foglalkozásokon való megjelenést, *s ennek eredménye, hogy azok látogatottsága 80—85 százalékos volt.* Valóban, indokolatlan hiányzás csak nagyon ritkán fordult elő, az elmaradások szabadságból, betegségből, szolgálatteljesítésből adódtak.

A propagandisták lelkiismeretes felkészülése, tartalmas bevezető előadása nagy segítséget nyújtott a vitakészség kialakulásához. *A foglalkozások aktívak voltak.* A vita során felmerült problémákra megnyugtató választ kaptak a hallgatók. A tanfolyamok sikerének fontos feltétele a jól felkészült propagandista, rajta áll vagy bukik annak sikere. *A mi propagandistáink túlnyomó többsége megfelelt a bizalomnak*, politikai képzettségük, előadói készségük magas szinten mozgott, s ezzel biztosítva volt a tanfolyamok sikere. Köszönet és elismerés minden propagandistának.

A szakszervezeti, politikai oktatás sikerét nagyban elősegítették a szocialista brigádok. Vállalásaikban a hármas jelszó egyik, *a „szocialista módon tanulni" követelményének a politikai oktatásban való részvétellel tettek eleget.* Ez nagyon jó hatással volt a környezetükre és a nem brigádban dolgozók is velük együtt jelentkeztek valamelyik témakörre.

Annak tudatában, hogy a szakszervezeti politikai tömegoktatás a pártoktatás szerves részét képezi, a területi bizottságok és szakszervezeti bizottságok fontosságának és jelentőségének megfelelő súllyal foglalkoztak vele. A foglalkozásokon elhangzottakat az információszerzés fontos eszközének tekintették. A propagandisták és a hallgatók az év befejezésekor a jó munka elismerésére *„Emléklap"*-ot kaptak, a foglalkozások levezetésében kitűnt propagandisták és a vitákban különösen aktív hallgatók könyvjutalomban részesültek.

Az év véget ért. A munkában azonban nincs megállás, csak lélegzetvételnyi szünet. Hamarosan hozzá kell kezdeni a következő oktatási év előkészítéséhez, szervezéséhez, hogy az még sikerültebb legyen, még jobb eredményt érjünk el.

Heten egy szakaszban

Budapest, Nyugati pályaudvar.

Kora reggel van, harmatcseppek csillognak az ablaküvegen, s a velem szemben ülő utastárs orra hegyén. Nathás vagyok uraim — mondja — bocsánatkérő mosollyal és nagyot tüsszent. Az expressz elindul. Heten ülünk a fülkében, a náthás mellett középkorú hölgy olvas, és időnként bánatosan ejti le a könyvet, s a mellette ülő pipás utas tévedve felveszi. Lopva elolvasom a címét: Humoreszkek. A jobb oldali szomszédom névtelen levelet ír.

— Rohan az idő! —kiált fel az esernyős uraság — már tíz perce, hogy elindultunk...

Jó társaságom van, bár megmondom őszintén, izgultam a jegyváltáskor: ki ül mellém, kit kell elviselnem testben és lélekben egyaránt.

A farmeres bácsi rámnéz. Mereven néz. Mindenki engem néz. Nincs rajtam farmer, nem vagyok náthás, nem pipázom, luxusnak tartom az esernyőt és az idegességet. A könyv a táskámban lapul. Egyszerűen csak nézem útitársaimat. A szemük közé, csak bátran! — biztatom magam. Olvasok a szemekből, nyitott könyv a lélek tükre. És le sem lehet ejteni.

A középkorú hölgy csinos lehetett valamikor. Sok udvarlója volt, aztán rájött: a könyvben olyan írás le van írva, amit sok udvarló sem tesz meg. Lapos lett, mint egy bőrkötéses mű. Néha leejti a könyvet, akaratlan. Hátha felveszi valami férjnek való. Keserű és érzékeny, hiszen holnap is le kell ejtenie valamilyen utkötást, mert a pipás úr túl öreg és ráadásul gyűrűt hord a jobb keze gyűrűsujján.

A pipás úr udvarias. Talán azért pipázik. Végső soron a trafikost sem lehet naponta zaklatni cigaretta miatt. Két-három hónapra elegendő dohánya van. (Nekem holnap reggelig már elfogy a tekintélyem.) Sok gyermek apja s a nászéj utáni első részvétkedéskor a pipája mentette meg a sodrófától. Rágyújtott. Kapadohányra. A felesége ültalszerész volt, szent lett a béke.

A náthás agresszív típus. Kárörvendő. Két nap múlva hat strigulát húz az ágya fölé, a falra, újabb hat ember emlegeti a vele való utazási ártatlanságát. Nem lesz hosszú életű. Hamarosan, egy nagyobb arányú tüsszentés alkalmával baktériumfelhőben úszva elhagyja agresszív lelke vézna testét. Úgy kell neki. Miért nem hord zsebében talmopyrint? Adhatna néhány szemet utastársainak a tüsszentések előtt.

Az ideges alattomos. Sárba tapossa az emberi jellemvilágot. Aztán homlokára teszi — akaratlanul is — vétkeit. Sajnálom őt, mert irigyli, hogy élek még én is. Igazán nem tehetek arról, hogy nem vagyok ideges, és általában a borítékok bal sarkába leírom nevemet. Megszokásból.

Esernyős uraság a legjobb ember közöttünk. Esernyője nyelével éppen most ütött agyon egy legyet. Úgy örült a légyhalálnak! Brrr... Most jut eszembe: vigyázni kell, nehogy egy másik légy a homlokomon pihenje ki szemtelenségét. Lehetséges, hogy abban az esetben eltévesztene a célt e tiszteletreméltó és kolosszálisan izmos férfiú?

A farmeres bácsi negyven nyáron át kaszált. Bajusza hegyes, ökle szépen szőrös. Nemrégen látott egy filmet: örök cowboyok lovagoltak menekülő lány után. A bácsi szereti a lovakat, tiszteli a lányokat. Farmert vett s talán a szegedi kötélverő mesterhez injekszik. Jó a lasszó a háznál. Csak az a baj, hogy lovat lehet fogni vele, de az asszony nem hallgat el semmiféle kötél láttán.

Szegedről visszajövet újra zsákbamacska-játék volt a helyjegyváltás. Kik ülnek majd velem szemben? Egyedül utaztam Budapestig, egészen egyedül. Talán jobb is így. Önmagamon nem gyakorlom a jellemábrázolást. Hátha nem sikerül. S ha éppen igen, akkor is: elolvassa valaki?

S ha elolvassa: miért kacagjon ő tragédiáimon, s miért könnyezzen vicces dolgaim olvasásakor?

Besze Imre

UTAZÁSKOR

pályaudvari pavilonjainkban

vásárolhat

AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRUT

UTASELLÁTÓ

Mit ad Komáromnak a MÁV ötéves terve?

A budapesti vasútigazgatóság tervismertető értekezletet tartott Komáromban, a városi pártbizottság épületében. A csomópont és a város meghívott vezetőin kívül *Tatabánya-felsőtől Ácsig, Mórtól Csémpusztáig valamennyi állomás képviseltette magát.* A kezdeményezés már csak ezért is igen hasznosnak bizonyult.

Katona József, Komárom csomópont párttitkárának megnyitó szavai után Tiborcz József, az igazgatóság IV. osztályának helyettes vezetője részletesen ismertette a MÁV negyedik ötéves tervét, majd abból a csomópontra lebontott adatokat.

Bennünket, komáromiakat közvetlenül érint többek között, hogy *még ez év őszén megkezdik a Dunán át Komarnóba vezető vonalszakasz villamosítását.* Ezáltal lehetővé válik, hogy a Csehszlovákiába induló vonatok villamos vontatással közlekedjenek. (Az ismertetést követő hozzászólások közben *Molnár István* állomásfőnök javasolta a gurító XVI. vágány villamosítását is, mivel a helyben összeállított tehervonatok onnan indulnak Komarno felé.) További létesítmény lesz a negyedik ötéves terv időszakában *egy C-típusú kocsijavítóműhely Komáromban,* ezenkívül már jövőre felépül a rendezőben — mintegy 3 millió forintos költséggel — a forgalmi és kereskedelmi dolgozók által régóta hiányolt szociális épület. Követi azt *a Gyár utcában nyolcmilliós beruházással építendő szociális kombinát kivitelezése,* amelyhez 400 személyes üzemi konyha és munkásszállás is fog tartozni. A tervezett központi kazánház képes lesz az egész csomópontot hőenergiával ellátni.

Tíz vasúti lakás építési költségét az igazgatóság már átutalta a városi tanácsnak, mint beruházónak, s ezeknek a lakásoknak az építését még az idén elkezdik.

Csongrádi Mihály

Az Utasellátónál elismerik a fiatalok érdemeit

Tóth László, az Utasellátó Vállalat főigazgatója május 17-én megbeszélést tartott az ifjúsági alapszervezetek titkáraival. Megköszönte a KISZ-szervezetek termelést segítő és a fiatalokat nevelő tevékenységét, nagyra értékelte az ifjabb nemzedék lelkes, odaadó munkáját, a szocialista brigádokban tanúsított helytállását.

Miközben a főigazgató tájékoztatást adott a vállalat eredményeiről, feladatairól, kitért a fiatalokat érintő vállalati elképzelések ismertetésére is. Többek között elmondotta, hogy a szakmunkás tanulók létszáma évről évre növekszik, *így a jelenlegi 235 helyett még az idén 300-ra emelik az Utasellátónál szakmát tanuló fiatalok számát.* Eddig 57 tanulóval kötöttek ösztöndíjas szerződést, de van még lehetőség újabb ilyen szerződések megkötésére. Biztosítják ezenkívül a fiatalok nyelvtanulását, a testvérvállalatokkal kölcsönösen lebonyolítható szakmai tapasztalatcseréket, az üdültetés fejlesztését, a munkakörülmények, a szociális és egészségügyi ellátás további javítását.

A KISZ-titkárok is elmondták a fiatalok körében szerzett tapasztalataikat, s rámutattak, hogy *az üzemvezetők nem minden esetben tanúsítanak annyi megértést, gondoskodást, a fiatalok problémái iránt mint a vállalat felsőbb vezetése.*

A beszélgetés mindkét részről hasznos volt, s megállapodás született, hogy a tanácskozást többször, de évente legalább egyszer megrendezik. Ez is egyik eszköze annak, hogy még szorosabbá váljon a vállalatvezetés és a KISZ-alapszervezetek kapcsolata.

A megyei döntőkön is megállták helyüket



A sakkdöntő résztvevőinek egy csoportja.

Békés megyében négy szerv, az SZMT, a megyei TS, a KISZ-bizottság és a KISZÖV együttes versenykiírása alapján sakkban és asztaliteniszben egész télen folytak az alapfokú háziversenyek. A munkahelyi szpartakiádok keretében rendezett versenyeken mindkét sportágban nagy tömegek vettek részt.

Az alapfokú versenyek után előbb a szakmák megyei döntőit, majd május közepén a szakmák közötti döntőket bonyolították le. A megye legjobb vasutas sakkozói áprilisban mérték össze tudásukat. A *Békéscsabán* rendezett döntőben hat csapat indult. *Az első helyet Orosháza állomás csapata szerezte meg* a békéscsabai vontatási főnökség előtt. *Annus Mihály* személyében egyéniben is orosházi versenyző végzett az első helyen. Asztaliteniszben is a megyeszékhelyen került sor a döntőkre. Csapatban a *békéscsabai vontatási főnökség* végzett az első helyen, míg egyéniben *Bencsik Pál,* a vésztői vontatási főnökség versenyzője szerezte meg a bajnoki címet.

A szakmák közötti döntőben 15 szakma legjobbjai vetélkedtek. Az erős mezőnyben is derekasan helytálltak a vasutas versenyzők.

Az asztalitenisz- és sakkversenyek megyei döntői után a többi sportágban is megkezdődtek már az alapfokú versenyek. A vasúti szolgálati helyeken különösen sokan vesznek részt a kispályás labdarúgó bajnokság küzdelmeiben.

Dömény Ferenc

Házi bajnokságok Debrecenben

A *debreceni vasútigazgatóság* a szakszervezeti sportbizottság kezdeményezésére üzemi bajnokságot indított. A kispályás labdarúgó-bajnokság már befejeződött. *Első helyen végzett a tervosztály csapata.* Második a forgalmi és kereskedelmi osztály csapata lett. Harmadik helyre került az építési és pályafenntartási osztály, illetve a vontatási osztály csapata, míg az igazgatási és jogi osztály csapata a negyedik helyen végzett.

A házi sakkbajnokság 30 fős „mezőnyéből" *dr. Fekete Lajos, dr. Kántor Albert, Tóth Dániel. Seprenyi Ferenc, Széll Géza* és *Gara István* jutott a hatos döntőbe. A bajnoki cím sorsát további mérkőzéseik döntik el.

Asztaliteniszben az egyéni és csapatversenyeken *35 férfi és 12 nő vesz részt.* A házibajnokság döntő küzdelmeire a vasutasnapon kerül sor. Ugyanakkor rendezik a 18 tagú, nemrég alakult női kézilabdázó keret részvevőinek döntő mérkőzéseit is.

Kecskés Gábor

Új szociális épület Kaposvárott



Az új kaposvári szociális létesítmény
(Séra Sándor felvétele)

Kaposvár állomás régi öltözője meglehetősen lehangoló látványt nyújtott. A nem több mint 30 négyzetméteres helyiségben zsúfolva álltak a szekrények, *s a sarokban mindössze két mosdókagyló szomorkodott.* A padlótól a mennyezetig aligha lehet 190 centiméter a magasság.

Most új szociális épületet kaptak az állomásiak. Konyhában egy-egy 200 literes hűtőszekrény, villanytűzhely és élelmiszertároló szekrények. Társalkodóiban kényelmes fotelek, a falakon festmények reprodukciói. Zuhanyozók, mosdók, pihenőszobák — *szóval teljes komfort jellemzi a 11 millió forintos költséggel épített létesítményt.*

— *Ezzel évtizedes jogos kívánsága teljesült az állomás és a fűtőház dolgozóinak* — mondotta *Dóri János,* az állomás műhelybizottságának titkára. — *A taggyűléseken, termelési tanácskozásokon gyakran szóba került a megfelelő szociális helyiségek hiánya.* Ideiglenesen talán lehetett volna valamilyen kényszermegoldást találni, de „hosszútávon" nem értünk volna célt. Meg is mondtuk a dolgozóknak világosan: ha lesz valami, akkor legyen korszerű és végleges. Az új épület bizonyítja, a várakozás nem volt hiábavaló...

— S mi lesz a régi öltöző sorsa?

— *Átalakítjuk trafikká.* Annak még jól megfelel...

(séra)

Átépítik Budapesten a Bihari úti vasúti hidat

A fővonalak villamosítása, a pálya korszerűsítése minden esetben megköveteli a régebben épült vasúti hidak átépítését. A Budapest-Ferencváros B elágazás—Kőbánya—Kispest összekötő vonalban levő *Bihari úti híd* átalakítása is a vonalvillamosítással kapcsolatos pályakorszerűsítés miatt vált szükségessé. Az összekötő vonalon egyébként három kétvágányú hídszerkezet van, s a vágányok mind a háromnál egymástól 3.60 méterre épültek. *Mivel a pályakorszerűsítés során a vágánytengely-távolságot 4,10 méterre növelik, ennek megfelelően kell a hídszerkezeteket is átalakítani.*

A három hídból kettőt még korábban átalakítottak. A Bihari úti híd átalakítása a közelmúltban kezdődött. A munka, melyet a *MÁV Hídépítési Főnökség a MÁV Tervező Intézetben* készült tervek alapján végez, nem könnyű. Ugyanis a hídszerkezet átalakítását nem lehet elvégezni a forgalom fenntartása mellett. Ezért a hidat a pályából el kell távolítani, és helyére mindkét vágányba ideiglenesen hídprovizóriumot kell beépíteni.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan; Kisvárdai János, Pál István, Miskolc; Boldizsár Gyula, Schüsz Károly Békéscsaba; Nagy Antal Géza Nagykanizsa; Novák Károlyné Szentlőrinc; Bognár Károly Tapolca: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szűcs Ferenc Hatvan; Jászai Nagy József Kisterenye: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Felhívjuk olvasóink figyelmét hogy a keresztrejtvény megfejtését ne a Népszava Lapkiadó Vállalat, hanem a szerkesztőség címére küldjék be. Címünk: Budapest VI., Benczur utca 41.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

21. számból: 109 239/1971. 1. D. Az 1971—75 évekre kötött kollektív szerződés.

109 000/1971. 1. D. A törzsgárdatagok erkölcsi és anyagi elismerésére vonatkozó 105 324/1971. 1. D. sz. utasítás módosítása és egyes rendelkezései végrehajtásának szabályozása.

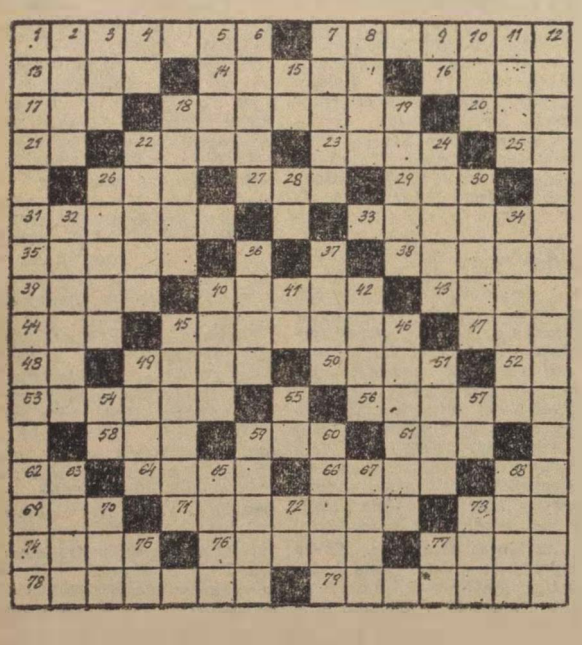
108 930/1971. 11. B. Szakmunkástanulók vasúti menetkedvezménye.

22. számból: 109 223/1971. 1. D. A munkaviszonyt érintő rendelkezések kiegészítése.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Volga menti város. 7. Dívány, pamlag. 13. Földöv. 14. Világtenger. 16. Számláló. 17. Kereskedelmi cikk. 18. Politikai okból elhagyja az országot. 19. Német névelő. 21. Zord szélei. 22. Nem felépítmény. 23. Afrikai vidék a bibliában. 25. Zamat. 26. Fitka mutatószó. 27. Jajveszékelő felkiáltás. 29. Létalap magánhangzói. 31. Raffael szülővárosa. 33. Baranya megyei község. 35. Olasz tartomány. 38. Erkölcstan (ék. fel.). 39. Ilyen közlemény is van. 40. Gyári. 43. Orosz férfinév. 44. Monszunban található! 45. A hetedik bolygó (fon.). 47. A hét vezér egyike. 48. Nádas kezdete. 49. ...Adam, Friedrich (1717—1799) Goethe tanára. 50. Régi spanyol pénzérme. 52. Kettőzve bányaváros. 53. I. Lajos 1351-ben foglalta törvénybe. 56. Ezt fujni szokták! 58. Takar. 59. Győr megyei község. 61. Minőséget ellenőrző osztály. 62. Esztendő. 64. ...de Vega. 66. Arab fejedelem. 68. Tág, hangtalanul. 69. Küzdelmet folytat. 71. Vidám tavaszi ünnepség. 73. Ruhát tisztít. 74. Színtelen gáz, a paraffin sorozat tagja. 76. Könnyűvérű. 77. Látta vala. 78. Kis görög sziget. 79. A jog egy fajtája.

Függőleges: 1. Ennyi idős a magyar vasút. 2. Kietlen. 3. Tanul a közepén. 4. A mai napon. 5. Európai főváros. 6. Kis kenyér, névelővel. 7. Holló a jegenyén. 8. Betűpótlással rostnövény. 9. Kimondott betű. 10. Óv. 11. Véredényei. 12. **A hosszú vasúti szolgálati idő elismerését jelenti.** 15. E. G. 18. Idegen női név. 19. Belga város. 22. Szerves sav. 24. A keleti Alpok egy csoportjának neve. 26. ...Georg Moritz (1837—1898) német egyiptológus, író. 28. Létezik. 30. Gyalogri madár, névelővel. 32. Óriási repedés a befagyott vizen. 34. Számlájára, törlesztésre, fonetikusan (olasz). 36. A lakat. 37. Szibériai folyó. 40. Földbe vájt mélyedés. 41. Kimondott betű. 42. Az Elba mellékfolyója. 45. ...Guido (1554—1925) a kínai boxerlázadásban a német különítmény parancsnoka. 46. 1929 után görög köztársasági elnök. 49. Sziget a rigai öböl bejáratánál. 51. Az 50. vízszintes fordítva. 54. Monte Christo vára. 55. Folyadék. 57. Sikálahang. 59. Valamikor reggeli látogató volt. 60. Kőzetek repedéseit kitöltő érc. 63. Párbeszéd. 65. Becézett férfinév. 67. Kérdőszó. 69. Szerencsejáték. 70. Fejér megyei község. 72. Juttat. 73. Belső szerv. 75. Nátrium kémiai jele. 77. Azonos mássalhangzók.



Beküldendő: függőleges 1. és 12. Beküldési határidő: 1971. július 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Meg kell szüntetni a hanyagságot, a felületességet, közönyösséget.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 10. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Gelencsér Lajos, Gödöllő, December 8 utca 11., özv. Felföldi Jánosné, Miskolc, Vörösmarty u. 86., dr. Kiss Lajos, Gyömrő, Klapka u. 20., Fegyveres Sándorné, Győr, Kálvária u. 21/b., Szentesi Melinda, Debrecen, Kálvin tér 3.

HÍREK

— Közúton mozgó pályafenntartási egységek. A nagykanizsai pályafenntartási főnökség dolgozói az országban elsők között kaptak korszerű fenntartási nagygépeket. A gépesített szakaszoknál már megszűnt a megerőltető fizikai munka, a krampácsolás. A gépesített szakaszok mellett megszervezték a pályafenntartás „rohambrigádjait", a közúton mozgó egységeket is.

— Vasúti automatika. Az ukrajnai gyengeáramú műszer- és híradástechnikai üzemek gyártmányai nagy keresletnek örvendenek a világpiacon. Legutóbb a bolgár, az indiai, a pakisztáni vasutak és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság vásároltak automatikus biztosító és forgalomszabályozó berendezéseket.

— Kommunista vasárnap Záhonyban. Kétszázötvenen — köztük számos vezető és irodai dolgozó — jelentkeztek társadalmi munkára a záhonyi átrakókörzetben május 23-án szervezett kommunista vasárnapon. A társadalmi munkások 32 széles nyomtávú vagont raktak át. A munkáért járó pénzen közös víkendházat vásárolnak a kisvárdai strandon.

— Hangverseny Dunakeszin. Aranykoszorús énekkarok, köztük a vasutasszakszervezet központi vegyes kara, valamint a dunakeszi járműjavító férfikara, június 4-én jól sikerült hangversenyt adtak az üzem József Attila Művelődési Központjában.

— Három különböző Dieselmotor felhasználásával nyolcféle, 165—2000 lóerős Dieselmozdonyt gyártanak Csehszlovákiában. A legújabb szériákat rádió adó-vevővel, nyomógombos vezérléssel és nyomkarimakenővel szerelik fel.

— Utazási kedvezményt kapnak a vasút ösztöndíjasai. A MÁV jelentős kedvezménnyel segíti azokat a szakmunkástanulókat, akikkel ösztöndíjszerződést kötött, valamint azokat, akik a különböző szolgálati helyeken ösztöndíj helyett szakmunkás órabérben vagy szakmánybérben részesülnek. Az említett tanulók ez év június 1-től a lakóhelyük és munkahelyük közötti vonalon díjtalanul utazhatnak.

— Hosszú távú vetélkedő. A záhonyi csomóponton tíz csapat háromfordulós szellemi vetélkedőjének döntőjét rendezik meg július 10-én, a vasutasnap előestéjén. Az öthónapos versengés legjobb helyezettje nagyképernyős tévét nyer, ezenkívül gazdára találnak a több mint 20 000 forint értékű díjak is.

— Családias hangulatú ünnepségen búcsúztatták nyugdíjba vonuló munkatársukat — Kunics János vágánygépkocsivezetőt és Hadobás István bádogost — a tapolcai pályafenntartási főnökség központi (szakipari) pályamesteri szakaszának dolgozói. A szakaszon egyébként mindenki szocialista brigádtag.

Lakáscsere

— Rákospalotai MÁV-lakótelepen levő 2 szobás, kertes, különálló lakást cserélnék 1 szoba komfortos, tanácsi rendelkezésűre, vagy fenti MÁV-lakást + 2 szoba komfortos, Metró végállomásánál levő tanácsi lakást cserélnék 4 szobás tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 631—897, vagy üzemi telefonon 44—43 számon 8—16 óra között.

— Elcserélném Maglód állomáson levő, olcsó bérű, 2 szobás, vízvezetékes, újjáépített lakásomat, olajkályha és propán-bután gáz használattal együtt, budapesti 2 vagy 3 szoba összkomfortosra, esetleg komfortosra, megegyezéssel.

Cím: Rátkai Zoltán Maglód állomás.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 539
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. JÚLIUS 5.

A XXI. vasutasnap programja

Az idén a XXI. vasutasnap ünnepségei a magyar vasút 125 éves jubileuma jegyében kerülnek megrendezésre. Mint minden évben, ezúttal is *az országos vasutas képzőművészeti kiállítás nyitja meg az ünnepségek sorát.* A hagyományos tárlat, mely a vasutas képzőművészek legjobb alkotásait mutatja be, július 8-án 13 órakor nyílik a vasutasszakszervezet Népszínház utcai Képzőművészeti Iskolájában.

A *Közlekedési Múzeum* önálló kiállítással állít emléket a jubileumnak. Július 9-én délelőtt 10 órakor nyitják meg a *„125 éves a vasút"* című kiállítást.

Július 10-én délelőtt fél 10 órakor a Keleti pályaudvar indulási oldalán megkoszorúzzák az új helyen felállított Baross-szobrot. Az ünnepségen dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter mond emlékbeszédet. Ezen a napon adják át a vasúti munkában kiemelkedő eredményt elért dolgozóknak a *kormánykitüntetéseket.* Illetőleg a *Kiváló Vasutas* kitüntetéseket.

Július 11-én vasárnap délelőtt fél 12 órakor kerül sor *270 új vasúti tiszt avatására.* az eddigi gyakorlattól eltérően nem a Szőnyi úti sporttelepen, hanem a Keleti pályaudvar erkezési oldalán. A tisztavatáson *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mond ünnepi beszédet, majd az avatás után díszebéden látja vendégül az újonnan avatott tiszteket. A díszebéden részt vesznek a 20 évvel ezelőtt, az első vasutasnapon felavatott tisztek is.

Gazdagnak ígérkezik a XXI. vasutasnap kulturális és sportprogramja is. *Budapesten* a BVSC Szőnyi úti sporttelepén *reggeltől-estig nonstop műsor* szórakoztatja az érdeklődőket. Délelőtt 9 órakor kerül sor a színészek és a vasutasszakszervezet öregfiúk barátságos labdarúgó mérkőzésére. Ezután négy úttörőcsapat részvételével labdarúgó villámtornát rendeznek. A süllyesztett kézilabdapályán ugyancsak délelőtt kerül sor *a nemzetközi vívóversenyre,* a röplabdapályán pedig négy csapat részvételével *nemzetközi női röplabdatornára.*

A délutáni műsort 13.30 órakor *atlétikai verseny* vezeti be, melyet *művészi torna és repülőmodellező bemutató* követ. Minden bizonnyal a délután fénypontja lesz a 15 órai kezdettel sorra kerülő *női labdarúgó mérkőzés. Ezután kerékpáros versenyre és nemzetközi labdarúgó mérkőzésre kerül sor.*

Nem marad program nélkül az uszoda sem. Délután rendezik meg a *BVSC—Lokomotiv Schöneweide* nemzetközi vízilabda-mérkőzést.

Felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt érdekesnek ígérkezik a kultúrműsor. Délután 13 órai kezdettel a pályán a *Jegynyomda tánczenekara* ad műsort. A gyerekműsor 15 órakor kezdődik. Vidám percek címmel *Kibédi Ervin és Hlatky László* Hacsek és Sajó tréfás jelenetére kerül sor. A kultúrműsort, melyben fellép még *Gobbi Hilda* és *Temessy Hédi, Tamási Eszter,* a tv ismert bemondónője konferálja.

Színvonalasnak ígérkezik az NDK-beli *Schwerini Theodor Körner* vasutas együttes műsora, valamint a 20 órakor kezdődő népdalest, melyben közreműködik a *Törekvés táncegyüttes,* valamint *Bojtor Imre* és *Urbán Katalin* magyarnóta-énekesek.

Július 13-án Nagycenken a tárca vezetői megkoszorúzzák *Széchenyi István* sírját a nagycenki Széchenyi mauzóleumban Július 15-én pedig a pest—váci vonal megnyitásának 125. évfordulóján emléktáblát helyeznek el a vonal kezdő és végpontján, a Nyugati pályaudvaron és Vác állomáson.

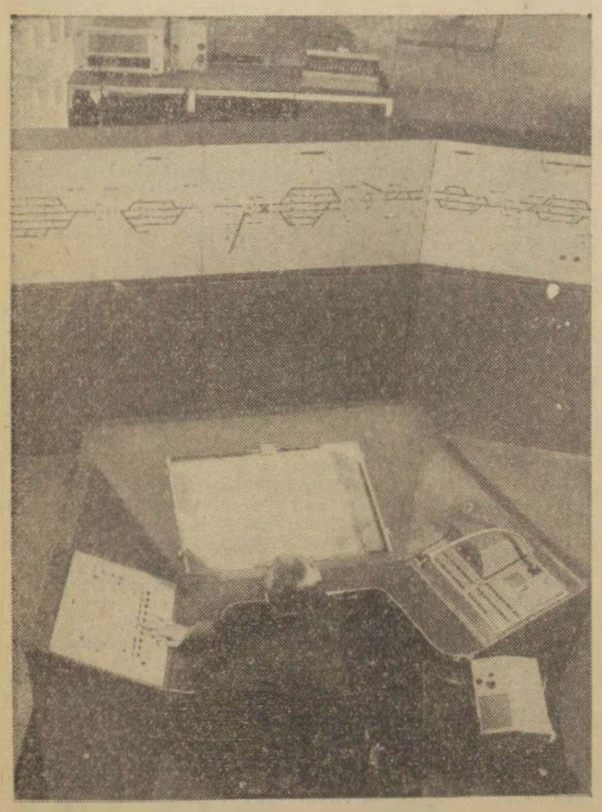
JÚLIUS 12-TŐL:

Forgalomirányítás — távvezérléssel

Debrecenből irányítják a Nyíregyháza—Mezőzombor közötti vonalszakasz forgalmát

A MÁV korszerűsítési programjában fontos helyet foglal el az automatizálás. Ennek keretében adják át július 12-én Debrecenben a *Nyíregyháza—Mezőzombor* közötti vonalszakasz központi forgalomirányító berendezését. Az országban első távirányítással vezérelt berendezés üzembe helyezése nagy esemény nem csak a debreceni vasútigazgatóság, hanem a 125 éves jubileumát ünneplő magyar vasút életében is.

A központi forgalomirányító berendezés beruházási munkáinak előkészítése 1967-ben kezdődött. A terveket a *Szojetunio Közlekedési Építési Minisztériumának leningrádi Tervező Kutató Intézete készítette. Munkájuk kapcsolódott a MÁV Tervező Intézet ezzel összefüggő tevékenységéhez.* A tervezési, majd a kivitelezési feltételeket 1968-ban szerződés rögzítette.



Páncél Miklós menetirányító ismerkedik az új berendezéssel

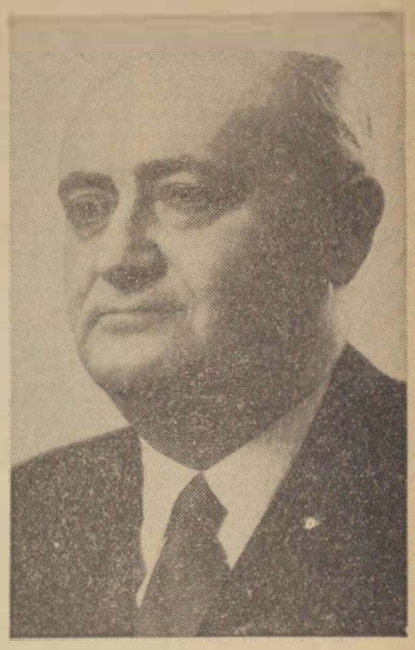
A terveben előírt feltételeknek megfelelően a berendezéseket a múlt év végére leszállították. Ezáltal lehetővé vált a szerelési munkák folyamatos végzése. Ebben a munkában a magyar szakemberek nagy segítséget kaptak a szovjet mérnököktől, technikusoktól. A segítség hatékonyságát talán legjobban abban lehet lemérni, hogy az általuk elkészített építési programot sikerült megvalósítani. *Ennek eredményeként a berendezés próbaüzemelése a XXI. vasutasnap alkalmából megkezdődik.*

A központi forgalomirányító berendezés hatáskörzete kiterjed a Nyíregyháza—Szerencs közötti vonal hat állomására: *Tarcal, Tokaj, Rakamaz, Görögszállás, Nyírtelek* és *Nyíregyháza-Északi kitérő* állomásokra. Továbbra is helyi kezelésű marad Nyíregyháza és Mezőzombor állomás, függésben a központi forgalomirányító berendezéssel.

Az új forgalomirányító berendezés üzembe helyezésével egyidőben a Nyíregyháza—Szerencs közötti vonal állomásain *vizuális — automatizált — utastájékoztató berendezéseket helyeznek üzembe hat helyen.* Ezek a berendezések egyszerre adnak tájékoztatást mindarról, ami a vonatok közlekedéséhez szükséges. Gondoskodtak automatikus hangerősítő rendszer kiépítéséről is, melyet szintén Debrecenből vezérelnek.

Ünnepi köszöntő

Írta: dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter



A magyar vasút 125. születésnapját ünnepeljük. 1846. július 15-én „ünnepélyesen megnyittatott" a magyar vasút Pest és Vác közötti vonala. kigördültek az első gőzvontatású vonatok a pesti indóházból és elkezdődött a magyar vasutak eredményekkel és nehézségekkel, örömökkel és csalódásokkal, de összességében mégis csak sikerekkel gazdag története, amelynek immár 125. lapját írjuk.

Ez a 125 év nemcsak a magyar vasút, a pályahálózat, a járművek, a technikai berendezések története, hanem sokkal inkább a magyar vasutasságé, azoké az embereké, akik ott álltak és állnak a gépek mellett, építették és építik, üzemben tartották és tartják ezt a hatalmas és bonyolult alkotást, a mi vasutunkat.

A magyar vasút 125. születésnapján elsőként a magyar vasutasokat köszöntöm valamennyi szolgálati ág minden dolgozóját, akik minden időben, nappal és éjjel, hétköznap és ünnepnapokon tisztességgel és szakmai hozzáértéssel végzik munkájukat. Köszöntöm az építőket és pályamunkásokat, a vasúti szerelvények és állomások személyzetét, a rakodómunkásokat és a javítóműhelyek dolgozóit, az adminisztráció és a vezetés szorgos munkatársait. Köszöntöm az egyetemek, főiskolák és tudományos intézmények munkatársait, akik segítenek a vasút műszaki és gazdasági problémáinak megoldásában és fáradhatatlanul tanítják a jövő vasutasait. Köszöntöm a pártszervezetek és a vasutas-szakszervezet aktivistáit, a vasutas társadalom kipróbált szervezőit, segítőit és formálóit.

Külön hálás tisztelettel köszöntöm a vasutas asszonyokat, a vasutas anyákat és feleségeket, akik hűséggel vállalják és viselik szeretteik hivatását.

E számunkra történelmi évforduló alkalmából kötelességnek érzem megemlékezni azokról a nagy személyiségekről, akik munkájukkal, tudásukkal és emberségükkel írták be nevüket a magyar vasút történetébe. Emlékezzünk Széchenyi Istvánra, aki elsőként ismerte fel az egész országot átfogó közlekedési rendszer kiépítésének szükségességét, Baross Gáborról, az egységes vasúti szervezet megalkotójáról, Kandó Kálmánról, a magyar vasút-villamosítás világhírű úttörőjéről, Zelovich, Zielinszky, Nemesdy és Jáky professzorokról, a magyar közlekedéstudomány elévülhetetlen érdemeket szerzett nagyjairól, Landler Jenőről és harcostársairól, a magyar vasutas munkamozgalom önzetlen és minden áldozatot vállaló vezetőiről. Nekik köszönhetjük, hogy az egykori kezdetleges vasút nagyszerűen szervezett vasúttá, a vasutasok pedig a társadalom öntudatos, megbecsült tagjaivá váltak.

A magyar vasút első 33 kilométer hosszú vonalának megnyitását sok ezer kilométer vasút építése követte. Országunkat ma mintegy 12 ezer kilométer vágányhálózat szövi át — Petőfi szavaival — „mint testet az erek" és ez a tény önmagáért beszél. A fejlődés e nagyszerű számadatának említése mellett nézzük ezért inkább a jövőt, nézzük, mit várhatunk a holnaptól, a hihetetlen mértékben meggyorsult műszaki fejlődés évtizedeiben milyen jövő vár a vasútra, a vasutasokra. Teljes meggyőződéssel állítom és állíthatom: talán soha nem remélt fejlődésnek nézünk elébe.

A vasút világszerte a megújhodás korát éli. A világban végbement műszaki-technikai forradalom eredményeként új és minden eddigit felülmúló teherbíróképességű vasúti pályák, járművek, korszerű biztosítóberendezési rendszerek és egyéb létesítmények támasztják alá a vasutak fejlődését.

125 éves múltjával a magyar vasút is jól szervezett, a technika és tudomány legújabb eredményei alapján korszerűen fejlődő közlekedési eszköz, hazánk gazdasági és társadalmi életének fő ütőere. A magyar vasút az elmúlt években kezdte meg az átállást az új technikai bázisra. Fejlődése a felszabadulás éveitől kezdve töretlen és a IV. ötéves tervben — céltudatos és következetes közlekedéspolitikánknak megfelelően — tovább folytatjuk a vasút korszerűsítését. A gőzmozdonyokat mindenütt Diesel- és villamosmozdonyok váltják fel, kényelmes, korszerű, nagy sebességre alkalmas személykocsik, nagy teherbírású teherkocsik válnak uralkodóvá a vonalainkon. Különös gondot fordítunk a forgalombiztonság növelésére, önműködő — a legsűrűbb forgalmú vonalakon vonatbefolyásolással dolgozó — biztosítóberendezéseket szerelünk fel a pályákon és az állomásokon. Az automatikus kocsikapcsoló felszerelése, nagy teljesítményű rakodó- és építő gépek beszerzése, a munkafolyamatok komplex gépesítése, majd automatizálása, a számítástechnika felhasználása biztosítja, hogy a magyar vasút korszerű műszaki színvonalon, gazdaságosan, biztosan és gyorsan tudja teljesíteni szállítási feladatait a jövőben is.

Nem kétséges, hogy a vasúti berendezések folyamatos korszerűsítése elsősorban az utazóközönség kényelmét, a fuvaroztatók igényeinek jobb kielégítését szolgálja. A korszerűsödő technika, a korszerű üzemeltetési feltételek azonban visszahatnak a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeire, jelentékenyen elősegítik, kulturáltabbá teszik azt. Tudják ezt a mi vasutasaink, akiknek a társadalmi felelősség ad erőt időről időre ahhoz, hogy a legnehezebb munkakörülmények vállalásával is egyre magasabb szinten elégítsék ki a népgazdaság fejlődő szállítási igényeit.

A vasutasság helytállásának osztatlan elismerése jeléül emlékeznék meg végül azokról az erőfeszítésekről, amelyek segítik a vasutas dolgozók szociális helyzetének gyors javítását, életük szervezettebbé, kulturáltabbá és boldogabbá tételét. Ennek jele az, hogy a kormány az elmúlt 10 esztendő alatt mintegy 2 milliárd forintot biztosított a vasutasság bérszínvonalának emelésére és munkakörülményeinek megjavítására. Szeretet és megbecsülés övezi ma vasutasaink munkáját a társadalomban, olyan szeretet és elismerés, amely szerepénél, népgazdasági jelentőségénél fogva a vasutasok nagy családját népünk részéről megilleti.

Az öt negyedszázados jubileum alkalmából a vasutasság nagy családját egy cél vezérelheti: öregbíteni azokat a nemes hagyományokat, amelyek a vasutasság történetének 125 esztendeje alatt kialakultak, szeretettel és társadalmi felelősséggel tovább építeni azt, ami eddig megvalósult.

E gondolat jegyében köszöntöm ismét vasutas barátaimat és kívánok minden vasútját szerető vasutasnak további sikeres munkát, családja körében és társadalmi életében pedig sok boldogságot.

Nem jelölték ki előre a heti pihenőnapokat

A MUNKAÜGYI DÖNTŐBIZOTTSÁG HELYT ADOTT A DOLGOZÓK PANASZÁNAK

A közelmúltban egy napjainkra jellemző munkaügyi vitát tárgyalt a Fővárosi Területi Munkaügyi Döntőbizottság *dr. Tóth Istvánné* munkaügyi döntőbíró elnökletével.

Pilisvörösvár állomás létszámába tartozó, de a dorogi fűtőház irányítása alatt álló orabéres kocsivizsgálók fordultak panasszal első fokon a *Dorog* állomás mellett működő munkaügyi döntőbizottságához. Panaszuk tárgya az volt, hogy részükre — akik havi kétszeri közbeváltással 12 24-es fordulóban teljesítenek szolgálatot — szolgálati főnökségük nem jelöli ki előre a megelőző hónap végén a következő hónapra az akkor érvényben volt *MÁV Kollektív Szerződés* 32. § 3. pontja szerinti heti pihenőnapot. Ennálfogva — mivel a munkaadó nem élt ezzel az előre történő kijelölés lehetőségével — a heti pihenőnapnak most már a törvény erejénél fogva (Mt. 41. § 1. bek.) *vasárnapra kell esnie.* Ha pedig ezeken a vasárnapokon — ami 0 órától 24 óráig tart —, annak bármely időszakában bármennyi ideig (pl., ha éjszakás volt 0 órától 6 óráig, vagy ha éjszakás lesz 18 órától 24 óráig stb.) munkát végeznek, *akkor ezt a munkát meg kell váltani.*

A heti pihenőnapon végzett munka megváltása a 6/1967. MüM R. 9. § 1—2. bek. alapján *kétféleképpen történhet.* Az 1. bek. szerint, *„ha a dolgozót heti pihenőnapján munkára igénybe vették, helyette elsősorban másik pihenőnapot kell biztosítani".* Ezt azonban szintén előre kell kijelölni, és a dolgozót értesíteni, hogy e kijelöléssel melyik heti pihenőnapon végzett munka megváltására kerül sor. A 2. bek. pedig úgy rendelkezik, hogy *„ha a dolgozónak a vállalat másik pihenőnapot nem tud biztosítani, illetőleg a másik pihenőnapot a határidő elteltéig nem adta ki, a heti pihenőnapon végzett munka idejére járó munkabéren felül százszázalékos pótlék jár".*

Az említett dolgozók szolgálati főnöksége a fenti szabályokból semmit sem tartott be. A heti pihenőnapokat — a vitatott időszakban, 1970. IX. 1-től 1971. I. 31-ig — a hó végén nem jelölték ki előre a következő hónapra, az így vasárnapra esett heti pihenőnapokon végzett munkát sem váltották másik, előre kijelölt heti pihenőnappal, és a százszázalékos pótlékolt díjazást nem fizették ki. A területi munkaügyi döntőbizottság határozatának indoklásában megállapította, hogy *a munkáltató nem járt el szabályszerűen a dolgozókkal szemben* akkor, amikor nem közölte előre, hogy melyik a heti pihenőnapjuk. Miután a dolgozók — a pihenőnappá változott — vasárnapokon is munkát végeztek, az első fokon eljárt döntőbizottság helyesen állapította meg, *hogy őket ezeken a vasárnapokon végzett munkáért a munkabérükön felül százszázalékos pótlék illeti meg.*

Ezért a területi munkaügyi döntőbizottság jogerősen kötelezte a munkáltatót, hogy *Kalmár Zoltán* részére 1047,36, *Lieber János* részére 1395,24, és *Kovács László* részére 1506,24 forintot fizessen meg.

A dolgozókat azonban e határozat ellenére is sérelem érte. Eljárási hibájuk folytán ugyanis (az elsőfokú MDB-határozat összegszerűségét nem fellebbezték meg) a területi munkaügyi döntőbizottság csak a hatályon kívül helyezést kérő munkáltatói fellebbezést utasíthatta el, és ehhez képest az első fokú határozatot — természetesen összegszerűségében is — jóváhagyta. Ha viszont az első fokú határozat összegszerűsége ellen a dolgozók is fellebbeztek volna, úgy Kalmár Zoltánt a munkáltató ugyancsak számítása szerint is 1657, Kovács Lászlót 1416, Lieber Jánost pedig 1701 forint illetné meg.

Ezt az igényt azonban a jogi képviselet ellátásánál már nem tudtuk érvényesíteni, mert a dolgozók későn fordultak a szakszervezethez jogi segítségért. További követelésüket csak újabb munkaügyi döntőbizottsági eljárás lefolytatásával lehetne kikényszeríteni. *Új eljárás lefolytatása nélkül is kifizethető azonban akkor, ha az igazgatóság a szolgálati főnökségnek erre utasítást ad.*

Dr. Szabó Miklós

Operaháziak a vasutas-szakszervezetben

Szakszervezetünk és az Operaház között immár tíz éve közvetlen, szoros kapcsolat áll fenn. Az eltelt évtized alatt a vasutas operabérleti előadásokon több mint tízezren ismerkedtek meg a legszebb operákkal, valamint a klasszikus balettel. Csupán a legutolsó, nemrég befejeződött színházi évadban 1300 vasutas és hozzátartozója rendelkezett bérlettel.

A tizedik vasutas operabérleti évad befejezése alkalmából június 19-én, szombaton délután baráti találkozóra került sor szakszervezetünk Benczúr utcai székházában. *Szabó Antal* főtitkár meghívására *Lukács Miklós*, az Operaház igazgatója, *Szirtes György* gazdasági igazgató, *dr. Bodóczy József* igazgatóhelyettes, *Dobóki Andor* az Operaház szervezési osztályának vezetője, *Orosz Adél* és *Róna Viktor* Kossuth-díjas művészek, *Sudlik Mária* és *Bodányi Ferenc*, az Operaház két fiatal, tehetséges magánénekese vett részt a találkozón.

Szabó Antal főtitkár üdvözölte a kedves vendégeket, majd méltatta az Operaház és a szakszervezet, valamint a vasutasok között kialakult évtizedes kapcsolat eredményeit. Ezután Lukács Miklós köszönte meg a meghívást, majd meghitt, baráti légkörben folytatódott tovább a beszélgetés.

Tizenkét évig volt független szb-titkár

A *Munka Érdemrend* ezüst fokozatával tüntették ki *Dobos Lászlót*, a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség volt szb-titkárát, aki negyvenöt munkában töltött esztendő után hamarosan nyugalomba vonul. *A TBÉF-nél 1945. márciusa óta dolgozott a hatgyermekes vasutascsaládból származó műszerész.* Munkatársai hamarosan szakszervezeti bizalmivá választották, sőt párt-, illetve szb-titkári teendőket is ellátott, ha a tagság akarata úgy kívánta. Közben szakmailag is képezte magát, így került normacsoportvezetői majd később építésvezetői beosztásba.

— *1959-től tizenkét esztendőn át — egészen a legutóbbi választásig, megszakítás nélkül — függetlenített szb-titkárként végezte másokért vállalt, áldozatos munkáját.* Azt megelőzően, 1956 után, tevékenyen részt vett a Magyar Szocialista Munkáspárt helyi sorainak újjászervezésében. Szakszervezeti vonalon szerzett legfőbb érdemei közé sorolható, hogy az általa irányított szb-hez tartozó munkahelyeken — amelyek szerte az országban helyezkednek el —, jól építette ki az aktívahálózatot, és a helyi sajátosságokat figyelembe véve hangolta összhangba az alapszervezetek tevékenységét.

Mindenki szerénynek, a dolgozók érdekeiért kiálló embernek ismerte meg. Öntudatosan vallott elveitől magánéletében sem tért el soha. Felesége is párttag 1946 óta. 23 éves fia szintén műszerész a TBÉF-nél, ezenkívül a KISZ vezetőségi tagja.

Dobos László példamutató helytállását 1964-ben *Érdemes Vasutas* kitüntetéssel ismerték el, majd megkapta a *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozatú kitüntetést is. A Munka Érdemrendet most, június 25-én, ünnepélyes keretek között adta át részére *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára.

Indiai szakszervezeti vezető látogatása

Szakszervezetünk vendégeként 1971. június 16—24 között Magyarországon tartózkodott *N. C. Roychoudhuri*, a Délkelet-Indiai Vasutas Szakszervezet főtitkára. Ellátogatott a székesfehérvári és a miskolci csomópontra, ezenkívül több üdülőt, szociális, kulturális és sportlétesítményt tekintett meg.

Itt-tartózkodása alatt több ízben került sor tárgyalásra a két szakszervezetet, valamint a nemzetközi szakszervezeti mozgalmat érintő kérdésekről. A tanácskozásokon szakszervezetünk részéről *Szabó Antal főtitkár* és *Gulyás János*, titkár vett részt.

Válaszolunk olvasóinknak

Fehér Sándor főintéző, anyagleltár-számadó Vésztő állomásról írt levelében, a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetével foglalkozik. Levelében azt írja, hogy „A csökkent munkaképességű dolgozók rehabilitálásával több év óta foglalkoznak, rendeleteket hoznak és határozatokat fogadnak el. Különösebb eredmény azonban, ami e dolgozókat megnyugtatta volna, eddig nemigen született."

Nem állíthatjuk, hogy a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének további javítása érdekében, már semmi tennivalónk nincs. Teny azonban — a levélben foglalt megállapításokkal ellentétben —, *hogy kormányzati, miniszteri és vállalati szinten, számos olyan intézkedés született, amely nélkül e dolgozók helyzete kilátástalan lenne.* Ezek a szabályok biztosítják, hogy a dolgozók mind jogi, mind erkölcsi szempontból a korábbi állapotukhoz és keresetükhöz mérten azonos, vagy legalább azt megközelítő helyzetbe jussanak.

A csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezéséről szóló 1/1967. (XII. 22.) MüM—EüM—PM számú együttes rendelet (*A vasúti dolgozókra vonatkozó munkaügyi jogszabályok gyűjteménye I. kötet 166. oldal.*) országos szinten szabályozza valamennyi munkaadó és munkaviszonyban álló csökkent munkaképességű dolgozó jogait és kötelességeit.

E központi szabályok adta lehetőségeken túlmenően, már az 1969—1970. évi *MÁV Kollektív Szerződés* 4. §-a is további, a népgazdaságban egyedülálló kedvezményeket biztosított az ilyen dolgozóknak. Tapasztalataink szerint, sajnos, ezzel a lehetőséggel minden felvilágosító munkánk ellenére sem élt minden arra jogosult dolgozó.

További kivételes eljárást biztosít — csökkent munkaképességűnek ugyan nem minősülő — a forgalommal kapcsolatos egyes munkakörökre alkalmatlanná vált dolgozók helyzetének rendezéséről szóló 123/1970. 1. D. sz. rendelet. Ennek értelmében ha az ilyen okból áthelyezett dolgozó alacsonyabb átlagkeresettel járó munkakörbe volt beosztható, akkor új munkakörében elért átlagkeresetét az áthelyezést megelőző munkakörében élvezett átlagkeresetének ugyanúgy 80 százalékára kell egészíteni, mint a csökkent munkaképességű dolgozókét.

Ezek a szabályok — habár nem pótolnak mindent, amit egy csökkent munkaképességű dolgozó elvesztett — mégis alkalmasak arra, hogy méltánytalanul súlyos hátrány ne érje őket. Az idézett 1/1967. (XII. 22.) MüM—EüM—PM számú rendelet 11. § (3) bek. szerinti 80 százalékos keresetkiegészítés kötelezettsége — amit rendszeresen felül kell vizsgálni és a megváltozott átlagkeresetek növekedéséhez mérten felemelni — már olyan összeg, ami társadalmi szinten is összhangban van a népgazdaság jelenlegi teherbíróképességével és az ilyen helyzetbe jutott dolgozók méltányos érdekével. *Nem lehet kétséges előttünk, hogy ez a helyzet is javulni fog.* Jelenleg azonban a 80 százalékig terjedő keresetkiegészítésen túl a 100 százalékig vagy azon felül is, az ilyen helyzetbe jutott dolgozók már csak egyénileg tudnak segíteni sorsukon. Természetesen a hivatkozott jogszabályok és a vállalati belső utasítások is messzemenően támogatják az ilyenek továbbképzését és átképzését más, esetleg magasabb munkakörbe. A keresetkiegészítés mellett ugyanis a hivatkozott rendelkezések egyik legfontosabb célja *azt elősegíteni, hogy az ilyen dolgozók más munkakörben teljes értékű emberként legyenek foglalkoztathatók, lehetőleg azonos vagy magasabb bérrel.* Ezt az önképzéssel, tanulással járó terhet persze nem minden dolgozó vállalja és ez esetben nincs más jogszabályi lehetősége, csak a 80 százalékig terjedő keresetkiegészítés.

Az Ön esetében — akinek a levelében foglaltak szerint 15 évig kellett kitartó magántanulást folytatni, és így nyert önálló beosztást mint anyag-leltár számadó — csak dicsérettel és elismeréssel lehet szólni szorgalmáról. *Azok tesznek jól, akik Önhöz hasonlóan továbbképezik magukat és új munkakörükben teljes értékű emberként dolgozhatnak.*

Készülődés a szolgálati helyeken a vasutasnapra és a 125. évfordulóra

A budapesti vasútigazgatóságon június 23-án értekeltek az idei év első öt hónapjának gazdasági eredményeit, ugyanakkor meghatározták azokat a feladatokat, amelyek elvégzése nélkül nem lehet maradéktalanul kielégíteni a második félévben jelentkező — előreláthatóan még növekvő — szállítási igényeket.

A csomópontok, szolgálati főnökségek gazdasági és politikai vezetőinek részvételével tartott értekezleten *Tarnai János*, az igazgatóság III. osztályán dolgozó *Haladás* szocialista brigád vezetője javasolta, hogy a szolgálati helyek dolgozói *tartsanak ünnepi műszakot, illetve indítsanak jubileumi munkaversenyt a XXI. vasutasnap, valamint a magyar vasút fennállásának 125. évfordulója tiszteletére.* A jelenlevők — köztük Kisterenye, Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati, Dorog, Ferencváros és más főnökségek dolgozóinak képviselői — nyomban bejelentették csatlakozásukat.

Hasonló készülődésről tudósítottak szerkesztőségünket a többi igazgatóság területéről érkezett levelek is. A *békéscsabai palyafenntartási főnökségnél* 37 brigád mintegy 700 tagja fogott össze az évi terv túlteljesítésére irányuló vállalások megvalósítására — írja *Boldizsár Gyula*. Ennek részét képezi a július 1-től 10-ig tartó ünnepi műszak, amikor is 800 mázsa, 150 000 forint értékű ócskavasat gyűjtenek össze és adnak át a KAV részére a pályafenntartás dolgozói.

Vésztő állomáson kilenc szocialista brigád száz tagja tett külön vállalást a jubileumi vasutasnap és november 7-e tiszteletére.

Dancs József tudósítása arról szól, hogy a *tapolcai vontatási főnökség* ünnepi műszakja július 14-től 31-ig tart. Az utazószemélyzet például felajánlást tett a személyszállító vonatok pontos közlekedtetésére.

A debreceni vontatási főnökségnél — *Marosán Pál* tudósítása szerint — szintén értékes felajánlások születtek. A gőzmozdonyokat javító fiókműhely dolgozói három mozdony időszakos javítási idejét rövidítik meg, a Diesel- és villamos mozdonyokat javító részleg ugyancsak három vontató jármű revízióját végzi terven felül. A kocsijavítók és a műszaki kocsiszolgálat dolgozói is szakmájuknak megfelelő, kiemelkedő vállalások teljesítésével készülnek a vasutasnapra, és a 125. évfordulóra. A villamosműhelyek pedig a *debrecen—tiszalöki* vonal villamos karbantartási munkálatait két nappal a kitűzött határidő előtt fejezik be.

Szolnokon tanácskoztak a tiszántúli vasutorvosok

Szolnokon, a MÁV Kórház tanácstermében rendezték meg június 10—11-én az immár hagyományos, tiszántúli vasutorvosi napokat. *Dr. Szebeni József* igazgató-főorvos és *dr. Pánti Gyula* megnyitóbeszéde után mindkét napon érdekes referátumok, tudományos előadások és hozzászólások hangzottak el. Mindez elsősorban a vasutegészségügy és a társadalombiztosítás kapcsolatának szorosabbra fűzését, a balesetet szenvedett dolgozók rehabilitációjának tökéletesítését szolgálta. *Dr. Tari Endre*, a vasútegészségügyi szolgálat főorvosa zárszavában megállapította: *a tanácskozás elérte célját.*

A kétnapos tanácskozást a tiszántúli vasutorvosok tudományos tanácsa és a vasutasszakszervezet társadalombiztosítási osztálya közösen rendezte.

Huszonhárom éve egy brigádban

A dunakeszi járműjavító 94 brigádjából 1970 évi munkájáért kettő kapta meg a *MÁV Kiváló Brigádja* címet.

Az ötös gyárrészleg kerékműhelyében beszélgettünk az egyik kitüntetett kollektíva, a *Népek Barátsága* brigád vezetőjével, *Décsi László* brigádvezető „ős" tagja ennek a brigádnak. A szocialista címet először 1962-ben elnyert közösség tulajdonképpen 1948-ban alakult. Décsi László azóta tagja ugyanannak a brigádnak.

A brigád példaképe

Dunakeszin megbecsülik a hűséges munkásokat nemcsak a vezetők hivatalosan, de a munkások is. Hiszen *Décsi Lászlót 1961-ben brigádvezetővé, majd műhelybizottsági titkárrá, később alapszervi párttitkárrá választották.*

A vezetése alatt álló brigád sem akar elmaradni mesterétől. Ezt bizonyítja történetünk *1962—63 óta a bronzplakett odaítélésétől fokozatosan minden létező elismerő címet elnyertek.* 1970-ben kapták meg 1969 évi munkájuk alapján az aranyplakettet, és a múlt évben elért kiemelkedő teljesítményük után *1971. május 1-én a Kiváló Brigád címet.*

A társadalmi munkában sem vállalnak kevesebbet: *Décsi László párttitkárrá választása után Bruder Géza vette át a műhelybizottság titkári tisztét.* (Úgy látszik, ez már hagyományosan a brigádé). Ezenkívül három parttag, 6 KISZ-tag, többségük vezetőségi tag, két munkásőr, egy társadalmi-kereskedelmi ellenőr, egy műhelybizottsági vezetőségi tag és egy tíz éve dolgozó önkéntes rendőr van a brigád tagjai között.

A törzsgárdatagsággal is jól állnak: tízen 1962 óta tagjai a közösségnek és tavaly búcsúztatták egyik nyugdíjba menő szaktársukat, aki ugyancsak 1948 óta volt brigádtag.

Ha igazán akarjuk a 21 tagú brigád teljesítményét értékelni, nem szabad elfeledkeznünk Dunakeszi sajátos helyzetéről sem. A dolgozók meglehetősen nagy távolságokról járnak be ide dolgozni. A gyárban töltött 8 és fél óra, plusz az utazás többeknél is napi 11—12 óra időbeni leterheltséget jelent. *Kisorosziból, Szigetmonostorról, Kismarosról, Nagymarosról, Vácról, Budapestről* járnak be a brigád tagjai.

Az 1970-es érdemek: *április 12. kommunista vasarnap, június 13. árvízi műszak.* Valamennyien részt vettek és egynapi keresetüket az árvízkárosultaknak ajánlották fel. Ugyancsak az árvízkárosultak megsegítésén tavaly *Csengerben az üzem tíz dolgozója vett részt az újjáépítési munkákban.* Közülük kettő a kiváló brigád tagja volt. 12 tag vett részt tavaly önkéntes véradáson, a brigádban többszörös véradók is vannak.

A *Népek Barátsága* brigád végzi a görgős és csúszócsapágyas kerékpárok csapágyainak, ágytokjainak, hajtóműveinek és egyéb alkatrészeinek le- és felszerelését, javítását, valamint a lengéscsillapítók és csúszásgátlók javítását. Napi 7—8 fővizsgás és 2—3 futóműjavításos kocsit adnak ki. Mint *Badó Ferenc*, a gyáregység termelési felelőse megjegyezte: *átlag 112%-ra teljesítették terveiket.*

Szocialista szerződés a könyvtárral

Újításokban, új technológiai megoldásokban is nagyot alkotott a brigád: *1969-ben berendezést dolgoztak ki és valósítottak meg a csapágytokok kifőzésére.* Saját elgondolás alapján szerszámoztak fel hajtóműjavító, kerék le- és felszerelő műszereket. Ugyancsak ők kivitelezték a MÁV legkorszerűbb elektromos melegítésű abroncsozó eljárását.

Tavaly a brigád négy tagja három újítást nyújtott be. A kulturálódásban sem akarnak elmaradni: *szocialista szerződést kötöttek a könyvtárral egyéni művelődésük elősegítésére.* A 21 brigádtagból 15-en előfizetői a *Magyar Vasutasnak.*

Ennyit dióhéjban a brigád életéről, tevékenységéről. És végül — a brigád véleménye alapján — a legjobbak nevei: *Fehér József* 9-szeres véradó, *Servenyák János* a kitüntetett gyári énekkarban szerepel, *Kazár András, Kovács Kálmán* is itt volt ipari tanuló.

Szatmári J. István

Köszöntjük a törzsgárdatagokat

A vasutasnapon első ízben kerülnek kiosztásra a törzsgárdajelvények, valamint az ezüst- és aranyfokozattal járó pénzjutalmak. *Több tizezer dolgozó kapja meg a tízéves szolgálat dokumentálását jelentő bronzfokozatú jelvényt, éri el az ezüst- és aranyfokozatot.* Mintegy 90 ezerre tehető azoknak a száma, akik legalább tíz éve szolgálják hűséggel, fegyelmezett magatartással, eredményes munkával a vasúton a népgazdaságot.

Ez a szám azt jelenti, hogy azok, akik valóban hivatásnak érzik a vasúti szakmát, még az esetleg nagyobb fizetés ellenére is hűek maradnak. Azt is jelenti, hogy az évente mintegy 15—20 ezerre tehető fluktuálók túlnyomó többsége azok közül kerül ki, akik jóformán meg sem melegedtek a vasútnál. *A törzsgárdatagokra mindenkor, a legnehezebb körülmények között is számítani lehet.*

A törzsgárdatagsággal járó elismerés igazán indokolt és nagyon méltányos. Sajnos, hogy ebben az évben központi alapból még nem tudunk jutalmat biztosítani a húsz évnél rövidebb szolgálati idővel rendelkezőknek. De az ilyenek nagy száma is mutatja, *hogy külön elismerés nélkül is ők képezik a vasutasok tekintélyes részét, derékhadat.* Bízunk abban, hogy a helyi forrásokból a legtöbb szolgálati helyen a vasutasnapon ezek is jutalomban részesülnek.

A törzsgárdaszabályzat előírja, hogy *a gazdasági és mozgalmi szervek vezetői az eddiginél fokozottabban igényeljék a törzsgárda tagjainak véleményét, javaslatait.* Építsenek ki szorosabb kapcsolatot és együttműködést a törzsgárdával. Nem titok, hogy többet, jobbat, nagyobb odaadást várunk a törzsgárda tagjaitól, mint másoktól.

Mit ad a vasút a hosszú szolgálati idő elismeréseként? Az egyszeri jelvényen és jutalmon túl megbecsülésüket jelenti *a június 1-től érvényben levő rangfokozati béremelés,* amely 88 ezer dolgozót érint, s éves kihatása mintegy 100 millió forint.

A hosszabb szolgálati idő elismerését jelenti a nyereségrészesedés differenciáltsága. Hogy néhány példával éljünk: *15 évi szolgálat után 15 százalékkal, 20 év után 25 százalékkal, 25 év után 37,5 százalékkal, 30 év után 52,5 százalékkal, 40 év után 92,5 százalékkal kell emelni a nyereségrészesedés összegét.*

Ezeken túl a törzsgárda tagjait elsődlegesen kell figyelembe venni:

— a vasút által történő lakáselosztásoknál,
— a lakásépítési akcióban nyújtott vállalati támogatásnál,
— rendkívüli előléptetéseknél,
— beremeléseknél,
— jutalomüdültetésnél és egyéb jutalmazásoknál,
— gyermekük részére tanulmányi ösztöndíj odaítélésénél,
— gyermekük vasúti középiskolába történő felvételénél,
— gyermekük bölcsődei, óvodai felvételénél,
— jutalomszabadságnál.

Érdemes említeni azt is, hogy *a törzsgárdajelvény arany fokozatával együtt jár a MÁV összes vonalaira érvényes szabadjegy a nyugdíjba vonulásig.*

Nagy lépést tettünk előre azon az úton, amelynek során a hosszú, becsületes munkát külön is jutalmazzák. Ezentúl a vasutasnapokon évről évre ezrek mellére tűzik fel a törzsgárdajelvényt, kapják meg a jól megérdemelt jutalmat. Akiket felveznek a törzsgárda sorába, büszkén viselhetik azt a jelvényt, amelyen ez a felirat díszeleg: *„A Magyar Államvasutak szolgálatáért."* Őket, a törzsgárda tagjait köszöntjük most, a 21. vasutasnap előestéjén, a magyar vasút 125 éves jubileuman.

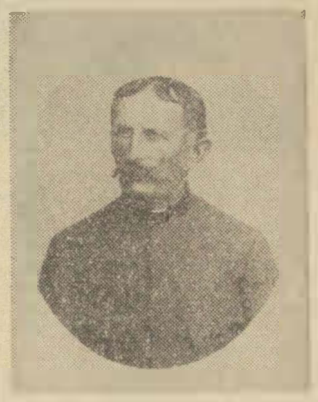
Gulyás János

Vasutas-dinasztia

KETTŐS JUBILEUMOT ÜNNEPEL AZ ÚJVÁRI-CSALÁD

Levelet kaptunk Csákánydoroszlóról. *Újvári Mihály* váltókezelő írta:

„Tisztelt szerkesztőség! A magyar vasút fennállásának 125. évfordulóján az én családom is ünnepel. Sok szeretettel és hálával emlékezünk vissza vasutas fiam dédapjára, aki pontosan száz évvel ezelőtt — a szentgotthárdi vonal megnyitásakor — lépett szolgálatba. Hivatásához hű is maradt élete végéig, példát mutatva fiainak, unokáinak és azok leszármazottainak. Az évforduló különben egybeesik nyugdíjazásom évével..."



Újvári István, a dédnagypapa

A dédapó, *Újvári István,* 1849-ben született és 1937-ben — 88 éves korában — halt meg. Rendes katonaidejének letöltése után, 1871-ben szegődött a vasúthoz. Csakhamar pályaőr lett a 97-es őrházban. Az őrház ma is megvan: *régebben Horvátnádalja megállóhely volt, most Körmend külső mh. a neve...*

„Tekintve hogy én 1911-ben születtem, élénken emlékszem még dédapó elbeszéléseire, amelyek a vasutasok egykori életéről szóltak. Nem volt ritkaság, hogy a csákány és a lapát nyele úgy feltörte a tenyerét, hogy egyik vérhólyag a másik után jött. Ami szalonnát vagy zsírt magával vitt a kenyere mellé, azt rákente sokszor a tenyerére. De azért végig hű éggel szolgált, éberen őrködve a vasút biztonságan.

Fia, vagyis az én apám — Újvári József —, szintén a pályafenntartásnál szolgált, a körmendi szakaszon. *Kilenc fiúgyermeke közül az idén én leszek a hetedik nyugdíjas vasutas..."*

A levél végén pedig ez áll:

„Családom százéves kapcsolata a vasúttal nem szakad meg. Biztos vagyok abban, hogy érettségizett, most 23 éves László fiam éppen olyan hűségesen fogja hivatását teljesíteni, mint annak idején a dédapó az erdők között. Fiamnak a vasútnál eddig ötéves múltja van. Elismeréssel állta meg a helyét Szombathely, Győr, Győrszentiván állomásokon, akár fékezőnek, jegyvizsgálónak, akár váltókezelőnek osztották be. Jelenleg forgalmi szolgálattevő Csákánydoroszlón, ahol én is már sok-sok éve dolgozom..."

»»» 1 ««

Kárpáti Kálmán, a szombathelyi vasútigazgatóság gépkocsivezetője otthonosan igazodott el a kétezer lakosú község utcáin, s a szürke Volga csakhamar a Körmendi utca 19. számú háznál fékezett. Itt lakik az Újvári család. Takaros, háromszobás ház, tágas portával, divatos vaskerítéssel.

— *Igen, édesapám itthon van* — mondja érdeklődésünkre a kaput nyitó kislány, a 14 éves Marika. Az előszobában Újváriné fogadja az érkezőket, s amíg beljebb tessékel bennünket, elnézést kér a pillanatnyi várakozásért, amíg a férje magára kap „valami rendesebb ruhát".

— *Kivette az évi szabadságát, mert gyengélkedik* —, magyarázza az asszony. — *Orvoshoz soha nem megy, s mivel nagyon fájlalja a tagjait, azért van szabadságon. A pihenés talán rendbehozza...*

Már jön is a gazda, és együtt ülünk le a szépen, ízlésesen berendezett utcai szobában.

— *Látogatásra azért nem számítottam, hiszen nem tulajdonítottam én semmi különösebb fontosságot a levélnek* — szól kissé zavartan Újvári Mihály. A feleség poharakat tesz az asztalra, és a szíves kínálgatás után a kitöltött palackos bor jelenléte máris feloldja az ilyenkor szokásos feszültséget.

Sok minden szóba kerül, dédapó idejétől a mai kor gyors változásáig. Közben kirajzolódik egy vasutascsalád becsületes, de korábban sokszor küzdelemmel teljes, ma már lényegesen könnyebb, kiegyensúlyozott élete.



Újvári László, a dédunoka

— A házat jó néhány évvel ezelőtt részletre vettük. Persze, nem ilyen állapotban. Volt elég gondunk, amíg kinyögtük a havi ezerforintos törlesztéseket az uram kis fizetéséből — magyarázza Újváriné, azután hozzáteszi: — *Jó érzés azonban, hogy azok sem állnak jobban anyagilag, akik máshol keresik a kenyerüket...* Legfeljebb annyi a különbség a magunkfajták és a nagyobb jövedelműek között, hogy mi jobban megnézzük, mire adjuk ki a pénzt, mint ők. Egyéb semmi...

— A Laci fiú hol van?

— *Ő mostéppen szolgál, Rátót állomáson* — válaszol az apa. Anyja közben fényképeket vesz elő, úgy mutatja be a fiát.

— *Jaj, olyan bíliszke vagyok rá* — mondja. — *Nagyon jól áll neki az egyenruha. Amikor 1966-ban a szentgotthárdi gimnáziumban leérettségizett, és elment Szombathelyre vasutasnak, mit kellett kiállni szegénykémnek!* Mindenütt azt hajtogatták az ismerősök, sajnos, még a vasutasok is, hogy rossz, nem mai fiatalnak való életpályát választott. Jóformán csak az uram és én tartottuk benne a lelket: *ne hallgass rájuk, fiam! A vasútra és a vasutasokra szép jövő vár, hiszen nélkülözhetetlenek...* Napjainkban mindjobban igazolódik, hogy érdemes volt a szavunkra és a szívünkre hallgatnia.

»» 2 ««

Újvári Mihály örömmel szegődött kísérőnkké, amikor elhatároztuk, hogy átrándulunk a szomszédos Rátót állomásra, meglátogatni a dédapó legifjabb vasutas utódját.

— *Igazán derék ember, jó vasutas lett belőle* — jellemezte érkezésünkkor *Péter József* főfelügyelő, állomásfőnök *Újvári Lászlót,* miközben a fiú éppen akkor menesztette a 3397. számú tolatós tehervonatot. Amikor visszajött a forgalmi irodába, röviden így foglalta össze az érettségitől a segédtiszti kinevezéséig, illetve tartalékos forgalmi szolgálattevői beosztásáig eltelt csaknem ötesztendős pályafutásának történetét:

— *Annak idején én végképp letettem a voksot. Hivatásomtól nem tántorítottak el a buktatók, amelyek mlatt a velem együtt kezdők szinte mindnyájan leköszöntek a vasúttól.* Jól tettem, mert azóta az eltávozott fiatalok sem jutottak többre, mint én, és lassanlassan csakugyan befogad soraiba a vasutasság nagy családja Kár, hogy szüleim segítőkészségén és az ősöktől örökölt önérzeten kívül más biztos támpontom alig-alig volt életpályám kezdetén. A fiatal nemzedéknek rendkívül nehéz betörni a „régiek kollegialitásába". Más szóval: *nehezen fogadják be az öregek az újakat.* Igaz, a jelentkezők sok-sok ígéretet kapnak, azután a gyakorlatban mindebből viszonylag kevés valósul meg. *„Öcsém, elment az eszed, hogy a vasúthoz jöttél?"* — így kezdődött a szolgálati helyeken a fogadtatás. Három év múltán eljutottunk a segédtiszti tanfolyamra. Győrbe, *s mire befejeztük volna, felosztották a tanfolyamot.* Visszamentem fékezőnek, míg a többiek nagy része kedvetlenül leszerelt. Előttem ott van apám és a nagyszülők példája, akik évtizedeken át küzdöttek azért, hogy végképp megkapaszkodjanak. De nem mindenki jön vasutascsaládból, könnyen elmegy tehát oda, ahol vesződség nélkül boldogul...

— Most öt esztendő után, tudja-e, hogy mikor kerül tisztképzőre?

— *Á, ez még teljesen bizonytalan. Egyelőre szó sem lehet róla. De kivárom, amíg eljön annak is az ideje...*

»»» 3 ««

Útban visszafelé, letérünk az országútról, a 97-es őrházhoz. Oda, ahol Újvári dédapó teljesített szolgálatot, mintegy három évtizeden át, a múlt század végéig. Az őrháznál a vasút nagy ívben kanyarodik, s alig 300 méterre van tőle a Pinka patak hídja.

Horváth Jánost találtuk éppen szolgálatban.

— Ma már más világ járja, mint sok-sok évvel ezelőtt — mondja. — *Újvári* dédapó és az őt ezen a helyen követő *Kamarás* bácsi, illetve *Horváth Károly* (akinek Jóska fia szb-titkár Szombathely állomáson), *Szatmári Zsigmond,* egyedül látták el a szolgálatot. Legfeljebb a feleség vagy a tízévesnél idősebb gyerekük váltotta őket. Mi hárman vagyunk, mert 12 óra szolgálat után 24 órás pihenő jár. Rajtam kívül *Bor Imre* és *Mosonyi János* tartozik ide. 1962-ben a villanyt is bevezették, majd tataroztak és a peron neonvilágítást kapott. A tanács most követett bekötőutat ígért.

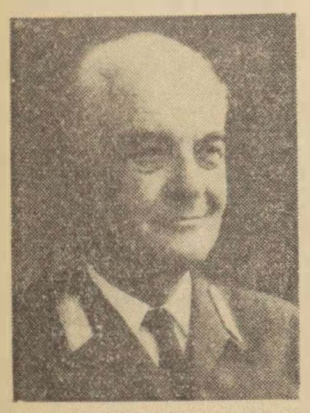
— Az őrház szolgálati lakásában ki lakik?

— *Kanics István,* aki most egy éve ment nyugdíjba. De a napokban kiköltözik újonnan épített családi házába. A lakást én kaptam volna meg, de nekem szintén van saját házam, *így azután lemondtam Bor Imre javára.* Már meg is egyezett Kanics Istvánnal abban, hogy az istállóban levő tehenet és a két borjút szintén átveszi. Minek vigye azokat Kanics István magával az új házba? Nem igaz?

Igen, már más világ járja. S ebben a „világban" egyre szebb és könnyebb lesz a vasutasok dolga. Olyan, amilyenről Újvári dédapó még csak nem is álmodhatott...

Kovács József

Életpálya — a síneken



Randevút akartam kérni egy kis beszélgetéshez *Vass Lajos* főfelügyelőtől a Keleti pályaudvar állomásfőnökétől. A telefonszám téves volt, a készülék más munkahelyen csengetett:

— *Vass elvtárs nemrégiben járt nálunk* — hangzott az előzekeny útbaigazítás. — *Most fél tíz van. Pontosan 10 óra 5 perckor tessék hívni a szobájában, már a helyén lesz...*

A kedveshangú jótanács pontos volt és elgondolkoztató: bizonyára „csepp a tengerben". Mutatja a légkört, a vezető tiszteletét, pontosságának, hivatásszeretetének elismerését.

A mozdonyok varázsa

Pedig ez az életpálya milyen felejthetetlen izgalmakkal kezdődött — rövidnadrágban...

— *A mozdonyok...* — mondja maga elé, most már négyszemközt, az állomásfőnöki szoba csendjében, ez a nagyon rokonszenves és nagyon halkbeszédű, ősz hajú ember, amikor a múlt fényeiről és árnyairól beszélgetünk. — *A mozdonyok jelentették az első nagy szívdobbanásokat egy balassagyarmati kisdiák életében, aki én voltam...*

Hétéves korában édesapját elvesztette, aki igazgató-tanító volt. A világháborúban szerzett tüdőlövés végzett vele. Később édesanyja másodszor ment férjhez. *Zarka Dezső* mozdonyfelvigyázóhoz:

— *Ez a családi fordulat* — folytatja — *meghatározta a jövőmet, az életemet, azzal a csodálatos élménnyel együtt, hogy első gimnazista koromban — mozdonyfűtő lettem...*

— Vasutassztrájk volt Balassagyarmaton a húszas években. „Nevelőapámtól, mint mozdonyfelvigyázótól, a katonaság követelte egy személyvonat oda- és visszairányítását, aszódi rendeltetéssel — mondja. — El kellett vállalnia a mozdonyvezetést, *s amikor megkérdezte, hogy teljesítem-e mellette a fűtő szerepét, a széles határban nálam nem volt boldogabb kisdiák.* Segíthettem apámnak, akit annyira szerettem, s akit féltettem, mert bajba kerülhetett volna: *szuronyos katona figyelt minden mozdulatára.* S én ebben az izgalmas kalandban, olyan segítőtársként vehettem részt, aki felnőttnek érezhette magát... Kissé fájdalmas volt, hogy a kazánban a tűztisztítás meghaladta erőmet. Más minden feladatot vállaltam és teljesítettem, a szerelvény baj nélkül megtette útját..."

Katonaévét Szegeden töltötte, de már akkor — mint érettségezett fiatalember — forgalmi díjnoki állásra pályázott, *hiszen a vasút vált igazi szerelmévé.* Nem vették fel, órabéres mozdonytisztító lett, nevelőapja új állomáshelyén, *Kiskunhalason.* Az érettségi bizonyítvány azonban „kizáró ok" lett: *le kellett adnia a munkakönyvét, de ismét Balassagyarmaton — pályamunkásként — kenyeret kereshetett.* Közben letette a forgalmi szakvizsgákat, megnyílt az út előtte a forgalomhoz.

Élete ekkor került valóban „sínekre".

Út a forgalomhoz

A tisztképző tanfolyamot 1934-ben elvégezte, majd forgalmi szolgálattevő lett Kiskőrösön, később Kiskunhalason. *(Ez utóbbi helyütt és később másutt is, oktató és vezénylő tisztként is tevékenykedett.* A szerk.) A következő állomás *Székesfehérvár* volt, majd a negyvenes években — mint helyettes állomásfőnök — *Újpesten* és *Szabadkán* dolgozott.

Igazi vasutaséletét a felszabadulás óta eltelt időkre teszi: *Kiskunhalason még helyettes volt, később Mezőhegyesen, Makón, Kecskeméten és Székesfehérvárott állomásfőnök.* Sok tapasztalatot szerzett, munkája, vasútszeretete, felelősségtudata feltűnt: 1953-ban — szolgálati érdekből —, 42 éves korában, a Keleti pályaudvar állomásfőnöke lett.

— Három rekonstrukcióban vettem részt a Keleti pályaudvaron eltöltött majd két évtized során. A metrócsatlakozás építésének hónapjaiban naponta kellett kidolgoznunk egy merőben új feladat új technológiáját, s ment minden zavartalanul. *Örülök annak, hogy a vasútnál eltöltött negyven évem alatt felettes szolgálati szerveimnek munkámra nem volt panaszuk. Éltettelz és éltetnek a szép feladatok: a kilencszáz munkatársam sorsával való törődés. Gondjaikat, problémáikat és örömeiket őszintén, nyíltan tárják fel előttem, s ha csak tehetem, segítek nekik. Egy vezető számára ennél nincs nagyobb öröm!*

Nehéz lesz a búcsú

— Még néhány hónap és pihenőre térek; a nyugdíjaskor következik — mondja csendesen. — Itt kell hagynom a Keletit *A vasutasélet minden csinját-binját megismertem. Nehéz lesz a búcsú az emberektől, akikhez — úgy érzem — egy kicsit hozzánőttem.* De az emlékezés gyógyít majd. Ha visszagondolok a megtett útra, bizonyára visszatér az a kisdiákos szívdobogás, amelyet akkor éreztem először, amikor nevelőapám — akitől megtanultam a vasút nagyszerű fegyelmét és szeretetét — kinevezett mozdonyfűtőnek...

A beszélgetés véget ért. A „téves kapcsolás" rendszerető pontossága és valóban embertársi szívélyessége járt a fejemben: a „csepp a tengerben". Még a találkozásunk előtt arcképet vázolt egy gazdag múltú, szerény emberről, akinek nagyszerű rangot adott az élet:

Vasutas...

Maros László

A magyar vasút 125 éves jubileuma alkalmából szeretettel köszöntjük a vasút minden dolgozóját minden nyugdíjasát.

Köszönetet mondunk mindazoknak, akik a múltban és a jelenben odaadó munkával, hivatástudattól áthatva, szorgalmasan dolgoztak, illetve dolgoznak azért, hogy a vasút eredményesen elláthassa szocializmust építő országunkban a reá háruló feladatokat.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGE

MÚLT, JELEN, JÖVŐ

125 ÉVES

Minden kornak megvan a történelme és megvannak technikai vívmányai. A XIX. század a gőzüzemű vasutak diadalának százada volt. A gyorsan iparosodó *Angliában* már 1821-ben elkészült egy szénvasút. Alig egy évtizeddel később. 1830. szeptember 15-én *Liverpool* és *Manchester* között megindult az első, kizárólag gőzüzemre berendezett vasút. *A szigetországban történt világraszóló esemény híre lázba hozta Európát.* A magyar közvéleményre mindenekelőtt a polgári haladás képviselőire nagy hatást gyakorolt az angol, a belga, majd a német vasutak megnyitása. Ezekben az években már több kezdeményezés is történt. 1836-ban — a Rotschild érdekeltség által megindított — *bécs—galiciai* vasútépítés híre nyomán — a magyar országgyűlés a haladó politikusok fellépésére törvényt hozott a hazai vasútépítés ügyének előmozdítása.

Eljött a nagy nap

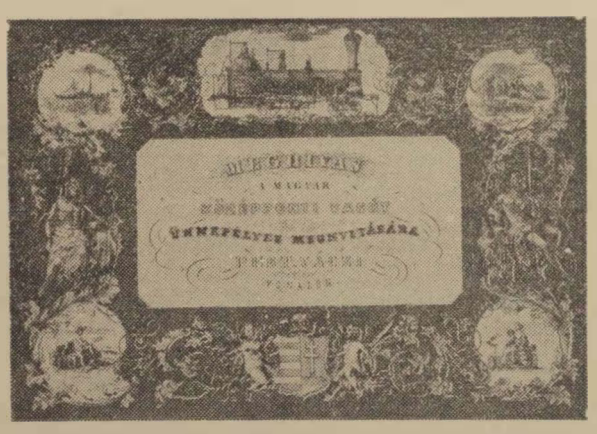
Az első magyar vasúti törvény — az 1836. XXV. tc. — kiadása jelentette a hazai nagyvasúti hálózat megteremtésének alapját. A vasúti törvény kiadása után több vállalkozó is kért engedélyt magyar területen vasútépítésre. *A tőkések között megindult a versengés, amelynek célja az osztrák főváros és Pest vasúttal való összekötése volt.*

vasutak példájára 1844-ben már a gőzüzem mellett döntött.

A Középponti Vasút miután a kormány a társasággal megkötötte a szerződést Pest—Vác között megkezdhette a vasútvonal építését. A vállalkozás nagy és merész volt. *Széchenyi és Kossuth* kivételével alig akadt valaki, aki el tudta képzelni a vasutat. *„Nem kívánatos, mert visszafejlesztheti a lótenyésztést"* — mondták. Egyik-másik honatya, a parlamenti viták során a legelészső tehenek testi épségéért aggódott. Ezek ellenére az első kapavágás, a mai Nyugati pályaudvar térségében, 1844. október 5-én, a porosz származású *Beyse Ágoston Vilmos* hadmérnök irányításával megtörtént. (Országos Levéltár F. 31. P. 59. 10 jegyzőkönyv)

1846 tavaszán az építés már Vác határa felé haladt. A mai Marx tér, akkori alacsony házai közül már kiemelkedtek az indóház még vakolatlan falai. Mind több terület vált szükségessé.

Végre eljött a nagy nap! 1846. július 15-én délután 3 órakor már hatalmas tömeg állta körül a mai Nyugati pályaudvar elődjét, az *„Indóházat"*.



Az első gőzüzemi vasút megnyitó ünnepségének díszes meghívója

Az első ünnepélyes meneten 250 meghívott vendég vett részt. A hét kocsiból álló szerelvényt a *„Pest"* és a *„Buda"* nevű belga gyártmányú gőzmozdonyok vontatták.

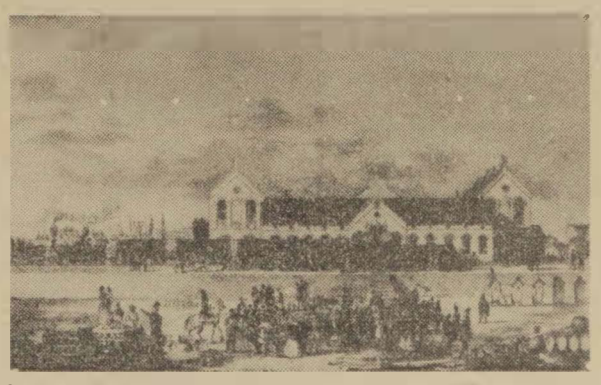
A *Budapesti Híradó* a konzervatívok lapja *„Gyorsaság csodája"* címmel így tudósít a megnyitási ünnepségről:

..... 1846. július 15-én délután 3 órakor rendkívüli mozgás támadt Pest városában. A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a sorkatonaság és a polgári őrség díszes egyenruhában tisztelgett. A főnemesség és a királyi hivatalnokok fényes hintóikban vágtatva érkeztek... Alig tűnt el szemünk elől az utolsó pesti nézőt: maris palotaiak és a fótiak állnak előttünk ... és 25 percnyi utazás után Dunakeszi állomáson megálltunk, hol fával a tenderek és rizzel a katlanok láttatnak el, mire ismét elindultunk és Göd mellett elrepülvén, innen 24 percnyi utazás után a mozsaral: ropogása közben Váczon leszálltunk."

A vonalon ekkor csupán két közbeeső állomás volt. Az első utat Vácig 59 perc alatt tették meg. Az ünnepélyes megnyitás után másnap július 16-án a rendes forgalom is megindult a vonalon.

Irodalomtörténészek feljegyzése szerint *Petőfi Sándor*, — akinek szülei az időben Vácon laktak — kétszer fordult ki sem szállva a vonatból Pest és Vác között. Az élmény, az újdonság váltotta ki belőle a *„Vasúton"* című versét, amelyben nemcsak dicséri az újat, hanem látnokként meg is jósolja annak nagyszerű jövőjét.

„Száz vasutat, ezeret!
Csináljatok, csináljatok!
Hadd fussák be a világot,
Mint testet az erek.



A Pest—Vác közötti vonal megnyitásának napjan az induló szerelvény körül gyülekeznek az ünnepség részvevői

Ezek a föld erei.
Bennük árad a műveltség.
Ezek által ömlenek szét
Az életnek nedvei."

A költő vélekedése ellenére sokan féltek a vasúttól, melyet egy kedélyes kis történet is igazol. Egy nógrádi földbirtokos, aki ki karta próbálni a vasparipat, gyanúsan nézegetve a szerelvényt, oda somfordált a mozdonyvezetőhöz és annak egy ezüst kétforintost nyújtva így szólt: *hallja-e...? — aztan lassan hajtson.*

Alig egy esztendő múltán újabb nagy eseményre készült az ország, a *pest-szolnoki* vasútvonal ünnepélyes megnyitására. Ugyan abban az évben nyílt meg Sopront az osztrák hálózattal összekötő vasútvonal. Az 1848-as polgári forradalom parlamentje törvényerőre emelte *Szechenyi István* — az első magyar közlekedésügyi miniszter — koncepcióján alapuló országos vasúthalózat tervét, de megvalósítását a forradalom leverése már meghiúsította. A vasút térhódítását azonban már nem lehetett megállítani.

Húsz év alatt 2000 km vasút épült

1849 után Magyarországon az egységes osztrák birodalomba beolvasztó kormányzat birodalmi hálózat megvalósítására törekedett, gazdasági és stratégiai céljai támogatására. Először államköltségen kezdődött újra a vasútépítés, majd államilag támogatott osztrák tőkes vasúttársaságok fejezik be a kijelölt fővonalak megepítését. Ekkor létesültek a *Bécs—Pest* közötti összeköttetésen kívül a fontos alföldi és dunántúli vonalak. *(Cegléd —Szeged, Szolnok—Debrecen —Miskolc, Buda—Nagykanizsa stb.)* A közel 20 éves időszakban kiépülő hálózat hossza meghaladta ugyan a 2000 km-t, de ez nincs arányban az ország növekvő szállítási igényeivel. A vonalak vezetése sokkal inkább szolgálja a Habsburg monarchia központosító és gazdasági kizsákmányoló törekvéseit, mint a magyar gazdasági fejlődést.

1867 után lázas munka indult meg a hiányos vasúthálózat kiegészítésére. *Hat év alatt megháromszorozódott a hálózat.* Ekkor épült ki a dunántúli fővonalak nagy része, az alföldi átlós fővonal, a szlovákiai és erdélyi fővonal. Ezek a vonalak fontosak a belső piac és a nemzetközi forgalom fejlesztese szempontjából, de mert a kormányzat szabad teret engedett a tőkés nyerészkedésnek, az ország lakosságára aranytalanul nagy teher hárult.

1868-ban a magánvasúti rendszer virágkorában szerény vonalhálózattal megalapítják a *Magyar Államvasutakat.* Első budapesti pályaudvara a jelenlegi *Józsefvárosi pályaudvar.* Ezzel megindult a fővonalhálózat tervszerűbb fejlesztése, így a század második felében megépítik államköltségen a *hatvan—miskolci* összeköttetést, a fiumei vonalat, a *Budapest—Pécs, Budapest—Belgrád, Budapest—Győr* fővonalakat és a fővárosi összekötő vonalakat.

A MÁV fővonalaival összefüggésben épül meg a *Központi Személypályaudvar* — a jelenlegi Keleti pályaudvar (1884) Ezzel egyidőben halad az a folyamat, amely az államra a kamatgarancia folytán már elviselhetetlen terhet jelentő nagy magánvasutak állami megváltásával a fővonali hálózat legnagyobb részét az Államvasutak kezelésébe juttatta.

A vasútállamosítás befejezésével a vasutak műszaki és üzemi fejlesztése került napirendre. A századfordulóra az az egyre növekvő forgalom a fővonalak kétvágányosítását, nehezebb felépítményt és nagyobb teljesítményű járműparkot igényelt. *A növekvő forgalomnak megfelelő impozáns felvételi épületek és rendezőpályaudvarok épülnek. Elkorra befejeződik a szomszédos országok hálózataival a csatlakozások kiépítése is.*

Az első világháború után a hálózat elhanyagolt állapotban volt, a járműpark hiányos és részben már elavult. A *Magyar Tanácsköztársaság* dicsőséges napjai alatt távlati tervek készültek a vasút korszerűsítésére, *nagyarányú vonalvillamosításra, de ezek megvalósítását a proletárforradalom leverése meghiúsította.* Ezt követően csupán néhány új korszerű gőzmozdony-típus beállítása mellett a vonalak felújítására törekedtek, megkezdve a vasbetonaljas felépítmény fektetését.

Az 1930-as évek eredménye a mellékvonalok személyforgalmának fokozatos dieselesítése viszonylag kis teljesítményű motorkocsikkal és néhány fővonalon a Ganz-gyártmányú négytengelyes gyors-motorkocsikkal. Erre az időre esik a Budapest—hegyeshalmi fővonal villamosítása *Kandó Kálmán* 50 periódusos váltóáramú rendszerével, az általa konstruált fázisváltós mozdonyokkal.

A felszabadult ország első erőfeszítései

A második világháborúban a magyar vasúthálózat, állomások, hidak, járművek nagy része elpusztult. *A felszabadult ország első erőfeszítései a vasutak helyreállítására irányultak,* amely bámulatos gyorsasággal, néhány hónap alatt sikerült. Ezt a tervszerű fejlesztés és korszerűsítés követte. Fővonalaink nagy részben ma már előfeszített vasbetonaljas, folyamatosan összehegesztett, nagyobb tengelynyomást és sebességet lehetővé tevő felépítmény fekszik. *Fokozatosan épül ki a vonalakon az automatikus biztosítóberendezés.* Az 1950-es évek közepétől egyre növekvő teljesítményű hazai és külföldi gyártmányú Diesel-mozdonyok szorítják ki a gazdaságtalan gőzvontatást, amely a közeljövőben végleg megszűnik. A személyforgalmat acélvázas, könnyűépítésű négytengelyes kocsik bonyolítják le, a teherkocsi-park is szinte egészében megjavult, nagy befogadóképességű, részben speciális kocsikkal (ércszállító, tartály, hűtő stb.)

1967-re a villamosított vonalak kétvágányusítása és villamosítása tovább folyik. A vasút személy- és áruforgalma a háború előtthez képest megsokszorozódott.

A további fejlődés előtt tárta ki a kapukat az *országgyűlés által 1968 őszén elfogadott új közlekedéspolitikai koncepció.*

E koncepció azon az általános alapelven nyugszik, hogy a közlekedés minden ága, az egységes közlekedési rendszer együttműködő része. Célja — a közlekedés fejlesztése terén az utóbbi években követett fejlesztési irányzatok folytatásával — a fokozódó szállítási igényeket kielégítő, korszerű közlekedési rendszer létrehozása. Ennek megvalósítása az utazóközönség és a fuvaroztatók, valamint a közlekedési vállalatok érdekeit egyaránt szolgálja.

Megkezdődött már a kisforgalmú, gazdaságtalanul üzemeltethető vasútvonalak személy- és aruforgalmának közútra terelése. Ugyancsak tervszerűen halad — a vasút és az autóközlekedés szoros együttműködésével — a körzeti állomások kialakítása. *A kisforgalmú vasútvonalak megszüntetése, illetve a kocsirakományú áruforgalom körzetesítéséből eredő megtakarításokból jelentős összegek fordíthatók a megmaradó vasúthálózat korszerűsítésére.*

A tervek szervesen kapcsolódnak a népgazdaság közlekedéspolitikai- és területfej-

„Magyar Középponti Vasút"

HIRDETÉS

„Folyó hó 15.-én a magyar középponti vasút Pest és Vácz közötti vonala nyittatik meg, és következő napon, azaz: folyó hó 16.-án a közönséges közlekedésnek adatik át, mely napon a mindennapi személy-menetek elkezdődnek, és pedig: Pestről, Palotán és Dunakeszin keresztül Váczra 8 ór. regg., 3 ór. d. u., (½4 ór. d.u. ünnep és vasárnapokon) 3/47 ór. estve.

Váczról, Dunakeszin és Palotán keresztül Pestre 6 ór. regg., ½12 ór. d.e., ½6 ór. d.u. (8 óra estve ünnep és vasárnapokon).

Azon naptól kezdve minden állomásokon, valamint a szállítási hivatalnál Pesten feldunasoron 4.-ik szám alatt lévő Vurm féle házban úti podgyászok is, és gyorsan küldendő czikkek szállítás végett vétetnek fel. — Nem különben ottan, a menetet megelőző napon szalon és 1-ső osztályú kocsikra jegyeket olly módon válthatni, hogy azok az illető állomási pénztárnál bélyegzés végett előmutattassanak.

Pesten, júl. 6.-kán 1846.
A magy. középponti vasút-társaság Igazgatóságától."

A vasút megnyitásának törté nelmi dátumát a fenti hirdetés adta közzé.

Az első vasútépítési engedélyt magyar területre *Sina György* báró, bécsi bankár nyerte el 1837-ben, aki elsősorban a bécs—trieszti vonal kiépítésére törekedett, de engedélyt szerzett a Duna jobbpartján Bécstől Győrig építendő vonalra is, kilátásba helyezve annak Pestig történő meghosszabbítását. Vállalata a *Bécs—Győri Vasút* (Wien—Raaber Eisenbahn) nevet vette fel. Pestnek Béccsel a Duna bal-partiá. — a Nordbahnhoz való csatlakozással — való összekötésére a pesti *Ullmann Móric* nagykereskedő vállalkozott ugyancsak 1837-ben, de csupán előmunkálati engedélyt nyert. A hazai közvélemény az általa alapított *Magyar Középponti Vasúttársaságot* (Ungarische Central—Eisenbahn) támogatta, mert az a vasút továbbépítését az az alföldi területre — elsősorban Debrecenig — is tervbevette. Ullmann szoros kapcsolatban állt Rotschilddal, aki csatlakozó osztrák vonal kiépítését (Bratislavánál) vállalta.

A két vasút konkurrenciaharca a vasútépítés megindítását évekre megakadályozta. Végül 1842-ben — pénzügyi nehézségek miatt — a Bécs—Győri Vasút a magyar vonal kiépítéséről lemondott, és a *Wien—Glognitzi Vasút* nevet vette fel. Ezt követően is csak 1844. III. 4-én kapja meg a Középponti Vasút az engedélyt a *Pest—Bécs* és *Pest—Debrecen* vonalak építésére, amivel a munka meg is indult. *A Magyar Középponti Vasút vonalait kezdetben lóvontatásra tervezték, de az időközben gőzüzemmel megnyílt osztrák*

Magyar középponti vasút.

Mindennapi menetrend 1846-dik évi Julius 15-étől Augustus 15-kig.

Vastag betükkel jelölt vonatok egyedüli ünnep- és vasárnapokon érvényesek.

Fuvarok, Equipagék és lovak szállítása további hirdetésig elmaradt.

Kindedek két éves korunkig ölben tartva bérmentesek. Gyermekek két évtől tiz éves korunkig minden osztályú kocsikban az árjegyzék szerinti menetbér felét fizetik.

Minden utazó 25 fontnyi poggyászt bérmentesen vihet magával, hogyha ez üléhelye alatt elfér.

A' t. ez. utasok minden vonat indulása előtt legalább egy negyedórával megjelenni, valamint a' közben eső állomásokon a' vonat érkezését megvárni kéretnek.

A' pénztárak 5 perczczel, a' poggyász-szállítási hivatalok fél órával az indulás előtt bezáratnak.

A vonatok naponként indulnak:

Reggel 8 órak. Délut. 3 órak. Délut. ½ 4ra Estve 8/4 7re	Pestről Palotára, Dunakeszire és Váczra.	Reggel 6 órak. Délben ½ 12re Estve ½ 8ra Estve 8 órakor	Váczról Dunakeszire, Palotára és Pestre.
Reggel ½ 9re Délut. ½ 4re Délut. ¼ 4re Estve 7 órak.	Palotáról Dunakeszire és Váczra.	Reggel ½ 7re Délben 12 ór. Estve 6 órakor Estve ½ 9re	Dunakesziről Palotára és Pestre.
Reggel ½ 9re Délut. ½ 4re Délut. 4 órak. Estve ¼ 8ra	Dunakesziről Váczra.	Reggel ¾ 7re Délut. ¼ 1re Estve ¼ 7re Estve ¾ 9re	Palotáról Pestre.

Árjegyzék egy személyért pengő pénzben

Állomások	Palotára. Osztály kocsik Salon	I	II	III	Dunakeszire Salon	I	II	III	Váczra Salon	I	II	III
	Kocsi-díj fr.	kr.	kr.	kr.	fr.	kr.	kr.	kr.	fr.	kr.	kr.	kr.
Pestről	—	20	12	10	8	—	40	26	15	10	1	30	50	30	20
Palotáról						—	20	12	10	8	1	10	60	25	15
Dunakeszről											—	50	30	20	12

Az első menetrend, amely a vonatok indulásán kívül a díjszabást is tartalmazza

A MAGYAR VASÚT

lesztési irányelveihez. A következő tíz évben lényegében befejeződik *az 1960-as évek közepén elkezdődött nagyszabású rekonstrukció*, s a vasút alkalmassá válik arra, hogy a jelenleginél magasabb színvonalon elégítse ki a népgazdaság növekvő áru- és személyszállítási szükségleteit.

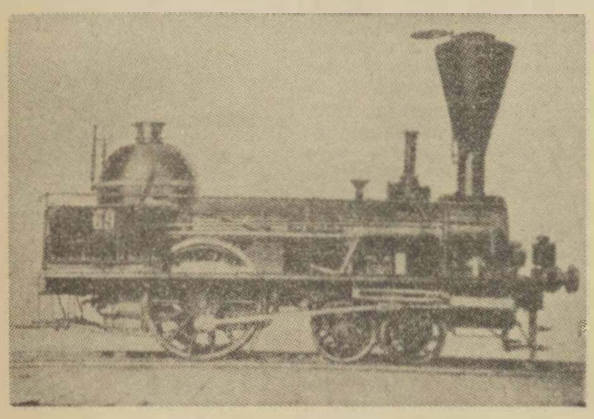
Közel 30 milliárd a vasút fejlesztésére

Ma még jócskán akadnak gondjaink, problémáink. A teherszállításban még nem tudjuk minden esetben idejében kielégíteni a szállíttató felek igényeit. *Az őszi csúcsforgalomban még gyakran előfordul, hogy késve érkezik az áru rendeltetési helyére.* A vasút és az utazóközönség kapcsolatát nagymértékben rontja az is, ha késnek a vonatok, piszkosak a szerelvények és hiányos a szolgáltatás.

A negyedik ötéves tervben, mint az ismeretes, *csaknem 30 milliárd forintot fordíthatunk a vasút fejlesztésére. Jelentős összeg ez, mégsem telik mindenre.* Ahhoz, hogy felzárkózzunk a vezető európai vasutak mögé, s gyorsvonataink 120 kilométeres sebességgel közlekedjenek, újjá kell építeni s korszerű biztosítóberendezésekkel kell ellátni a vasúti pályákat, új, nagy teljesítményű Diesel- és villanymozdonyokat, korszerű személykocsikat, nagy raksúlyú tehérkocsikat kell beszerezni.

A negyedik ötéves tervben a pályakorszerűsítések eredményeként a jelenlegi 195 kilométerről már 544 kilométerre növekszik az olyan vonalak hossza, *amelyek alkalmasak lesznek az óránként 120 kilométert meghaladó sebességű vonatok biztonságos közlekedésére.*

A fővonalakon és a budapesti pályaudvarokon a tervek szerint 1975 végéig, 1980-ig pedig mindenütt megszűnik a gőzvontatás. A korszerű vontatás részaránya a negyedik ötéves terv végére már meghaladja a 90 százalékot. Ahhoz azonban, hogy ez a terv megvalósuljon, *a MÁV a tervezett időszakban 67 villanymozdonyt, 235 Diesel-mozdonyt és 61 motorvonatot vásárol.* A mellékvonalak személyforgalmának lebonyolítására tervezett MDa hatrészes motorvonatokat örömmel fogadta az utazóközönség. *A közelmúltban adták át a Ganz-MÁVAG-ban készült M63-as 2700 lóerős Diesel-mozdonyt.* Ez az univerzális mozdony egyaránt alkalmas személy- és tehervonatok továbbítására. Vezetőfülkéjét a legkorszerűbb biztonsági berendezéssel és rádió adóvevő készülékkel szerelték fel. A magyar ipar legújabb terméke 160 kilométer óránkénti maximális sebességre képes.



Korabeli gőzmozdony: a „Hieves"

Ugyancsak a negyedik ötéves tervben *945 új személykocsit és 12 ezer tehervagont szerez be a MÁV.* Ezzel a beszerzéssel már lehetővé válik a korszerűtlen járművek kiselejtezése.

A gépesítési célkitűzésekkel egyidejűleg, illetve azokhoz kapcsolódva irányozza elő a terv a vasútüzemi tevékenység bizonyos — arra alkalmas — részfolyamatainak *automatizálását, kibernetizálását.* A tervidőszak alatt 48 fűtőház fenntartási feladatát 9 jól felszerelt — vontatási rendszer és járműtípus szerint specializált — *körzeti vontatási telep* veszi át. A fennmaradó további 15 honos vontatási telepen és néhány kirendeltségen túl a többi fűtőházat *felszámolják.*

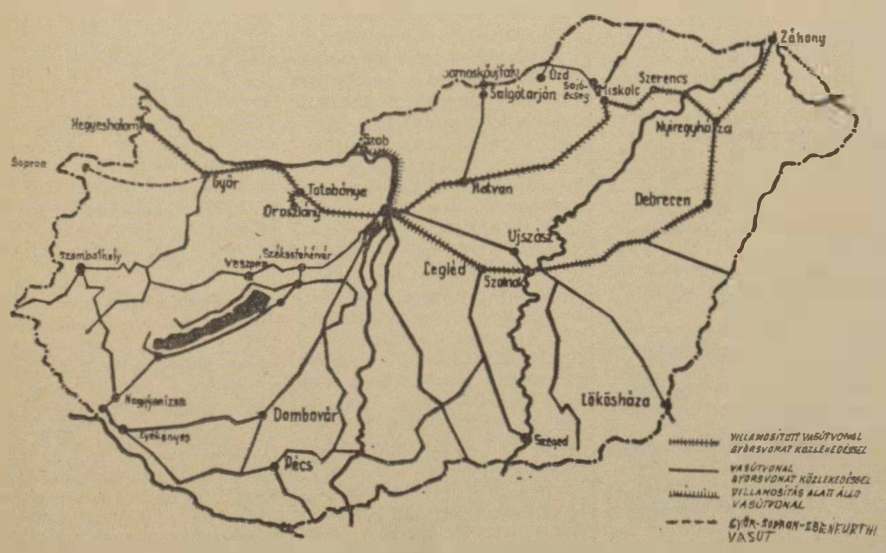
A korszerű vontató járművek beszerzésével a negyedik ötéves terv során elérjük, hogy a vasút *Diesel- és villamos vontatásának aránya 90—95 százalékra,* a tolatás dieselesítése pedig legalább 75 százalékra növekedjék. *1975-ig mintegy 280 kilométer hosszúságú vonalat kell villamosítani.* El kívánjuk érni, hogy a hálózat vágányhosszának mintegy 60 százalékán a megengedett *tengelynyomás* legalább *20 tonna* legyen. A tervidőszakban 15 milliárd forintott fordítunk *hálózatfejlesztésre.* Öt év alatt *1770 vágánykilométer* korszerűsítését végezzük el. A *gördülőállomány* fejlesztésére és korszerűsítésére *11 milliárd forint* áll rendelkezésre.

A vasutas dolgozók szociális és munkavédelmi ellátottsága hiányosságainak felszámolására 350,8 millió forint az előirányzat. Az éves tervek kidolgozásánál ehhez még keretátcsoportosítással *45 millió forintot* kell biztosítani. *Oktatási* célokra 92,3 millió forint, *egészségügyi* beruházásokra 255 millió forint, *középfokú oktatási* intézményekre 131 millió forint, a *tudományos kutatás* fejlesztésére pedig 10 millió forint felhasználását tervezzük.

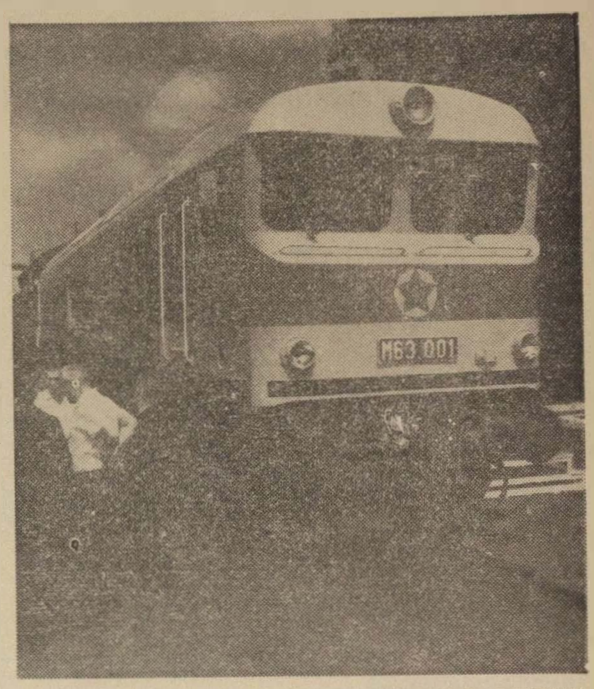
Munkaidő vonatkozásában programunk *létszámterve* a közlekedési tevékenységnél *havi 210,* az ipari és építési tevékenységnél havi *191 órának* megfelelő törvényes *munkaidőkerettel* számol. *Bérfejlesztés* céljaira a bérpreferenciából és a termelékenységi mutatók alapján számított tervszerű létszámcsökkentésekből adódó bértömeg áll rendelkezésre. Ennek ötéves együttes összege *848 millió forint.* A tervezett bérszínvonal-növekedés 1970. tényszámaihoz viszonyítva *18.6 százalékos,* mely évenként átlagosan *3.7 százalékos* növekedésnek felel meg.

Ez a néhány adat is bizonyítja, hogy az elkövetkezendő évtized forradalmi átalakulási korszaka lesz a magyar vasútnak. Addig azonban míg a jövő vasútja kialakul, *olyan körülmények között kell dolgoznunk, ahol az új mellett még megtalálható a régi, nemcsak a technikában, hanem az emberek szemléletében is.* Éppen ezért fokozottabban kell törődni az emberekkel, a biztonságos közlekedéssel, melynek legfőbb alapja a fegyelem, a szabályok, utasítások betartása. Enélkül még a modern vasút nem tud teljes mértékben eleget tenni a vele szemben támasztott igényeknek.

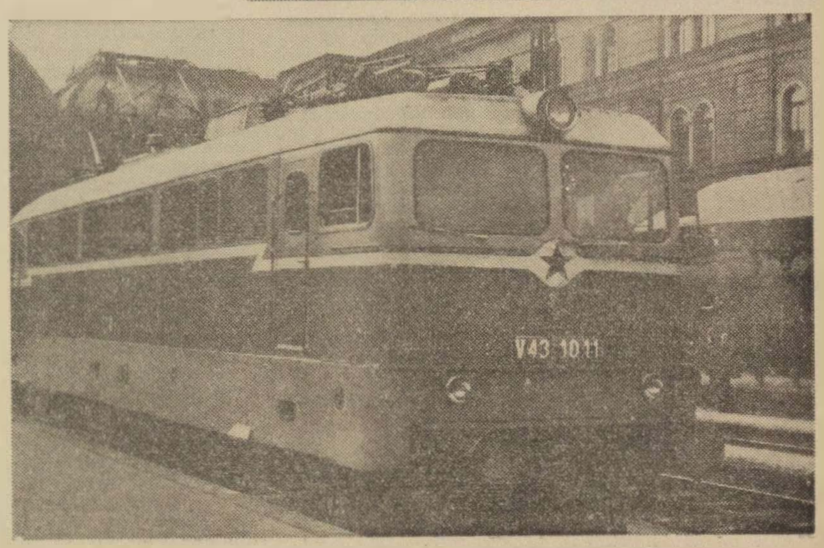
ÖSSZEÁLLÍTOTTA:
Visi Ferenc



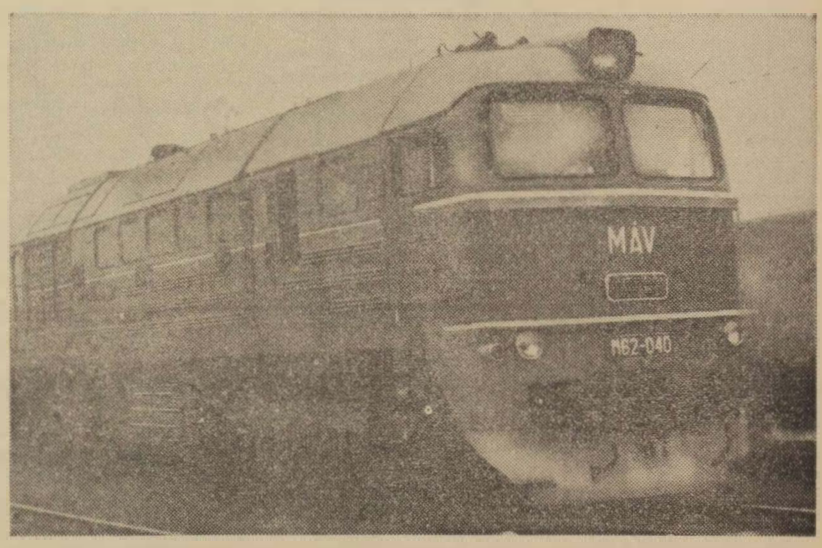
A ma és a holnap vontatójárművei



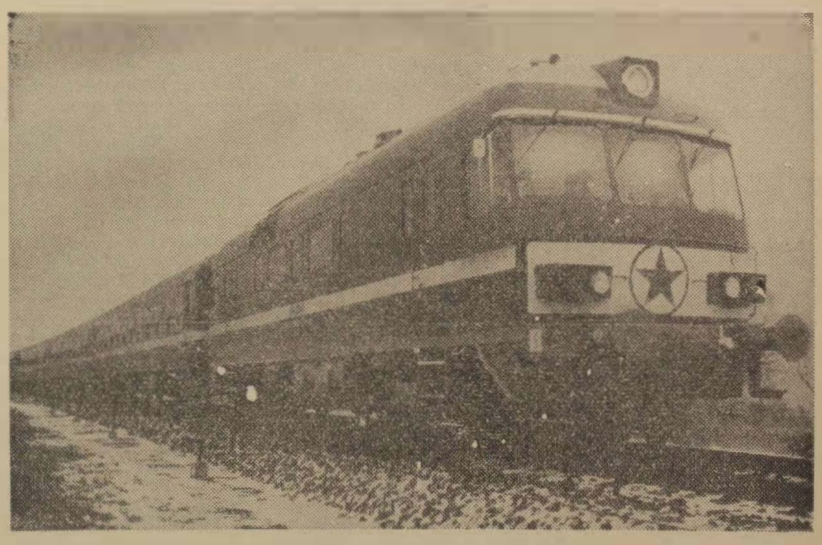
A magyar vasúti járműgyártóipar legújabb alkotása az M 63-as sorozatú, 2700 lóerős, 130, illetve 160 kilométer óránkénti sebességre képes Diesel-elektromos mozdony, amely a közelmúltban indult próbaútjára.



A világhírű szakember, Kandó Kálmán sem álmodhatta meg, hogy a magyar mérnökök, munkások — tovább fejlesztve a múlt tapasztalatait — ilyen kiváló vontatójárműveket gyártanak majd, mint a V 43-as, szilicium-egyenirányítós, 3000 lóerős villamosmozdony.



A szovjet ipar terméke a vonalainkon is népszerűvé vált M 62-es sorozatú Diesel-mozdony.



Mellékvonalainkon teszi kényelmessé, kulturálttá az utazást a hatrészes, magyar gyártmányú motorvonat, a „Piroska".

Jubileumra készülnek Vácott

A RÉGI VASUTASERÉNYEKRŐL, A VASUTASCSALÁD MEGTARTÓ EREJÉRŐL VALLANAK A CSOMÓPONT VEZETŐI

Július 15-én lesz egy és negyed százada, hogy 1846-ban, azon a nyári napon, a mai *Budapest-Nyugati* bejáratánál épített indóháztól útrakelt a nyolc személykocsiból álló, *„Buda"* és *„Pest"* elnevezésű mozdonyok vontatta első személyvonati szerelvény, és 59 perc múlva begördült Vác állomásra. A magyar vasút közelgő 125. születésnapja előtt a magyar vasutasok érdeklődése a két ősi állomás felé fordul. A pesti indóház már rég a múlté, a váci azonban még most is őrzi a száz év előtti pályaudvar emlékét.

Még valamit hiven megőrzött. Hagyománytiszteletét és ragaszkodását a régi vasutaserényekhez, szeretetét, sőt, bátran kimondhatjuk: *szerelmét az innen elterjedt egy és negyed százados vasutashivatás iránt.*

Vasutas eszményképe

Amikor benyitottunk az állomásfőnök irodájába, a csomópont vezetői éppen akkor fejezték be a jubileumi ünnepség előkészítésének egyik megbeszélését. *Szöllősi József* állomásfőnök nyomban írógéphez ült és belemélyedt a gépelésbe. Azért nem állhatja meg, hogy részt ne vegyen az emlékezésben.

— *Gyermekkoromtól hoztam magammal azt az életre szóló élményt, amely most is irányítja életemet. Édesapám fékező volt Ferencvárosban az első világháború alatt, aztán a Keletibe került, ahol később kalauz lett.* Mint gyerek, mindig ott lábatlankodtam körülötte. Korán „megfertőződtem" tehát a vasúttal. Ketten voltunk testvérek, és én apám biztatására, de a magam elhatározásából is vasutas lettem. 1939-ben kezdtem Pilisen. Tápiószelén és több környékbeli kis állomáson. Majd az én életembe is beleszólt a háború. A az ötödik testvér sem esett messze a fájától, fűtőházi lakatosként „mozdonyközelben" maradt. Apám sokat emlegette nagyapámat. Mesélte, hogy majd egész életében a *Vác—Érsekújvár—Pozsony* vonalon vezette mozdonyát. Vasutas voltunk tehát itt gyökerezik az évszázada Vácról tovább ágazó vágányok között. Apám 1912-ben került gépre, de őt már az Alföldre szólította a szolgálat. *Cegléd, Orosháza* voltak jóideig állomáshelyei. Aztán később visszakerült az apai örökségbe, Érsekújvárra, majd 1919-ben Vácra. Én éppen abban az évben, itt születtem, az ősi fészekben.

Amikor nagyobbacska lettem, néha magával vitt rövidebb útjaira. *Micsoda boldogság volt, ha vele utazhattam a mozdonyon.* Persze, szabályellenesen, ezért az állomásokon mindig le kellett bújnom. A nyílt pályán azonban ott lehettem mellette, magyarázott, tanított. így oltotta belém a vasút szeretetét. *Delát nem is lehetett nem szeretni ezt a mesterséget ott, ahol mindenki vasutas volt.* Édesanyámék kilencen voltak testvérek, mindnyájan lányok. Nyolcnak vasutas volt a férje. Ebben a légkörben szinte magától értetődően lettem magam is vasutas. De megszakadt az apai vonal, nem a vontatást: a forgalmi szolgálatot választottam. A mozdony iránt persze, mindig nosztalgiát éreztem. *Azt azonban pillanatra sem bántam meg, hogy vasutas lettem.* Jóval túl vagyok már az ötvenen, de ugyanúgy tele érdeklődéssel, ambícióval, mint prakszikoromban. Pedig nehéz volt a régi időben. Négyszázhúsz óráztunk a háború alatt, és a szabad időben, 13-tól 18 óráig még rövidtúrt is kellett vállalni.

Megbecsült foglalkozás

Sima Dezső oktatótiszt, kocsiintéző is az édesapjával kezdi, aki Nyitra megyében kezdte a szolgálatot 1905-ben mint pályaőr. A húszas évek elején került Gödre. Itt málházóként szolgált 1930-ig, akkor Piliscsabára helyezték váltókezelőnek. Harminchétben Vácra jött, innen ment nyugdíjba mint kapus. Hat gyermekéből négy vasutas lett.

— *Kicsi gyerek voltam még* — mondja elmerengve —, *de ma is emlékszem arra az időre, amikor apám mint pályaőr kereste szűkös kenyerét.* Abban az időben még nem a pályafenntartás gondozta a vágányközöket, a pályaőr kötelessége volt tisztítani az ágyazatot a fűtől. Bizony, apám minket is befogott erre a munkára. *De bármilyen szűkösen éltünk is, valamennyiünket iskoláztatott. Testvéreim mind elvégezték a polgárit, én pedig leérettségiztem.* Negyvenkettőben kerültem a MÁV-hoz. Léván kezdtem, a háború alatt hadifogságba kerültem. Amikor hazajöttem, Vácra helyeztek, azóta itt szolgálok.

A „hűtlen" feleség

Benedek Károly műszaki főfelügyelő, pályamester így vall a régi vasútról, s a vasutasokról.

— *A „nagy vasutascsalád" csakugyan nem volt szólam a régi időben, ha em állandóan ható valóság* — kezdi mosolyogva. — Magam is vasutascsaládba nősültem, az apósom éppen a sógorom által az imént bemutatott Simanetz mozdonyvezető volt. Azt azonban nem mondta Bela, hogy a nővére is vasutas. Bizony, vasutas volt az én felesegem is. *Azért mondom, hogy volt, mert nemreg átpartolt a Volánhoz. A hűtlen!* — teszi hozzá trefásan. — Úgy látszik, a Simanetz-fajta lányos fajta, mert a mi három gyermekünk is lány, de közülük egy őrzi a „jogfolytonosságot", itt szolgál a pályafenntartásnál.

Sokáig folydogál még a szó a nagy vasutascsaládokról, a magyar vasút szilárdságának egyik leghatásosabb, megtartó erejéről. Lehetne még folytatni, de már csak arra kérjük a pályamestert, az ősi állomás jelenéről is mondjon valamit.

— Amikor 1927-ben elkezdtem a vasútnál Nógrádverőcén — mondja —, akkor két óra alatt úgy rugdostuk el a pályakocsit Vácig, hogy egyetlen vonat sem zavarta az utunkat. *Most? Tízpercenként jönnek-mennek a vonatok ezen a vonalon.* Hatvannégy előtt még 120 tengelyes volt Vác állomás, azóta építettük át, és most kétszáz is elfér benne. Igaz, hogy ez már éppen hogy csak elég. De bizton *hiszem, hogy 125 éves pályaudvarunk is megíjjodik, talán nem is sokára.*

Szász Ferenc

HÚSZ ÉVE VÉGEZTEK

Mi lett velük, hová lettek?

A közlekedés- és postaügyi miniszter húsz évvel ezelőtt, — az első vasutasnapon — *a MÁV Tisztképző Intézet 211 végzett hallgatóját avatta vasúti tiszttó.* A tisztképzés történetében ez volt az első ünnepélyes tisztavatás. Az eltelt két évtized alatt vajon hogyan alakult sorsuk és pályafutásuk?

A fiatal tisztek pályafutásának kezdete egybe esett az akkori idők nagy társadalmi átalakulásával, amely — egyebek mellett — megnyitotta a tanulás és az érvényesülés lehetőségeit a dolgozók gyermekei előtt. A 49-es, 50-es években nagy számban kerültek fiatalok a vasúthoz. *A szakvizsgák megszerzése, majd rövid gyakorlati szolgálat után túlnyomórészt közülük kerültek ki a forgalmi- és kereskedelmi tiszti tanfolyam 1950/51. évfolyamának hallgatói.* Számukra nem kis nehézséget jelentett a könyvünek egyáltalán nem mondható szakmai és politikai ismeretek elsajátítása, hisz többségük ekkor még nem rendelkezett középiskolai, sőt, olyanok is voltak, akik 8 általános iskolai végzettség nélkül kerültek a vasúthoz. *A 211-ből 132-en maradtak*

Felmérésünk meggyőzően bizonyította, hogy a hallgatók a *Tisztképző Intézetben* politikai és szakmai ismeretekből, közösségi szellemből egyaránt olyan alapot kaptak, amelynek birtokában — ismereteiket továbbfejlesztve — helytállhattak a nehéz és sok lemondást követelő vasúti szolgálat különböző munkaköreiben.

A 211 felavatott tiszt közül 132 még aktív vasutas. 11 más közlekedési vállalatnál dolgozik, 4 rokkantsági nyugdíjas, 8 fő sajnos már nincs az élők sorában. Az évfolyam tagjai közül nyolcan — nem sokkal a tanfolyam elvégzése után — páholdaregünk, illetve rendőrségünk állományába kerültek. Ma a tiszti kar megbecsült tagjaiként végzik a haza és a nép szolgálatát. 48 azoknak a száma, akik más állami szerveknél vagy vállalatoknál dolgoznak. Közülük is vannak olyanok, akik párt- és állami szervek kérésének eleget téve vállaltak más megbízást és azóta az igazságszolgáltatás, a tanácsi apparátus területén, vagy vállalatnál dolgoznak. Munkaterületük nemegyszer kapcsolódik a vasúthoz. Nem lennénk azonban tárgyilagosak, ha arról nem tennénk említést, *hogy néhányan későbbi tevékenységükkel, vagy magatartásukkal méltatlanná váltak a vasúti tiszti rangra.*

FELELŐSSÉGTELJES BEOSZTÁSBAN

A továbbiakban — a dolog természetéből fogva — figyelmünket kizárólag annak a 132 dolgozónak a sorsára irányítjuk, akik ma is vasutasok. Először nézzük meg, miként alakult pályafutásuk, milyen munkakört töltenek be a vasútnál? *Az évfolyam tagjai között van vasútigazgató-helyettes, osztályvezető, aazdasági és műszaki tanácsadó, vonalfőnök, állomásvezető, térfőnök, menetirányító, oktató-rezényelőtiszt, forgalmi szolgálattevő és árupénztáros. Néhányan függetlenített párt-, vagy szakszervezeti funkcióban vannak.* A központi szolgálatnál 33, míg a végrehajtó szolgálat munkaköreiben 66 százalékuk van foglalkoztatva. Döntő többségük — képesítésüknek megfelelően — a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat területén dolgozik. *Valamennyien felelősségteljes munkakört látnak el.* Munkájuk elismerésére egyetlen példát említünk. Amikor a közelmúltban az egyik vasútigazgatóság forgalmi irányító apparátusának erősítésére került sor, e feladatra kiválasztott dolgozók többsége ennek az évfolyamnak tagjai voltak.

Az évfolyam hallgatói között 46 nő végzett, akik közül 24 ma is a MÁV-nál dolgozik. A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat munkaköreiben eredményesen végzik munkájukat. Ők is hozzájárultak ahhoz, hogy a nőknek e területen is sikerült kivívniok létjogosultságukat.

HARMINC DIPLOMÁS

Említésre méltó az is, hogy az évfolyam tagjainak a sodró lendületű, változó és növekvő feladatok elvégzése mellett iskolai végzettség tekintetében is jelentős hátrányt kellett behozniok. *1951-ben még csak 51-en rendelkeztek érettségivel, azóta számuk 91-re emelkedett.* Sokan itt sem álltak meg, hanem továbbtanultak és mérnöki, közgazdászi, jogi, illetve politikai diplomát szereztek. (30 fő.). 72-en a tiszti tanfolyam elvégzése után még állomásvezetői, vagy oktatótiszti, illetve menetirányítói tanfolyamot végeztek. *Jelenleg 20 fő folyatja felsőfokú állami vagy politikai oktatásban tanulmányait.*

A tiszképző tanfolyamon aktív és sokirányú társadalmi tevékenység folyt. Ez nem szakadt meg az évfolyam befejeztével sem. *Az évfolyam tagjai közül ma 94-en töltenek be szolgálati helyükön különböző párt-, szakszervezeti, vagy egyéb társadalmi funkciót.* Nem kevés azoknak a számo sem, akiket pártbizottsági, szakszervezeti bizottsági vagy párt-, illetve szakszervezeti alapszervezetének vezetőségi tagjává választottak. A 132 főből 89 fő (67,7%) tagja a Magyar Szocialista Munkáspártnak.

Felmérésünk egy évfolyamra terjedt ki, mégis az a meggyőződésünk, hogy ezek az adatok több évfolyamra is jellemzőek. Ez is bizonyítja, hogy a MÁV Tisztképző Intézet központi helyet foglal el a vasutas dolgozók képzésében és nevelésében. A közelgő XXI. vasutasnapon avatásra kerülő fiatal tisztek együtt ünnepelnek majd a 20 évvel ezelőtt végzett jubiláló vasúti tisztekkel.

Dr. Garabon Sándor

Lovasszekéren Lébényből Pestre

A vasutasdinasztiák között is ritkaságszámba megy a Mérnyei család. A dinasztiaalapító *Mérnyei István* még 1846-ban jelentkezett munkára a mai *Nyugati pályaudvar* és *Vác* közötti első magyar vasútvonalra. *Lovaskocsival másfél héten át utazott a Győr melletti Lébény-Mosonszentmiklósról Pestre.* Vonalfelvigyázó lett. Vácott nősült. Ott született Lajos fia, aki pályaőrként élete nagy részét Körmenden, a 90-es őrházban töltötte. Tíz gyermek apja volt. Mind a nyolc fiából vasutast nevelt. Ez abban az időben szokás volt: *alig választottak más pályát a vasutascsaládok gyermekei, mint az apjukét.* Az egyik testvér, Sándor, négy vasutast adott az államvasutaknak. Ezek egyikével, *Mérnyei Sándorral, Sümeg* állomás főnökével beszélgettem a minap.

— *Összegyűjtöttem az iratokat, a családi dokumentumokat, s megírom családunk krónikáját* — mondotta. — *Éltük a vasutasság nehéz, de szép életét.* Azt hiszem, ha ujra kezdhetnénk, újból csak ezt csinálnánk. A mi famíliánk annyira összeforrt a vasúttal, hogy el sem tudjuk képzelni szolgálat nélkül az életünket. Nálunk és sok-sok vasutas családnál olyan természetesen vették át a gyerekek nagyapjuktól, apjuktól a krampácsot, a fékezői zászlót, a forgalmista „palacsintasütőjét", mint ahogy minden tavasszal újraéled a természet.

— Mióta vasutas? — kérdeztem.

— *Jómagam 1938-ban kezdtem a szolgálatot. Tizenhét és fél évesen vizhordó voltam. Később Vépen pályamunkáskodtam, majd Szombathelyen fékező, illetve vonatvezető lettem* Ezt követően Szentgotthárdon, Szombathelyen, Oszkón és Jánosházán forgalmistáskodtam. Rövid időre Pókaszepetken kaptam főnöki beosztást, *aztán Sümegre kerültem. Itt már 21 éve dolgozom.*

Mérnyei Sándornak egyetlen fia van, aki a napokban érettségizett. Belőle — édesapja szerint — szintén vasutas lesz.

— *A 21 év alatt mintegy száz fiatalt tanítottam, neveltem* — mondta az állomásfőnök. — *Ha utazom, nagy örömmel látni, hogy az egyik állomáson is, a másikon is a neveltjeim szolgálnak.* Egyik sem fordítja el a fejét, pedig ha kellett, igencsak szigorú voltam hozzájuk. Többen közülük felelős beosztásban dolgoznak az ország különböző részein. A tapolcai fiatal szolgálattevők jó része is az én „gyerekem" volt . . .

Ezután változik Mérnyei Sándor hangja:

— *Jó pár évvel ezelőtt társadalmi munkával építettünk helyi kőből váltóőri szolgálati helyiséget a „faköpenyek" helyett.* Akkor fegyelmit kaptam érte, de máig is ezekben szolgálnak az emberek. Olajkályha melegít bennük a zord téli időben. Virágosítottuk az állomásunkat, új utasellátó létesült. *Egyébként az idén kereken 75 esztendős az állomásunk. Megírtam a történetét.* Nagyon tanulságos dokumentumok kerültek elő. Napi forgalmunk 400—500 utas, s havonta 1000 vagont kezelünk. El ne kiabáljam: *az utóbbi 20 év alatt egyetlen baleset sem volt állomásunkon a személyzet hibájából.*

A főnök szig-vérig mai ember. Tagja a nagyközségi tanácsnak, a helyi idegenforgalmi bizottságnak. A Hazafias Népfront helyi alelnöke. A tulajdonos büszkeségével mutatta a szép sümegi várat, a kedves városka patinás épületeit, képzőművészeti értékeit. Az utcákon tisztelettel köszöntötték. Sok ilyen emberre van szükség . . .

Szelei Teréz

Ahol rangot jelent

vasutasnak lenni

Kalocsa állomás színes kézzel festett épülete faragott bútorú várótermeivel olyan, mintha mesekönyv lapjaiból elevenedett volna meg. Forgalmas élete azonban már maga a valóság. Csinos, fiatal forgalmista lány a jelent, *Reményi János* állomásfőnök tervei a jövőt jelentik. *Rigó Józsi* bácsi nyugdíjas főkalauz, aki most darabszámlálóként dolgozik, meséli, hogy a múltban szédültek a forgalomtól, pedig kevesebb árut szállítottak. *Jelenleg 2000 kocsi fut be és indul el havonta.*

Az állomásfőnökre várni kell. Közben többen is keresik. A kalocsaiak szívesen fordulnak a vasúthoz. Megbízható, jó szállítási partnernak tartják. Igaz, nem maradt el azért a hivatalos elismerés sem, *mert kiemelkedő eredményekkel zárták az 1970-es esztendőt.* A szállítási követelményeket 8,6, a terhelési normákat 3.8, a kocsi tárzókodást 0,3 százalékkal túlteljesítették. Az egy kocsira eső tartózkodási idő több mint 3 órával csökkent, miközben a szállított áru mennyisége jelentősen növekedett. Mindebben a szocialista brigádok jártak élen. Különösen *Molnár István* szakszervezeti bizottsági titkár forgalmi brigádja, amely az idén már elnyerte az aranykoszorús jelvényt. Vezető helyet foglal el az állomás versenymozgalmában a *MÁV-Volán* komplexbrigád, amely a szegedi igazgatóság területén az elmúlt évben a közepes nagyságú munkahelyek között első lett, míg az összevont értékelésben a harmadik helyen végzett.

Kalocsa állomáson, ahol két év óta még horzsolásos baleset sem fordult elő *rangot jelent vasutasnak lenni.* Kipróbált, körültekintő szakemberek dolgoznak.

Hogy fest ezek után a jövő? — kérdeztük *Reményi János* állomásfőnököt, mikor visszatért szokásos ellenőrző útjáról.

— *Kalocsa, amely a múltban tipikusan alföldi mezőváros volt, most minden évben bővül egy-egy új ipari létesítménnyel.* A paprikafeldolgozó, a malomipari vállalat, az elektromos készülékeket gyártó, a finommechanikai üzem, a Tüzép, vagyis a 24 kisebb és 9 nagyobb vállalat egyre több munkát ad a vasútnak. Ezért a közelgővel sor kerül majd a vágányhővítésre és egy kétoldalas betonrakodó építésére. A Kalocsai Asztalosipari Ktsz ismét hozzákezd a felvételi épület renoválásához. És ugyanúgy, mint korábban. *Vén Lajosné, Szabó Ilona,* valamint *Kolozsvári Mihályné* külföldön is híres pingálóasszonyok kifestik majd a termeket, irodákat.

A népművészeti kincset őrző állomás tovább szépül, fejlődik. Gazdagodásának alapja az az áldozatos munka, amit a kalocsai vasutasok mindennap végeznek. Ha van még egy tenyérnyi üres hely az állomásfőnök oklevéllel díszített irodájában, azt minden bizonnyal ez évi munkájuk elismerésével fogják kitölteni. Nemcsak készülnek rá, hanem tesznek is érte.

M. F.

Hét fiúból öt vasutas

Pillanatnyi csönd ül a szobára, csak a jövő-menő vonatok zaja hatol be a nyitott ablakon. *Simanetz Béla* állomásfőnök-helyettes töri meg a csendet. Benne is megmozdulnak az emlékek:

— *A mi családunkban nagyapám kezdte a vasutat. Még az első társaságnál szolgált a múlt század második felében.* Én már nem ismertem, csak fényképről. Nagy szakállú, szép szál ember nézett rám a fotográfiáról. Mindig megilletődve bámultam. Nyolc gyereke volt, egy lány, hét fiú. *A hét fiúból öt vasutas lett, az ötből négy mozdonyvezető, köztük az én apám is.* Persze, Máramarossziget „boldog sziget" és fordulópont lett életemben. Itt ismerkedtem meg *Tóth Lajos* mozdonyvezetővel. Igen tekintélyes ember volt a szakmájában, és vasutas eszményképem lett. Nem sok ilyen masinisztát ismertem, pedig volt dolgom néhánnyal. *Mindene volt a gépe. Ha a 375—887-es kijárt a fűtőházból, hasra esett rajta a napsugár, úgy ragyogott.* Az „öreg" barátságosan fogadott, és gyakran eljártam a házába is. Addig-addig járogattam, amíg feleségül vettem a lányát. Így ment ez abban az időben. *A vasutasok közös törzsbe tartoztak és törzsön belül házasodtak.* Egészséges dolog volt ez, mert a fegyelmezett vasutas közösségi szellemben nevelődött fiatalok jól megértették egymást, és ez a szellem, ha akarták, ha nem, átplántálódott gyermekeikbe is. *Így hát, azt hiszem, szinte természetes, hogy az én két fiam is a vasutat választotta hivatásul.* Az idősebb József mozdonyvezető a Hámán Kató Vontatási Főnökségnél. Még a nagyapja oltotta bele a gép szeretetét. Most a műszaki-tiszt-képzőt végzi. A kisebbik László Dunakeszin üzemmérnök.

Használjuk ki jobban a korszerű mozdonyokat

AZ ELSŐ ÖT HÓNAP SZÁLLÍTÁSI TAPASZTALATAIRÓL TANÁCSKOZTAK A BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGON

Fontos tanácskozásra került sor június 23-án a budapesti igazgatóságon. *Tóth János*, az igazgatóság vezetője, aki a beszámolót tartotta, csak „kibővített osztályvezetői értekezletnek" nevezte a tanácskozást, bár az jóval szélesebb körű volt. Az ilyenkor szokás szerint meghívottakon kívül ugyanis a budapesti igazgatósághoz tartozó *valamennyi főnökség vezetője, párt-, szakszervezeti és KISZ-titkára is részt vett a tanácskozáson.*

Jogok és kötelességek

Az új kollektív szerződés jelentőségét méltatva Tóth János rámutatott arra, *hogy az abban meghatározott jogok csak úgy érvényesülhetnek igazán a vasutas dolgozók javára, ha kötelességeinknek is maradéktalanul eleget teszünk.* Az év első öt hónapjában még sok nehézséggel küzdött az igazgatóság — mondotta —, és itt az ideje, hogy valamennyi szakszolgálat, főnökség hozzafogjon a hibák kijavításához, hogy még tervszerűbben, eredményesebben dolgozzunk.

Mérlegre téve az első öt hónap eredményeit és hiányosságait, részletes értékelést adott a budapesti igazgatóság dolgozóinak eddigi munkájáról. *Kiemelte a helytállás szép példáit, az elismerésre méltó teljesítményeket*, de a tapasztalt problémákról, az egyes területeken megoldandó feladatokról sem feledkezett meg. Lássuk ebből is, abból is a legfontosabbakat.

Személyszállításban folytatódott a tavaly megkezdődött csökkenés: *57,7 millió utast szállítottak, 3 millióval kevesebbet, mint a múlt év azonos időszakában.* A zsúfoltság csökkentésére tett intézkedések beváltak, a felszabadulási, a húsvéti és a május 1-i ünnepi forgalom alkalmával 193 menetes vonatot indítottak. A kocsiszolgálat jobban biztosította a kocsik belső és külső tisztaságát. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége *a tavalyi 87,99 százalékkal szemben 88,26 százalékos volt az idei első öt hónapban.* Az év elején ebben a tekintetben nagyon alacsony szintről indult a budapesti igazgatóság, hiszen a teherszállítás torlódásai és a kedvezőtlen időjárás miatt a januári menetrendszerűség csak 77,33 százalékos volt. Azóta bár a szobi vonal átépítése és más vonalakon folyó munkálatok miatt több a vágányzár és a lassújel, a menetrendszerűség fokozatosan javult és májusban már meghaladta a 91 százalékot.

A *Tiszta Budapestért* mozgalom intézkedési tervében előírt kötelezettségeinek eleget tett az igazgatóság. Folyamatossá vált a budapesti főpályaudvarok nagytakarítása. Az országos utörőtalálkozó résztvevőinek, ezen felül 786 csoport közel 50 ezer utasának egyéni elhelyezését, a fokozatosan beindult üdülőforgalom többletszerelvény-szükségletét is sikerült biztosítani.

Nagyobb gondot a kocsikiegyenlítésre

Az elszállított 16,3 millió tonna áru a bázishoz 104,9, a tervhez viszonyítva 105,2 százalékos teljesítést jelent. A tervezettnél 230 ezer tonnával több fizető kocsiigényes árut szállított az igazgatóság. Abban, hogy az év első öt hónapjában példa nélkül álló, magas árutonna-teljesítményt produkált a MÁV, döntő része volt a budapesti igazgatóság áruszállítási eredményének.

Mindinkább kielégíti az igazgatóság a fuvarozók szállítási igényeit. *Tavaly majusban naponta átlag 371 kocsikiállítás maradt el, az idén csak 57.* Ez pedig tényleges áruvisszamaradás esetén sem lehetett jelentős, mert a honnap végére mindössze egy negyed napi rakodási teljesítménynek felelt volna meg.

Munkafegyelmi problémaként bírálta a kocsikiegyenlítési tevékenységet. *Áprilisban csak az előírt kocsimennyiség 67,7 százalékát adták ki, májusban 13,5 százalékkal maradtak el a kiegyenlítési előirástól.* Ez a munkaszüneti napokon 7 százalékos veszteséget okozott eddig az igazgatóságnak a munkaversenyben. Ez a gyakorlat nem folytatható, minden érintett szolgálati helyen be kell tartani a teherkocsi-gazdálkodás egyensúlyának biztosítására hozott intézkedéseket. Az elért szállítási teljesítmények ellenére sokat elveszett az is, hogy például *májusban átlagosan 1,3 százalékkal magasabb volt a dolgozó rakott kocsik mennyisége, mint a megengedett.* Ugyanakkor a teherkocsik statikus kihasználása a tervezett 22,24 tonna helyett csak 21,85 tonna volt. Azonos szállítási teljesítményhez emiatt 11 400 kocsival többet kellett felhasználni.

Magas költségtúllépés a vontatásnál

A tehervonati közlekedés menetrendszerűségének nagymértékű visszaesése elsősorban a fővonalakon folyó építési munkálatok következménye. *Amíg tavaly öt hónap alatt 607, az idén 753 rágányzár került kiadásra, lényegesen hosszabb időtartammal.* A vontatókkal együtt elácsorgó mozdonyok hiányoznak a betervezett továbbítandó vonatoknál. A naponkénti 80—100 gépre várás miatt több mint 10 ezer kocsióra-kiessel is számolni kell. *Az ilyen veszteségek nem írhatók teljes mértékben a pályaépítés számlájára*, hiszen erősen közrehatnak az állomási és fűtőházi munkában tapasztalható fegyelmezetlenségek is.

Sajátos problémákra vetnek fényt a vontatási szakszolgálat eredményei. *Amíg a gőzmozdonyok 2,6 millióval túlteljesítették 100 etkm tervüket, a Dieseleseknél 1,1 milliós, a villamosmozdonyoknál 445 ezernél több lemaradás mutatkozott.* A magasabb teljesítményt a korszerűtlen és lényegesen drágábban üzemeltethető gépek produkálták, s döntően ez okozta *a vontatás 31,2 millió forintos költségtúllépését.* Szembetűnő kihasználatlanság mutatkozott az értékelt időszakban a Diesel-mozdonyoknál: *74 ezer 100 etkm-ről 58 ezer 100 etkm-re esett vissza az egy Diesel-gépre eső hasznosítható tér-teljesítmény!* A szolgálatképtelenségek száma az első öt hónapban a bázishoz viszonyítva 25 százalékkal növekedett, a legnagyobb arányban (27 százalékkal) a gőzmozdonyoknál. *A legtöbb szolgálatképtelenséget a járműjavító üzemek rossz munkája, turési határon levő alkatrészek anyaghiány miatt történt beépítése, sürgős esetekben a technológiai fegyelem lazulása és fiatal mozdonyvezetők tapasztalatlansága okozta.*

A megoldásra váró problémákról, a tennivalókról a lényeg így összegezhető: *a személy- és tehervonatok menetrendszerűségének, a teherforgalom tervszerűségének javítása, a szárnyvonalasabb tehérkocsi-gazdálkodás, a korszerű vontatójárművek jobb kihasználása.* Többet kell tennie az igazgatóságnak a hiányzó munkaerő pótlásáért, a gazdálkodásban a túllépések megszüntetéséért. Számolni kell a második félévre várható nagyobb szállítási feladatokkal, s azzal is, hogy már a nagynyári személyforgalom befejezése előtt kezdetét veszi az áruszállításban a csúcsforgalom.

L. J.

Kettős ünnepünk van

A jubileumév és a vasutasnap,
Kettős ünnepet nyújt minden vasutasnak.
Százhuszonöt éves ma a magyar vasút.
Akkor még csak Pesttől—Vácig tartott az út.
Ennek ellenére lelkes tömeg várta,
Így a beindulást siker koronázta.
Állítsuk most szembe a múltat és jelent,
A százhuszonöt év vajon mit is jelent?

Csodás, szép változást. Látjuk szemtől szembe,
Ezer fenylő sinpár tör a végtelenbe.
S felette, mint a szél, mint vad bérci sasok,
Száguldó Diesel- és villamosvonatok.
Épül szép hazánk is, nap-nap újja éled,
És e csodás testben vasútunk az élet.
Éltető vérere befut minden zugba.
Mint fényes győzelem diadalmas útja.

Képzeletünkben még nem is értek vággya.
Tárja az álmaink válnak valósággá.
Pedig ma sem élnek holmi csodás lények,
Csupán csak jobbak a munkakörülmények:
Így vál valósággá vágyunk, célunk, az út,
S szocialistává az ember, a vasút.
Ehhez hozzon sikert minden vasutasnak
a huszonegyedik magyar vasutasnap.

Illés Gyula

Sínek

Párban futnak a végtelenbe.
Futnak, enyésznek keskenyedve
Fényes fémüket napfény vonja
s tekereg számtalan kigyózva
az élet útja.
Azt hiszed, nincsen vége — hossza,
örökké tart, önmagát húzza.
Láttad-e már, hogy ki vezérli?
Tudod-e azt, hogy ki intézi
az életed?
A sín s az élet együtt futnak,
Egyszer völgyekbe majd domboknak
A megkívánt jó mind tiéd lesz,
mert munkával — amit akarsz —
elérhetsz.

Gáll György

A vasút humora

Ez a lyuk, nem lyuk...

D. J. jegyvizsgáló szolgálata ellen sohasem merült fel panasz, csak éppen semmi sem sikerült neki úgy, ahogyan tervezte. Amikor az eset történt, akkor is feltűnően, hangosan, nagyot köszönve lépett be a kocsiba.

— Kérem a menetjegyeket kezelésre felmutatni! — hangzott megfellebbezhetetlenül a felszólítás. Akkuratusan, jól megnézett minden jegyet. Egyszer azonban tévesen a visszaúti oldalon lyukasztotta ki egy retúr jegyet. Restelte nagyon a tévedést.

Mit tegyen? — tünődött. A világért sem akart sohasem szabálytalan lenni. Idegesen forgatta kezében a jegyet, majd mentő ötlete támadt. Kilyukasztotta az odautat is és egy nyilat rajzolva ráírta a jegyre: ez a lyuk nem lyuk, az a lyuk a lyuk.

A miniszter névjegye

Köztudomású, hogy Baross Gábor, a „vasminiszter" nem szerette a dohányfüstöt. Egyszer a Keleti pályaudvaron egy elsőosztályú, nemdohányzó fülkében foglalt helyet inkognitóban. Az indulás perceiben hordár kíséretével, egy jól öltözött, kövér úr szállt be ugyanabba a fülkébe, ahol a miniszter ült. Szó nélkül elhelyezkedett, majd egy vastag szivarra gyújtott.

A miniszter először csak nézett, aztan halkan udvariasan így szólt: Kérem Uram, ez nemdohányzó szakasz!

Az utas csak nézett és tovább pöfékelt. Erre Baross indulatosan zsebbe nyúlt és egy névjegyet nyújtott át a szivarosnak. Az elfogadta és mintha mi sem történt volna, tovább pöfékelt.

A miniszter felháborodva felugrott.

— Kalauz! Kalauz! — kiabált hangosan.

— Büntesse meg ezt a szabálysértőt — mutatott a szivarosra, amikor a kalauz odaért.

A kalauz nem ismerte a minisztert, de azt tudta, hogy az I. osztályú utassal mindig óvatosan kell bánni. Belépett a fülkébe és udvariasan szóvá tette a szabálysértést, miközben a tiltó táblára mutatott.

A kövér úr — süketnéma volt — csak nézett, aztán a névjegyet, melyet Barosstól kapott átnyújtotta a kalauznak. A vasutas nagy szemeket meresztve összekapta magát, tisztelgett, majd hátrálva mint a rák, kilépett a fülkéből és így szólt Barosshoz:

— Sajnálom kérem, de a miniszter úrral én sem merek tekezdeni.

Podmaniczky bíró borravalója

Magyarországon is sok ellenzője volt a vasútnak. Felgyújtja a falut, a várost, visszafejleszti a lótenyésztést — mondták sokan. A Tudományos Akadémia olyan álláspontot képviselt, hogy már azért sem jó dolog a vasút, mert a szegénylegények, a betyárok felszedik a sineket.

A jó kocsikkal, lovakkal rendelkező nemesség különös averzióval viseltetett a vasúttal szemben, köztük az akkor már öreg Podmaniczky János, ismert Pest vármegyei földbirtokos. (A Nyugati pályaudvar elődje, az Indóház területe az ő birtokából lett kihasítva.)

— Sohasem ülök föl erre a fránya vasútra! — mondogatta. — Egyszer azonban úgy hozta a sors, hogy a vasút kínálkozott a legalkalmasabbnak úti célja eléréséhez. Meg is váltotta a „billetát", és a beszállás előtt odament a mozdonyvezetőhöz. Egy ezüst ötforintost felnyújtva csak ennyit mondott:

Aztán, lassan hajtson ám kérem!

Gergely József

Tervpályázat

Az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága nyilvános, titkos tervpályázatot hirdet *Budapest—Kelenföld pályaudvar új felvételi épületének építészeti megoldására és az állomás előtti Etele tér kialakítására.*

A tervpályázati kiírás és mellékletei 1971. június 20-tól vehetők át az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium Gazdasági Hivatalában (Bp., V., Bolgár tanácsköztársaság u. 2—4. fszt. 8.) 50 Ft befizetését igazoló feladóvevény ellenében. Az összeget 232—90.106—5462 számú *Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium Bevételi számla Bp.* elnevezésű számlára kell befizetni. Az utalvány *Közlemény* rovatában *Bp. Kelenföldi pályaudvar tervpályázata* szöveg szerepeljen. A tervpályázati kiírást csak a befizetést igazoló feladóvevény ellenében lehet átvenni: hétköznap 10—14, szombaton 10—12 óra között.

Beküldési (postára adási) határidő: 1971. október 25-én 24 óra. A legnagyobb pályadíj összege 120 000 Ft-nál több, a legkisebb megvétel összege 15 000 Ft-nál kevesebb nem lehet.

Emlékkiállítás

125 éves a magyar vasút címmel emlékkiállítás nyílik július 9-én a *Közlekedési Múzeumban.* A kiállítás egy része az egykori *Magyar Középponti Vasút* történeti anyagát tárja a látogatók elé, másik része pedig a napjainkban egyre korszerűsödő Magyar Államvasutak fejlődését érzékelteti.

Közös cél a kocsiforduló gyorsítása

Az Osztrák Szövetségi Vasutak vezetőinek budapesti látogatása

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója meghívására június 25—28 között Magyarországon tartózkodott *dr. Karl Kalz*, az Osztrák Szövetségi Vasutak vezérigazgatója és *dr. Erhard d'Aron*, a bécsi vasútigazgatóság elnöke. A vendégeket *dr Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter is fogadta.

A látogatás alkalmából dr. Karl Kalz vezérigazgató nyilatkozott lapunknak. Nyilatkozatában a következőket mondotta:

— *Azért jöttünk Budapestre, hogy a nemzetközi forgalom legfontosabb kérdéseit megbeszéljük.* A vasutak átnyúlnak a határokon, ezért nagy fontosságot tulajdonítunk annak, hogy a kérdéseket személyesen vitassuk meg. *Legutóbb, 3 évvel ezelőtt a személyforgalom lebonyolításáról volt szó, most pedig az áruszállítások ügyében jöttünk.* Ausztria jelentős mennyiségű árut vár Magyarországon át a Szovjetunióból és előre meg kell tenni az intézkedéseket az áru fogadására. Közös célunk, hogy a nagy szállítások fennakadás nélkül is gyorsan bonyolódjanak le és ez kölcsönös tennivalókat ró ránk. *Nemzetközi szabályozások alapján meg kell gyorsítani a kocsifordulókat.* Meg kell vizsgálni, hogyan lehet Hegyeshalom közös határállomáson a technológiai folyamatokat zökkenőmentessé tenni.

Az Osztrák Szövetségi Vasutak elhatározta, hogy a következő három év alatt villamosítja Bécs—Hegyeshalom között a vonalat. Mivel Magyarországon és Ausztriában más-más a villamosítási rendszer és e kettő Hegyeshalom állomáson találkozik, műszaki szerveink feladata lesz annak megoldása, hogy a két rendszer csatlakozását kidolgozzák. Örömmel állapíthatom meg, hogy magyar kollégáinkkal minden tekintetben sikerült azonos nézőpontra kerülni. *A Magyar Államvasutak terébe vette Hegyeshalom állomás korszerűsítését és ezt más határállomásokon szerzett tapasztalataink rendelkezésre bocsátásával segítjük.*

A Magyar Államvasutak vezetőivel folytatott tárgyalások mindvégig szívélyes légkörben zajlottak le.



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszönti az osztrák vendégeket (Laczkó Ildikó felvétele)

Budapest válogatottja nyerte a területi labdarúgó-tornát

24 tagú keret készül a nemzetközi ifjúsági labdarúgó-tornára



A kultúrnevelési és sportosztály által kiírt területi bajnokságban első helyezést elért Budapest területi válogatottja. Középen Farkas József edző, a kép jobb szélén Szamosi Nándor, a budapesti területi bizottság sportfelelőse. (Jécsy Gyula felvétele)

A kultúrnevelési és sportosztály ebben az évben is megrendezte a hat vasútigazgatóság ifjúsági labdarúgó-válogatottjainak tornáját. Ezt azonban megelőzte a hat terület házibajnoksága. Amikor ez a küzdelemsorozat lezajlott, kialakultak a területi válogatottak, és a versenykiírás szerint júniusban Budapesten összemérték tudásukat.

Az idén *Budapest* és *Szombathely* került a döntőbe. A két csapat június 25-én mérkőzött az első helyért. A szakemberek és a kisszámú nézőközönség az első félidőben jó iramú mérkőzést látott. Szünet után esett az iram, a védelmek azonban mindkét oldalon jól hárítottak. *Így a mérkőzés 0:0 arányú döntetlennel ért véget.*

A szabályok értelmében 11-es rúgással kellett eldönteni az első hely sorsát. *Ez a budapestieknek ment jobban.* Mind az öt játékos értékesítette a büntetőt. Ezzel szemben a szombathelyiek csak hármat tudtak belőni. Így az ez évi tornát Budapest válogatottja nyerte.

A területi válogatottak tornája ezúttal is kitűnő alkalom volt a válogatásra. *Gyarmati János* mesteredző, a nemzetközi tornán részt vevő vasutas válogatott edzője, és közvetlen segítőtársai, *Simonyi Ferenc* edző és *Nagy Sándor*, a jegyzetfüzetekbe bejegyzett nevekből 24 tagú keretet jelöltek ki. A kiszemelt játékosok, akik közül a szombathelyi *Stieber, Derdák* és *Horváth*, a debreceni *Szabó Loránd* és *Mezei* tavaly is szerepeltek a kupagyőztes csapatban, július 7—11 között Budapesten előkészületi mérkőzéseket játszanak. A végleges, 18-as keretet július 9-én jelölik ki.

A vasutas-válogatott a II. csoportba került az Építők és az NDK válogatottjával. Első mérkőzésükre július 13-án Martfűn kerül sor.

Mit várhatunk fiataljainktól az idei tornán?

Gyarmati János edző *jó szereplést vár a csapattól.* Ha a fiúk olyan lelkesen, fegyelmezetten játszanak, mint a tavalyi gárda, reméljük az eredmény sem marad el.

(vf)

Vasutas természetbarát találkozó Leányfalun

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya mellett működő természetjáró bizottság ez évben június 19-én és 20-án *Leányfalun* rendezte meg a *vasutas turisták országos találkozóját.*

Nem kis érdeklődés kísérte a megmozdulást, hiszen az ország minden vidékéről mintegy háromszázan gyűltek össze a megnyitóra, amelyet *Kellner István*, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője tartott. Kár, hogy a hol szemerkélő, hol zuhogó eső kissé megzavarta a nyitó tábortüzet. A vasutasok azonban nem először dacoltak az időjárással. Először csak hatan álltak körül a tüzet, majd az erősödő nótaszó és a hangulat jelezte, hogy egyre többen bújtak elő a sátrakból, a faházakból. *Később a szakszervezet központi zeneiskolájának fúvós, tánc-, illetve népi zenekara vette át a „szót" és hangzott a vidám zene éjfélig.*

Vasárnap reggel szintén a fúvószenekar ébresztette a tábort, majd megkezdődtek a szórakoztató, vetélkedő versenyek a kispályás focitól a légpuskás lövésig, a tájékozódási futók pedig benyargalták a környező hegyeket és dombokat. *A legtöbb tudást és felkészültséget kívánó természetjáró-elméleti versenyben a Dunakanyar, a Pilis, a Börzsöny-hegység és az Országos Kéktúra útvonalára vonatkozó ismeretekből kellett számot adni.* Ezt a versenyt a *MÁV Tervező Intézet* csapata nyerte, második helyen pedig a *Vasúti Főosztály* turistái végeztek.

A találkozó legtöbb résztvevője egyébként a legnépesebb szakosztályokból, *Szegedről, Miskolcról, Győrből, Salgótarjánból, Székesfehérvárról* és *Szolnokról* érkezett a Duna mellé. Az úgynevezett tömegesítő versenyt a *Vasúti Főosztály természetbarát szakosztálya nyerte.* Ez a szakosztály 45 fővel érkezett a találkozóra.

A szolnokiakat *Balázs József*, a járműjavító mozdonyosztályának programozója vezette, aki 178 tagú szakosztály élén áll. Egy 34 tagú csoportjuk a találkozóval egy időben szabadságtúrán járt a Börzsönyben, egy másik 45 résztvevőt számláló csoport pedig a közelmúltban a dunántúli Sághegy környékét kereste fel. Igaz, ez autóbuszos túra volt, amelyből *a szakszervezet segítségével egyre többet tudnak rendezni*, mert a múlt évben ötezer forinttal járult hozzá a szakszervezeti bizottság az autóbuszos túrával egybekötött kirándulások költségeihez, az idén pedig 10 ezer forint fordítható e célra Szolnokon. Legközelebb, augusztusban egy 80 résztvevőből álló csoport Sopronba indul.

A találkozó iránt a megmutatkozott érdeklődés ismét bebizonyította, hogy a gondokkal küzdő természetbarát mozgalmon belül *a vasutas turistacsalád ma is egységes*, a sportjához ragaszkodó réteget jelent és nem hiábavaló az a nem csekély anyagi segítség sem, amit a szakszervezet juttatott a találkozó megrendezéséhez, illetve amivel évről évre segíti a szakosztályok zavartalan működését.

Zámbó István

Három vasutas súlyemelő Szófiában

Szófia, Universiade. Sportcsarnok. 1971 június. Súlyemelő Európa-bajnokság. Fantasztikus súlyok, fanatikus sportemberek lélegzetelállító küzdelme.

Aztán jött *Szarvas Gábor* és *Máthé József*. Szarvas Gábor úgy hajolt a súlyzó fölé, hogy a roppant nehezeken kívül megszűnt számára minden egyéb. Talán csak tudatában vibrált: *ő a magyar csapat egyik ásza, akitől otthon sokat várnak.*

Így is versenyzett. Nyomásban még a másik magyar, Bagócs volt a jobb, de jött a szakítás és a lökés. Saját testsúlyának kétszeresét úgy emelte, lökte a magasba, ahogy Kinizsi emelhette Kenyérmező környékén a malomkövet. A szovjet izomember, *Kurencov* ugyan az összetettben 2,5 kilóval megelőzte, de így is *Szarvasé* lett az ezüstérem, váltósúlyban. *Szarvas „beérte" a 460 kilós új magyar rekorddal.* Öt kilóval javított a nemzetközi piacon is tiszteletben tartott magyar csúcson.

A szombathelyi Máthén pedig egy jottányit sem látszott, hogy újonc az európai izomkolosszusok békés hadseregében. Amikor — könnyűsúlyban — második kísérletre kinyomta a 145 kilót.

Nem kellett ennél jobb ajánlólevél ebben a sportágban. És *Máthé Jóska* nem hozott szégyent *Tóth Gézára.* Élete első nagy nemzetközi versenyén három bronzérmet csomagolt útipoggyászába, amikor haza indult.

A magyar csapatban helyet kapott három vasutas sportoló számára Szófia nem volt mindenkinek dzsembori. Ha a labda kerek, úgy a súlyzó rakoncátlan. *Bakos Károly*, a Testvériség oly sok nagy nemzetközi csatában helytállt versenyzője előtt bizonyára sokáig lidérces álom marad a bolgár főváros egyetemi sportcsarnoka. A középsúlyú versenyző ezúttal — nyomásban — *nem bírt a kezdő súllyal.* Ritkán, de megesik ilyesmi — Szófia sem volt kivétel — a legjobb versenyzőkkel is ebben a kockázatos sportágban.

V. J.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Dr. Horváth Ambrus Bp.; Szűcs Ferenc, Hatvan; Hideg Annamária, Szeged; Kiss János, Marosán Pál, Debrecen; Illés Gyula, Pécs; Rapi József, Bp. Józsefváros; Kisvárdai János, Miskolc, Tiszai pu.; Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Antal Dénesné, Budapest; Boros Zoltán, Szombathely; Agoston László, Egyek; Boldizsár Gyula, Bekéscsaba; Dancs József, Tapolca: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kovács Gyula, Miskolc, Tiszai pu.; Bp. Ferencváros állomás 36 dolgozója: Bognár Károly, Tapolca: Leitner Ferenc, Kisvárda; Magyar Bálint, Bánréve; Nagy János, Fogl László Szombathely; Gömöri József, Bakonyszentlászló; fokozatát a zubbony bal felső Lendvai László, Sárand: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Takács József, Dombóvár: „A „Magyar Államvasutak szolgálatáért" adományozott törzsgárda jelvény arany-, ezüst- és bronz fokozatát a zubbony bal festő zsebe felett kell viselni a kormánykitüntetések és a Kiváló Dolgozó kitüntetés után.

Murányi Tibor, Bánréve: A vasutas vendégházban és a biztosító egyesületek vendégszobáiban a napi igénylések magas száma miatt a későn érkező igényeket ritkán tudják kielégíteni. Ezért nem tarthatnak fenn külön szobákat olyan esetekre, hogy az előzetes bejelentés nélkül érkező vidéki tagok igényét teljesítsék.

UTAZÁSKOR

pályaudvari pavilonjainkban

vásárolhat

AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRÚT

UTASELLÁTÓ

Sport

USIC-bajnokságok

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) 1971. évi bajnokságai közül májusban bonyolították le a tenisz- és a férfi kosárlabda-bajnokságot. A legjobb vasutasteniszezők találkozójára május 22—30. között *Brüsszelben* került sor. A magyar vasutas teniszválogatott megállta a helyét, 19 csapat közül a negyedik helyen végzett.

A kosárlabda-bajnokság színhelye május 30. és június 6. között a bulgáriai *Burgas* volt. Válogatottunk, amely a Pécsi VSK NB I-es csapatára épült, már hetekkel a bajnokság előtt terv szerint készült. A szakvezetőknek azonban, különböző akadályok miatt, mégsem sikerült a legjobb csapattal indulni Burgasba. A válogatott így is helytállt. Az igen erős mezőnyben csoportjában a második helyen végzett, s az 5—8. helyért mérkőzhetett. Itt a jugoszláv válogatottól vereséget szenvedtek, az NDK és a csehszlovák vasutasválogatottat azonban biztosan fektették kétvállra s végeredményben a 6. helyen végeztek.

Az utókor hálája jegyében

Baross Gábor szobrát ismét felállítják a Keleti pályaudvarnál. Avatására június 10-én kerül sor az indulási oldal bejárata, illetve a 72-es postahivatal melletti térségen. Az avatási ünnepség szervezésében és rendezésében részt vállaltak a *MÁV Tisztképző Intézet* hallgatói is.

Három ifjú vasutas — köztük e sorok írója — az intézet igazgatójának megbízásából felderítette az egykori közlekedési államtitkár, majd miniszter életének kevésbé közismert részleteit, kinyomozták sírjának helyét.

Az ország közvéleménye eddig is jól tudta, hogy a *„vasminiszter" nevéhez fűződik a vasútvonalak nagy részének államosítása, a magyar vasúti zónadíjszabás megteremtése,* a posta és távirda egyesítése, a Vaskapu szabályozása stb. Kutatásaink ezen kívül sok érdekes adatot tártak fel.

Egy régi könyvből például megtudtuk, hogy a másokhoz és önmagához egyaránt szigorú, de igazságos Baross egyik mozdonyvezető rokona balesetet okozott, majd kérte a minisztert: *„simítsa el" az ügyet.* A válasz ez volt: *„Baross a fogházban is legyen Baross!"* Ezek után könnyebb megérteni, hogyan tudta a fiatalon miniszterré kinevezett Baross Gábor eltávolítani környezetéből a korrupt tisztviselőket, a hízelkedő embereket.

Végrendelete szerint szlovákiai birtokán temették el. Halálának jövőre lesz a 80. évfordulója. Sírjának helyét eddig kevesen ismerték. A MÁV Tisztképző Intézet most azt tervezi, hogy felveszi a kapcsolatot a zsolnai Vasúti Főiskola hallgatóival, s 1972 májusában közösen koszorúzzák meg Baross Gábor sírját.

Ami pedig még a mostani szoboravatás előzményeihez tartozik: *a fiatal tisztjelöltek egy háború előtti telefonkönyv nyomán három egyenesági Baross-rokont találtak.* A vasminiszter utódai meghatódva fogadták el a meghívást a szoboravató ünnepségre.

Nábrádi Lajos

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

23. számból: 108 000/1971. 1. C. Vasúti Újítási Szabályzat.

108 834/1971. 4. C. A lakbérhozzájárulás elszámolási rendjének szabályozása.

Az Utasellátó Vállalat pályázati felhívása tanulmányi szerződéskötésre.

24. számból: 109 494/1971. 11. B. Szegedi Szabadtéri Játékokra utazók menetdíjkedvezménye.

Vendégszobák üzemeltetésének átmeneti szünetelése.

25. számból: 110 807/1971. 2. B. Vasúti tisztek fogadalomtételi kötelezettsége.

109 952/1971. 3. A. A „Magyar Államvasutak Szolgálatáért" adományozott jelvények viselése.

HÍREK

— Jó eredménnyel zárult az újítási hónap a szombathelyi járműjavítóban: 38 javaslatot nyújtottak be májusban a dolgozók. Korábban, az év első négy hónapjában, átlagosan csak 13 újítási javaslat született. Az elbírálás máris igazolta, hogy a 38 újítás többsége hasznosítható.

— Önkéntes véradónapot tartottak Debrecen állomáson június 10—11-én. Összesen 179 vasutas — főként a szocialista brigádok példáját követve — 57 liter vért adott. Püspökladány vasúti csomóponton június 15-én rendeztek véradónapot. Ott 39 dolgozótól 12,5 liter vért vettek az orvosok. Tízen először, huszonkilencen már többször (egyesek nyolcadik-tizedik alkalommal) adtak vért ezen a napon.

— Jugoszláv pályafenntartási dolgozók 18 tagú küldöttségét látták vendégül a nagykanizsai pályafenntartási főnökség dolgozói. A Varasdról érkezett vendégek és a vendéglátók 30 tagú csoportja Nagykanizsáról elindulva felkereste hazánk fővárosát, majd Balatonszárszót. Fonyódot, végül Zalakaros éttermében rendeztek kitűnő hangulatú búcsúvacsorát.

— Munkásőr—MHSZ találkozó rendezésére került sor Miskolc Tiszai pályaudvaron. A munkásőrök ígéretet tettek, hogy a jövőben rendszeresen segítik az MHSZ tevékenységét. A baráti kapcsolat elmélyítésére máskor is szerveznek hasonló találkozókat.

— A MÁV—Volán komplexbrigád szerződését felújították Pécsett. A gazdasági munka termelékenységének növelésére, a minőség javítására, a biztonság fokozására, új módszerek alkalmazására irányuló szerződés teljesítését rendszeresen értékelik.

— Hatos névadó. A debreceni vasutasklubban hat állomási dolgozó gyermekének nevét jegyezte be ünnepélyesen az I. kerületi Tanács képviselője az anyakönyvbe. Az igazgatóság és a szakszervezeti bizottság megajándékozta az ünnepelteket.

— Ki mit tud vetélkedőt rendezett a szegedi MÁV KISZ-bizottság tizenegy alapszervezet fiataljainak részvételével. Első lett az igazgatóság csapata, amelynek tagja: Kollár Ilona, aBlázs István és Ádám József volt. Második helyen a szegedi vontatási főnökség, harmadik helyen a számviteli főnökség csapata végzett. Augusztusban miskolci fiatalokkal mérik össze tudásukat a szegediek.

— Családias összejövetelen ünneplik az idei vasutasnapot Gödöllő forgalmi, kereskedelmi és pályafenntartási dolgozói. Meghívják körükbe a Volán és az Utasellátó dolgozóit is. Programba vették az állomás felvételi épületén elhelyezett márványtábla megkoszorúzását is, amelyet a felszabadulás 25. évfordulóján avattak fel a város vezető szervei.

— Konzorcium vasútvonal építéséhez. Jugoszláviában 25 szerbiai és montenegrói bank konzorciumot létesített a Belgrád—Bar közötti vasútvonal építéséhez szükséges kölcsön előteremtésére, továbbá arra, hogy 1973-ra elkészüljön a fővárost a montenegrói tengerparton fekvő Bar kikötőjével összekötő vasútvonal.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 223—815
Levélcím: Bp. 76. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. Ára 40 fillér 1971. JÚLIUS 19.

Vasutasnak lenni ma megtisztelő hivatás

Losonczi Pál száz vasutasnak nyújtott át kormánykitüntetést a Parlamentben



Losonczi Pál, az Elnöki Tanács elnöke köszönti a kitüntetetteket

A vasutasnap ünnepségeinek mint mindig, ezúttal is kiemelkedő eseménye volt a legjobbak kitüntetése. A magyar vasút 125 éves jubileuma alkalmából, a *Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa* eredményes munkájuk társadalmi elismereseként száz vasutast részesített kormánykitüntetésben.

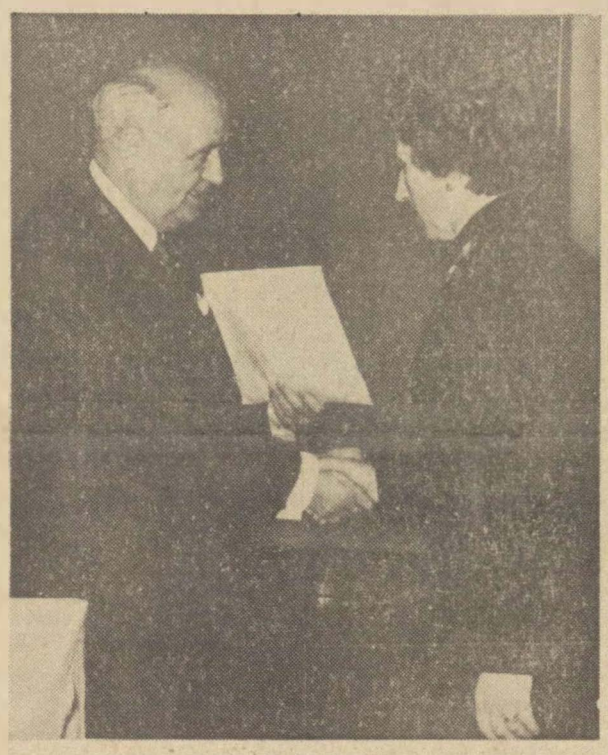
A kitüntetéseket július 10-én *Losonczi Pál*, az Elnöki Tanács elnöke ünnepélyesen adta át a Parlament Vadásztermében. Az ünnepségen jelen volt *Cseterki Lajos*, az Elnöki Tanács titkára, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Bálint József*, az MSZMP KB osztályvezetője és *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

Losonczi Pál ünnepi beszédében megemlékezett a vasutasok áldozatos, felelősségteljes munkájáról. Hangsúlyozta: *vasutasnak lenni ma nemcsak egyszerűen foglalkozás, hanem megtisztelő hivatas is. Olyan szolgálat, amelyben naponta kell számot adni felbecsülhetetlen anyagi értékekről és a mindennél értékesebb emberi életekről.*

Az Elnöki Tanács elnöke ezután a kitüntetettekhez fordulva a következőket mondotta:

— Amikor most Önöknek a kitüntetéseket átadom, örömmel tolmácsolom az MSZMP KB elvtársi köszöntését és jókívánságait, kisérje sok siker és szerencse további életüket. Találjanak továbbra is sok örömet és boldogságot munkájukban, családi életükben, hétköznapjaikban és mostani ünneplésükben.

A kitüntetettek nevében *Berendi Tibor*, Budapest—Ferencváros állomásfőnöke mondott köszönetet.



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a Kiváló vasutas kitüntetéseket.

(Laczkó Ildikó felvételei)

A kitüntetések átadását követő fogadáson az Elnöki Tanács vezetői szívélyesen elbeszélgettek a kitüntetett vasutasokkal.

Kiváló vasutasok

Nem sokkal azután, hogy a *Parlament Vadásztermében* véget ért a kormánykitüntetésben részesült vasutasok fogadasa, újabb ünnepségre, a *Kiváló vasutas* kitüntetések átadására szólított a meghívó. A Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében rendezett ünnepség elnökségében helyet foglalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Rödönyi Károly*, a miniszter első helyettese, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal* főtitkár. A meghívott vendégek között jelen volt a minisztérium és a vasút számos vezető beosztású dolgozója.

Az ünnepség részvevőit *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes köszöntötte, majd *dr. Csanádi György* mondott beszédet. A miniszter bevezetőjében emlékeztetett a magyar vasút történetére, a fejlődés egyes állomásaira. Külön kitért a százéves jubileumra, arra a nehéz időszakra, amikor az egész ország romokban hevert. Huszonöt évvel ezelőtt romjaiból kellett az egész vasutat felépíteni. Akkor: *„Arccal a vasút felé!"* volt a jelszó, ma a 125 éves jubileum ünnepén egy korszerű vasút születésének vagyunk a tanúi. *Olyan vasutat építünk, amelyre joggal lehet büszke minden vasutas.*

A vasút történetének rövid áttekintése után a miniszter méltatta a vasutasok nehéz, áldozatos munkáját. Beszédében külön kiemelte azokat, akik a XXI. vasutasnap alkalmából lelkiismeretes munkájuk elismeréseképpen valamilyen kitüntetésben részesültek.

Dr. Csanádi György ünnepi beszéde befejezése után 103 vasutasnak adott át különböző kitüntetést. Ezen belül 39-en kaptak *Kiváló Vasutas*, 23-an *Érdemes Vasutas* kitüntetést, 5-en *miniszteri*, 34-en *vezérigazgatói dicséretben* részesültek. Egy-egy fő kapott *Közlekedés Kiváló Dolgozója*, valamint *KISZ aranykoszorús jelvény* kitüntetést.

Kádár János levele a MÁV vezérigazgatójához

DR. MÉSZÁROS KÁROLY ELVTÁRSNAK
a MÁV vezérigazgatójának,
BUDAPEST.

Tisztelt Mészáros Elvtárs!

Megkaptam június 30-án kelt szíves levelét, s egyidejűleg az idei jubiláris, a magyar vasut fennállásának 125. évfordulójáról is megemlékező vasutasnap rendezvényeire szóló meghívót.

Figyelmességüket őszintén köszönöm. A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága nevében és a magam részéről ezúton is köszöntöm Ont, a Magyar Államvasutak többi vezetőjét és minden dolgozóját a vasutasnap alkalmából. Szivből gratulálok a MÁV összes dolgozójának a valoban országos jelentőségű munkájuk nagy eredményeihez.

Jó egészséget, minden jót, további sikereket kívánok mindnyájuknak, a vasút minden dolgozójának. Biztosithatom Önöket, hogy a Központi Bizottság munkájukhoz a jövőben is megadja a tőle telhető segitséget.

Budapest, 1971. július 6.

Elvtársi üdvözlettel:

KÁDÁR JÁNOS
első titkár

Százéves csomópont

Centenáriumi ünnepséget rendeztek július 14-én abból az alkalomból, hogy százéves Nyugat-Dunántúl egyik nagy forgalmú csomópontja, *Celldömölk* és a *Szombathely—Győr* közötti vasútvonal. Az ünnepségen részt vett *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Szekér Gyula* nehézipari miniszter, *Kovács Antal*, az MSZMP Vas megyei Pártbizottságának első titkára, *dr. Gonda György*, a Vas megyei Tanács elnöke, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Gosztonyi János* művelődésügyi miniszterhelyettes, Celldömölk országgyűlési képviselője és *Szabó Antal* főtitkár.

Szabó Béla, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője köszöntötte az ünnepség résztvevőit, majd dr. Csanádi György méltatta a csomópont jelentőségét és jövőbeni szerepét.

A JUBILEUMI ÜNNEPSÉGEK ZÁRÓAKKORDJA

Emléktábla-leleplezés a Nyugatiban és Vácott

Százhuszonöt évvel ezelőtt, 1846. július 15-én haladt végig az első vonat *Pest* és *Vác* között, Magyarország első gőzüzemű vasútvonalán. A *Pesti Hirlap* igy irt a megnyitásról:

„Megvan tehát elvégre. Mit régen óhajtánk, minek mindenesetre meg kellett történni, de amit sok halogatás után már szinte nem mertünk hinni, csakugyan elértük... A Középponti Vasút készen levő része a Pest—Váczi vonal julius 15-én valósággal megnyittatott".

A magyar vasút fennállásának 125. évfordulóján, július 15-én, a vonal két végállomásán emléktáblát lepleztek le. Az egykori indóház helyén álló Nyugati pályaudvar indulási oldalán rendezett ünnepségen *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes mondott beszédet.

— A mai jubileumi ünnepen szálljon vissza gondolatunk az egy és negyed százados múltba — hangsúlyozta. — Idézzünk fel a már történelemmé érett emlékekből, amelyek a jelenkori magyar vasúthoz fűződnek...

Az 1846-ban felavatott első pesti indóház személyforgalmáról képet nyerhetünk, ha figyelembe vesszük, hogy a vonalon 1847. május 3-án 1178, a következő nap pedig csak 909 személy utazott. 1855-ben még csak 2—2 vonatpár közlekedett. *A legelső gyorsvonatpár, a bécsi gyors 1861 április első napjaiban indult Bécsbe.*

Az ünnepi megemlékezés után dr Mészáros Károly miniszterhelyettes leleplezte az indulási csarnok falán elhelyezett emléktáblát, majd az ünnepségre meghívott vendégek Diesel-mozdonnyal vontatott különvonattal Vácra utaztak.

A különvonat vendégei között ott volt *Szabó Antal* főtitkár, *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes, a Vasút Főosztály és a budapesti vasútigazgatóság számos vezetője, dolgozója.

Vác állomáson a csomópont vezetői fogadták a különvonaton érkezett vendégeket. Néhány perces tartózkodás után az állomás felvételi épülete előtti téren, a Nyugati pályaudvarihoz hasonló ünnepségre került sor. *Tóth János*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője ünnepi beszédében méltatta az első vasútvonal megnyitásának jelentőségét, majd a vonal jövőjéről szólva elmondotta, hogy az év végére befejeződik a villamosítás s a pálya átépítése. *Ezzel a magyar vasút első vonala rangban is előre lép.*

Az ünnepi beszéd után a vasútigazgatóság vezetője leleplezte a felvételi épület falán elhelyezett emléktáblát.

A vendéglátók ezután városnéző sétára invitálták a meghívott vendégeket, majd a helyi *Vak Bottyán Múzeumban* Tóth János igazgató megnyitotta a vasúttörténeti kiállítást.

Az ünnepségek után a Vác állomás Utasellátó-éttermében rendezett díszebéden *Szabó Antal* főtitkár és *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes pohárköszöntőt mondott.

(Visi)

TISZTAVATÁS A VASUTASNAPON



A tisztavatás ünnepélyes percei a Keleti pályaudvar érkezési oldalánál.

(Tudósítás a 3. oldalon)

Lassú javulás jellemző az újítómozgalomra

AZ ELNÖKSÉG JÚLIUS 2-I ÜLÉSÉRŐL

A szakszervezet elnöksége július 2-i ülésének első napirendi pontja az újítómozgalom helyzetével foglalkozó jelentés volt. A közgazdasági osztály által készített előterjesztést értékelve az elnökség megállapította, hogy *a mozgalom általában javult, de az ügyintézés, az elbírálás gyorsítása, a hasznosítás még ma is küzd a régi hibákkal.*

A legalapvetőbb mutatók:

— Az újítási javaslatok száma 1969-ig csökkent, *1970-ben már lassú növekedés volt tapasztalható.*

— A javaslatok színvonala emelkedett, melyet az elfogadott javaslatok arányának növekedése bizonyít. 1966-ban a benyújtott javaslatoknak 32,7 százalékát, 1970-ben pedig *38,8 százalékát fogadták el.*

— Az egy megvalósított javaslatra eső megtakarítás emelkedett.

— Romlott az elfogadott javaslatokból a hasznosítottak aránya. Amíg 1966-ban ez a szám 93 százalék volt, addig 1970-ben csak 76 százalék.

— Különösen a vezérigazgatóságon indokolatlanul hosszú a javaslatok elbírálási ideje.

Vita után az elnökség határozatokat fogadott el. A SZOT elnökségének javasolja az alábbi kérdések megoldásának kezdeményezését:

Az újítások anyagi elismeréseként adható díjakat — az alapbéremelés és a prémium kivételével — a találmányi díjakkal egyezően *termelési költségként lehessen elszámolni.*

Az újítási javaslatokat a hasznosítás első évében *mentesítsék az általános jövedelemadó fizetése alól,* vagy mérsékeljék a befizetési kulcsot.

A beruházási jellegű javaslatok elbírálásának módját, a díjfizetési kötelezettséget a kormányzati szervek tisztázzák.

Az elnökség felkéri a MÁV vezérigazgatóját az alábbi intézkedések megtételére:

A hátralékos újítási javaslatok *60 napon belül érdemi elbírálást nyerjenek.*

Szükséges egy olyan ügyrend kidolgozása, amelyben a szakvéleményezés és elbírálás a szakvonali munka szerves részét képezi. Az újítási ügyintézéssel foglalkozók munkájuk jó elvégzésében *legyenek anyagilag érdekeltek* és mulasztás esetén vonják őket felelősségre.

A 4. szakosztálynak rendelkeznie kell egy alszámlaszámmal, amelyen az újításból származó vállalati eredményt könyvelesileg ki tudja mutatni.

A szakosztályok, igazgatóságok a munkaverseny és az értékelési szabályzat kialakításakor az újítómozgalom eredményeinek növelésére és vizsgálatára *határozzanak meg célkitűzéseket.*

Szükséges egy ütemterv kidolgozása a VÜSZ 38. § 9. bekezdésében biztosított propagandakeret felhasználására.

Az újítómozgalom továbbfejlesztése érdekében az 1. szakosztály gondoskodjon a szocialista országok közötti tapasztalatcseréről.

Az elnökség a szakszervezeti szervek feladatait az alábbiakban határozza meg:

Megbízza a közgazdasági osztályt, hogy a fenti feladatok kidolgozásában vegyen részt, segítse és rendszeresen ellenőrizze az újítómozgalom eredményességét.

Felhívja a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának figyelmét, hogy rendszeresen ellenőrizze — mint hivatali ügyrendi munkát — az újítási javaslatok elbírálási határidejének betartását és *ahol hiányosságot tapasztal, felelősségrevonást is kezdeményezzen.*

Felhívja a területi bizottságokat, hogy azokon a szolgálati helyeken, ahol a szolgálati főnököt az újítási javaslatok egyszemélyi elbírálásával megbízták, *ott a szakszervezeti bizottság újítási bizottságot hozzon létre.* Ezek képzéséről a területi bizottságok és a közgazdasági osztály gondoskodjon.

A területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok a munkaverseny szervezésénél, szocialista brigádok vállalásainál és a különböző elismerések, kitüntetések adományozásánál az újítómozgalomban való részvételt fokozottabban vegyék figyelembe.

A közgazdasági osztály, a területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok gondoskodjanak a jó újítások széles körű ismertetéséről és az eredményes újítók népszerűsítéséről.

Az elnökség a határozat végrehajtásáról egy éven belül tájékoztatást kér.

Tárgyalta az elnökség a szakszervezeti politikai tömegoktatás 1970 71. évi tapasztalatairól és az 1971 72. oktatási év irányelveiről készült előterjesztést.

Az 1970/71. évi munkát az elnökség pozitívan értékelte. Bár a hallgatók számát tekintve, némi csökkenés tapasztalható, a tartalmi fejlődés azonban számottevő. Fennakadás nélküli volt a propagandisták kiképzése, a tananyag és a szemléltetőanyagellátás.

Az elnökség felhívta a figyelmet arra, hogy a jövő oktatási évben az eddiginél is fokozottabb figyelmet kell fordítani:

— a propagandisták kiválogatására,

— a propagandisták képzésére es tájékoztatására,

— a tanfolyamok számának emelésére,

— a minőségi színvonal emelésére,

— a munkásszállások lakóinak a szálláshelyen történő oktatására,

— az egyszintű műveltségű dolgozóknak lehetőleg egy tanfolyamon való bevonására,

— a helyi adatok rendszeres és tervszerű felhasználására az oktatásban.

— a helyi anyagból összeállított szemléltetés alkalmazására.

Az irányelvek szerint az új oktatási évadban a politikai iskoláknak három formája indul: 1. *Társadalmunk időszerű kérdései,* 2 *A szocialista demokratizmus kérdései,* 3. *A világpolitika időszerű kérdései* címmel

Az elnökség köszönetet fejezi ki minden propagandistának az 1970 71-es oktatási évben kifejtett eredményes munkáért. Keri valamennyiüket, hogy a jövő oktatási évben is segítsék a szakszervezet nevelő tevékenységét a politikai tanfolyamok vezetésével.

Tárgyalta és elfogadta az elnökség a szakszervezet iratkezeléséről és irattározásáról szóló szabályzatot.

Úgy döntött, hogy a szakszervezet 1971 72. évi programját, valamint a VIII kongresszus határozatainak végrehajtására vonatkozó intézkedési tervet a központi vezetőség legközelebbi ülése elé terjeszti.

Labdázgatás egy újítással

A javaslat bevált, mégsem ismerik el az újítók érdemeit

A *Szovjetunió* és *Magyarország* között fennálló szerződések alapján a magyar ipar egyre több nyersanyagot kap, melynek elszállítása a vasút feladatát képezi. Az áruszállítás, valamint a kelet—nyugat közötti tranzit forgalom megyorsítására villamosítani kellett a *Miskolc—Nyíregyháza—Záhony* vonalat. A közlekedési koncepció célul tűzte ki több, a törzshálózathoz tartozó vonal villamosítását is. A villamosítás során a felsővezetékek kifeszítéséhez igen nagy mennyiségű szigetelőszerelvényre volt szüksége a vasútnak. A szerelvényeket acélöntvényből rendelték meg, mely az öntés után még szamos megmunkálást igényelt, míg azt rendeltetésének megfelelően fel lehetett használni.

Kísérletre elfogadták

1967 június 29-en *Korondi László, Mészáros István* és *Valló György* javaslatot nyújtott be a Vasúti Főosztály 7. szakosztályához a rúdszigetelők szerelvényeinek gyártási módosítására. Javaslatuk lényege: *a szerelvényeket ne acélöntvényből állítsák elő.* A temperöntvényből való gyártás előnye, hogy méretre gyárthato, nem igényel megmunkálást, s a két öntvény árkülönbözete igen jelentős

A javaslat jelentőségénél fogva igen gyors szakvéleményezést és elbírálást követelt. A Vasuti Főosztály 7. C osztálya ennek megfelelően szakvéleményében rogzítette, hogy a javaslat jó, gazdaságos, de a vegleges döntés előtt 50—50 darabos kísérletet javasol az igénybe vétel kipróbálására. *Az újítókat értesitették, hogy javaslatukat kísérletre elfogadták, majd velük meg is kötik a kísérlet szerződést.* A 7. C. osztály felkérte az Anyaggazdalkodási és -Ellátási Igazgatoság C. osztályát is a várható gazdasági eredmény közlésére. E kérésnek az AEI eleget tett, és a megrendelt 50—50 darab kísérleti temperöntveny-szerelvényeknél típusonként megadta a megtakarítást.

A 7. C. osztály 1968. julius 8-án a kísérleteket befejezettnek nyilvánította, *a sorozatgyártáshoz azonban csak a felmerült problémák tisztázása után járult hozzá.* A kiserletek befejezéséről az újítókat is értesitették. és felkértek őket, hogy a kísérletben folytatott tevékenységükért 4495 forintot vegyenek fel a Vasuti Főosztály pénztárában. *Ugyanakkor közölték az ujtókkal, hogy a bevezetés és a hasznositasi szerződés megkötése további tárgyalást igényel, melyről később kapnak értesitést.*

Az ember azt gondolná, hogy a viszonylag rövid idő alatti intézkedések meghozták eredményüket, és mind a vasút, mind az újítók érdekei teljesültek. Ez be is következhetett volna, *ha most is közbe nem lép az újításokkal szokásos labdázas.*

Ki az illetékes?

1969. szeptember 5-én a 7. D. újítócsoport az újítási javaslat mielőbbi lezarását kéri. A 7. C. osztály közli, hogy egy évvel ezelőtt intézkedést kert az AEI-től, *melyről semmiféle bejegyzest nem talal az ügyiratban.*

1969. december 5-én az AEI C. osztály kozli, hogy a javaslat bevezetésre került. A szükséges szigetelőszerelvényeket a javaslatnak megfelelően gyártja az *Öntödei Vallalat Soproni Gyáregysége.* Kérik, hogy erről tájékoztassák az újítokat. Ezt a 7. szakosztály nem tette meg. A 7. D. újítócsoport ismételten kérte a végső döntést. A 7. C. osztály megállapította, hogy a szigetelőket már kompletten szállítja a *Pecsi Porcelángyar,* és mivel az átvételnél minőségi kifogás nem merült fel, így nem látják akadályát a javaslat elfogadásának. Állásfoglalásukat a következőkkel zárták: *„A további tennivalók ügyében osztályunk nem illetékes."*

Ha szabad megkérdezni, ki az illetékes, ha nem a 7. szakosztály? Vagy nem arra a szakosztályra tartozik a javaslat elbírálása, elfogadása, amelyik a javaslat szerinti megoldást alkalmazza? Az újítási szabályzat egyértelműen ezt irja elő.

A 7. D. újítási csoport ennek megfelelően kérte a hasznosítási szerződés megkötését, az újítási díj megállapítását. A 7. C. osztály nem tudott mást, mint önmagát ismételni, és azt mondta: *a javaslatot 1969 óta alkalmazzák.* A gazdasági számítás elkészítése az Anyaggazdálkodási és -Ellátási Igazgatóság feladata, de mivel az AEI nem nyilatkozott, ezért kérte, hogy ezt pótolják. Ezt a megállapítást 1970. január 7-én tette meg a 7 C. osztály.

Megirták véleményüket

Mi történt 1971. június 23-ig? Az ügyiratból semmi nem allapítható meg. 1971. június 23-án az AEI C. osztálya az ügyiratban megállapította, hogy mi szükséges a gazdasági számitás elvégzéséhez. *(Biztos azért, mert azt gondolták, hogy ezt a 7. szakosztály nem tudja.)* Megirták véleményüket is. *mely szerint az újítóknak nincs érdemük a kimutatható vállalati eredmény elérésében,* mert a javaslat benyújtását követően az AEI tőlük függetlenül tett intézkedéseket a szigetelők komplett rendelésére vonatkozóan. *Az újítók nem is ezt javasolták!*

A javaslat krónikájához hozzátartozik egy útijelentés, melyet az AEI vezetője részére készítettek. A jelentés megállapította, hogy a 3 típusú szigetelőnél, mely a javaslat szerint a szerelvényekkel együtt kerül leszallításra, évi 591 300 Ft vállalati eredményt hozott. Ezenkívül megtakarítás mutatkozik:

— a Budapest—Dombóvár önkezelési futar költségeinek;

— a Dombóvár—Pécs önkezelési futar költségeinek,

— az acélsapkák készleten tartása költségeinek elmaradásából.

Ha ezeket egybevetjük az AEI ügyirati véleményével, furcsának hangzik, *hogy az újítóknak nincs érdeme, hogy a gazdaságosságot nem lehet kimutatni, hogy az intézkedések hivatalból történtek.* Csupán egyről feledkeznek meg azok, akik e megállapításokat tették, hogy a hivatali intézkedéseket nem az újítóknak, hanem az elbírálóknak kell bizonyítaniok.

Befejezésül szeretnénk idézni az 57/1967. sz. kormányrendelet 10. § (2.) bekezdését, mely az elbírálásra vonatkozóan kimondja: *„A javaslatot a beérkezéstől számított 60 nap alatt érdemben el kell bírálni".* Vajon mikor tartják ezt be a Vasúti Főosztályon?

Skultéti Emánuel

Tudósítóink írják:

Jó hangulatban, bizakodó légkörben ünnepeltek országszerte a vasutasok

Vaskos dossziét töltöttek meg a szerkesztőségünkbe érkezett vasutasnapi tudósítások. A levelek érzékeltetik, hogy szerte az országban jó hangulatban. bizakodó légkörben ünnepeltek a vasutasok, aminek legfőbb alapját az képezte. hogy a közvélemény is elismeri áldozatos munkájukat, helytállásukat. Nem túlzás egyáltalán az a megfogalmazás, hogy „ez a vasutasnap mindenütt társadalmi esemény volt."

„Az idei ünnepségek eltértek a hagyományos formától — írta többek között *Szücs Ferenc* Hatvanból. — *A szolgálati főnökségek nem összevontan, hanem külön-külön ünnepeltek, miközben sokan kapták meg a törzsgárdajelvényt, illetve a megérdemelt jutalmakat."*

Hatvanban egyébként *Kassa* testvérállomás küldöttsége is részt vett a vasutasnapi rendezvényeken. A vendégek július 10-én érkeztek meg Kasságról, s az ünnepség előtt a csomópont dolgozóival együtt megkoszorúzták a város felszabadításáért elesett szovjet katonák emlékművét. A MÁV-kultúrotthonban megtartott ünnepségen megjelentek Hatvan város vezetői is. Megemlíti továbbá a tudósító, hogy a vontatási főnökség kocsijavító műhelye néhány nappal korábban 2 millió 145 ezer forintért épített javítószínt kapott, ahol már biztonságosan. egészségesebb körülmények között végezhetik munkájukat a műhely dolgozói.

Debrecenből *Marosán Pál, Czeglédi Sándor* és *Kecskés Gábor,* illetve *Tóháti Ferenc* küldött beszámolót. Ezek szerint az állomásiak közül 212 dolgozó kapta meg a törzsgárdatagok arany fokozatú kitüntetését, összesen 424 000 forint jutalommal. Az ezüst fokozattal kitüntetettek és a kiemelkedő helytállást tanúsító vasutasok jutalmával együtt a kifizetett összeg csaknem egymillió forintot tett ki az állomáson.

A *vontatási főnökségnél* 374-en kapták meg a törzsgárdajelvény arany es ezüst fokozatát, s a kiosztott jutalom mintegy felmillió forintot tett ki. A szolgálati helyek dolgozói egyébként teljesítették a lapunkban már közölt, az ünnepi műszakra tett felajánlásaikat.

Nem hiányzik a levelekből a szakszervezet területi bizottsága által rendezett vasutasnapi tömegsportversenyek, házi bajnokságok eseményeinek leírása sem. A debreceni igazgatóság sakkcsapata például a járműjavító sakkozóival vivott 12 táblás mérkőzést, ezenkívül asztaliteniszben, labdarúgásban, női kézilabdában mérkőztek a különböző szolgálati főnökségek dolgozói.

Szombathelyen vasutasnapi kupaalapító löveszversenyt rendeztek — olvastuk *Varga Csaba* tudósításából. — A versenyen 11 MHSZ-lövészklub, köztük 4 vasutascsapat 102 versenyzője indult. A vándorkupát 1380 köregységgel a *MÁV-igazgatóság* 10 fős csapata hódította el. Második helyen a celldömölki vontatási főnökség, harmadik helyen pedig a járműjavító csapata végzett.

Végh Gyula. Rákosrendezőről érkezett levele a július 1-től 31-ig tartó ünnepi műszak első dekádjának eredményeit értékeli. *„A dolgozók vállalásai arra irányulnak, hogy az első félév vártnál gyengébb eredményeit javíthassuk"* — írja. Az eddigi adatok azt mutatják, hogy ez sikerülni fog.

Békéscsabán — mint *Boldizsár Gyula* közölte — július 1—14 között tartottak ünnepi műszakot az állomás dolgozói. Ennek nyomán javult a vonatok menetrendszerűsége, csökkent a kocsitartózkodás, nőtt a tehervonatok terhelése. *Mezőtur* állomáson szintén jó eredmények születtek, csak azt hiányolják a dolgozók, hogy a korábbi időszakban két baleset történt az állomáson. Szerencsere emberi életben nem volt veszteség, így a november 7-ig tartó versenyidőszakban a mezőtúriak megpróbálják nagyobb odaadással végzett munkával kiköszörülni a becsületen esett csorbát.

Megjelent a Brigádélet legújabb száma

Jó dolog és egyben örvendetes tény, hogy amióta megjelenik, egyre közelebb kerül olvasói szívéhez a Brigádélet. Ez mindenekelőtt abból fakad, hogy formájában, az anyagok feldolgozásában igényesen közeledik olvasóihoz, amely egyben biztosítja azt is: a szocialista **brigádmozgalmat foglalkoztató aktuális kérdésekről szólnak az egyes írások.** Azt talán mondani sem kell, hogy külalakjában is új formát öltött, mintegy felkínálva magát az olvasónak, vegye kézbe, lapozgassa és olvassa is frásait.

A 6. szám sűrítve összegezi mindazt, amit nagyon is érdemes a szocialista brigádok elé tárni a **Magyar Szakszervezetek XXII.** kongresszusa tükrében. Ez a kongresszus egyben értékelő állomása is a brigádmozgalomnak és a számok meggyőző erejével mutatja meg a több mint egy évtizedes fejlődést.

Napjainkban ügyszólván az ország közvéleményét foglalkoztató kérdés a Zsiguli gépkocsik sorsa. Nos, ez esetben egy szocialista brigád kollektívája mondja el, hogy közvetett módon, jó munkával miként vesznek részt a Zsiguli kooperációban, segítve ezzel is a hazai gépkocsiipények gyorsabb ütemű kielégítését.



Nem hiányzik a kiadványból a hónapok óta tartó vita, amely a Kőbányai Gyógyszergyárban boncolgatja a kérdést: hiszen, vagy nevelni? **„A magyar termékek jó hírét öregbítik"** című írásban az Országos Bányagépgyártó Vállalat export termékeinek készítői szólalnak meg, akik jó minőségű munkájukkal vívják ki iparunk hírnevét a világ minden táján.

Több írás azt mutatja be, hogy a szocialista brigádok milyen emberformáló, nevelő közösségek. Akik derekasan helytállnak a munkában, ugyanolyan lelkiismeretesen végzik társadalmi munkájukat is. Ezt a talpig nemes emberi vonást taglalja két írás is, egyiket a képviselő, a másikat pedig a tanácstag személyén keresztül.

Minden bizonnyal gondolatébresztő lehet más kollektívák számára is a **„Szabad idő nyáron"** című írás, amelyben egy brigád tagjai mondják el gazdag nyári programjukat. Feltétlenül el kell olvasni minden brigádtagnak **„A jót elfogadjuk, a helytelent visszautasítjuk"** és a **„Tettünk egyet-mást"** című írásokat, amelyben szerzőik vitatkoznak a Kortárs 1970. 12. számában megjelent szociológiai tanulmánnyal.

A kiadvány kulturális témájú anyagai bőségesen kínálják az alkalmat arra, hogy az emberek szabad idejükben hol és mivel szórakozzanak. Noha a színházi évadnak vége, azért a szabadtéri előadások jó szórakozást, hasznos időtöltést igérnek a szórakozni vágyóknak. Végezetül nem maradhat ki a felsorolásból az immár oly népszerűvé vált Dekulek brigád, amelyben a szerző megint gördülékenyen mondja el csipkelődéseit.

Tisztavatás a Keleti pályaudvarnál

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes avatóbeszéde



A miniszterhelyettes avatóbeszédét mondja (MTI Foto — Kovács Gyula felv.)

A XXI. vasutasnapon, július 11-én az utóbbi évek hagyományaitól eltérően — nem a BVSC Szőnyi úti sporttelepén, hanem a *Keleti pályaudvar* érkezési oldalán levő téren tartották meg a tisztavatást. A formabontás szerencsés volt. A Keleti rendezett külsejével méltó keretet adott a jeles ünnepségnek. A téren kitűnően érvényesültek a katonás formaságok.

Az ünnepségen megjelent és a dísztribünön helyet foglalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Klézl Róbert*, az MSZMP KB képviseletében, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár. Ott voltak a baráti országok, a jubileumi évfordulóra hazánkba érkezett közlekedési minisztériumok képviselői, a KPM és a vasút számos vezetője.

Az ünnepség pontosan fél 12 órakor kezdődött. A Himnusz elhangzása után *dr. Kun Dezső*, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója köszöntötte az ünnepség részvevőit.

— *Intézetünk a XXI. vasutasnapon 260 magasabb szaktudással rendelkező hallgató kibocsátásával járul hozzá a szállítási feladatok elvégzéséhez* — mondotta a többi között. — Az avatásra felvonult egységek tagjai valamennyien képesítést nyertek az építési és pályafenntartási, a gépészeti és vontatási, a forgalmi és kereskedelmi, továbbá a biztosítóberendezési szakszolgálat tiszti beosztásainak betöltéséhez. A MÁV Tisztképző Intézet 1970/71-es évfolyamának hallgatói tanulmányi eredményeik, a társadalmi munkában való helytállásuk, magatartásuk alapján méltóak a vasút vezetőinek bizalmára. Ezért, mint az Intézet igazgatója, felkérem dr. Mészáros Károly miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját, hogy a díszszemlére felsorakozott egységek tagjait avassa vasúti tisztekké.

A miniszterhelyettes ünnepi beszéde első részében a vasutasnap jelentőségét méltatta, majd arról beszélt, hogy milyen nagy utat tett meg a magyar vasút az első gőzüzemű vasútvonal megnyitása óta eltelt 125 év alatt.

— *Az első vasútvonal üzembehelyezése, az első vasutasok szolgálatba lépése óta eltelt ötnegyed század már történelmi mércével is mérhető idő* — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. — *Vasutas generációk váltogattak azóta egymást őrhelyeiken, apák adtak fiaik kezébe munkaeszközeiket, a csakányt, a jelzőszálat, a kalapácsot.* Az apa őrhelyét átvette a fiú és tette, amit munkája, beosztása megkövetelt. Sok minden megváltozott 125 év alatt, egy dolog azonban nem és a jövőben sem változhat meg: a vasutas hivatásszeretete.

— Önök, akik most fejezték be tanulmányaikat a MÁV Tisztképző Intézetben — fordult az új tisztekhez — *szép hivatásnak kötelezték el magukat.* Az iskolapadból kikerülve, megalapozott tudással, tettre készen és bizakodva készülnek arra, hogy a gyakorlati munkában bizonyíthassák képességeiket.

Rövid kitérő után a miniszterhelyettes így folytatta:

— *A százötvenezres vasutas nagy család szeretettel várja Önöket. Várják a munkatársak, akikkel hosszú évtizedeken át fognak majd együtt dolgozni.* Várják azok, akik több évtizedes, becsületes vasúti szolgálat után, az élet rendje szerint az Önök kezébe adják át munkaeszközeiket azzal a biztos tudattal, hogy méltó folytatói lesznek elődeik munkájának. *Bízunk abban, hogy Önök a MÁV Tisztképző Intézet végzett hallgatói tudásukat, fiatalos lendületüket és lelkesedésüket a szocialista társadalom felépítéséből adódó feladataink érdekében hasznosítják, öntudatos dolgozói lesznek a vasutas társadalomnak.*

Elismerésemet fejezem ki tanulmányi eredményeikért és kívánom, hogy munkájuk is ilyen sikeres legyen. Ezzel Önöket államvasúti tisztté avatom!

Az ünnepi beszéd elhangzása után *Herczeg Kálmán* tiszt, az intézet KISZ alapszervének titkára lépett a mikrofonhoz és fogadalomtételre kért engedélyt. A fogadalomtétel után a tagozatok képviselőinek szalagozása következett. Majd az egységek díszmenetben vonultak el a téren.

A tisztavatás után az újonnan felavatott tisztek az intézet húsz évvel ezelőtt végzett hallgatói és a meghívott vendégek díszebéden vettek részt az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Házának éttermében. A díszebéden pohárköszöntőt mondott *Szabó Antal* főtitkár, továbbá a baráti országok delegációinak vezetői.

Visi Ferenc



A tagozatok képviselői rákötik szalagjaikat az intézet zászlajára. (Laczkó Ildikó felvétele)

Arcok a máról

„Jó lenne újból fiatalnak lenni"



Szombathelyen a fűtőház és a vasút mellett nőtt fel. Apja vasutas volt. Most is tisztán emlékszik, hogy kisfiú korában, hogyan bámulta az öreg *Haragos* és *Sztankovics* bácsit, akik a nagy gőzössel vitték a hosszú vonatokat!

— *Gyakran álmodoztam: ha megnövök, én is mozdonyvezető leszek*, s ilyen nagy gépeket vezetek — kezdte a beszélgetést *Karakai György*.

— *Sikerült!* A középiskola elvégzése után lakatos szakmát tanultam. 1937-ben kerültem a vasúthoz, a szombathelyi fűtőházban munkás lettem. A fiókműhelybe csak bizonyos idő eltelte után lehetett bekerülni. Munkásórabérért dolgoztam ott is. A szakma elsajátítása után 1939-ben mentem ki mozdonyra. A celldömölki fűtőházban tanoncoskodtam. *Boldog voltam. S azóta is mindig nagy örömmel és szívesen végzem munkámat. Harminc évet szolgáltam a nagy csomóponton.* 328-assal és 424-essel jártam, főleg Budapestre. Vittem személy-, gyors- és irányvonatokat. 15 évig egy fűtőm volt, a már nyugdíjas *Molnár István*. A 328 641-esen tíz, a 424 214-esen húsz évet töltöttem. Jobban ismertem ezeket a masinákat, mint manapság az úrvezetők autójukat.

Mindig örömmel ült fel a gőzösre. Tizenkét évig az igazgatóság elsője volt a mozdonytisztasági versenyben, s háromszor országosan is az élen volt. Aki nem szerette a gépét természetesen itt nem jöhetett számításba. Akár ünnepen, hajnalban, vagy éjszaka vezényelték, negyed óra alatt elment hazulról. *Sohasem hiányzott.* Jól megvolt a többi szakszolgálati ággal is. Neve ma is márka nemcsak a vontatásnál, hanem a forgalomnál is. *Ha a Karakai visz egy vonatot, az jó kezekben van* — mondják róla.

Annak idején rész vett a különböző munkaversenymozgalmakban. Nem tudná megmondani, hány kilométert utazott, s hány ember életéért és milyen mennyiségű rakomány épségéért felelt. Sosem volt ideje megszámolni, de mindig vigyázott, óvatos volt.

Utazó évei alatt sok fiatalt megtanított a vasutas szakmára. *Németh László* és *Németh Dénes* különösen kedves tanítványai voltak, büszke is rájuk. Kiváló dolgozók.

— Megértem a korszerűsítés szükségességét, a jobb, gyorsabb járművek előtérbe kerülését. A motorvezetésre azonban nem szántam el magamat, mert ez év decemberében, *32 évi szolgálat után nyugdíjba szeretnék menni. Elfáradtam.* Szükségem van a pihenésre. 1969 óta visszakerültem Szombathelyre, azóta itt szolgálok. Háromgépes csoportban dolgozunk kilencen. Nagykanizsa és Szentgotthárd felé járok a legtöbbet. *Havi 240 óra az átlagos szolgálati időm. Igaz, jól meg is fizetik, nem panaszkodhatok. Jó lenne újból fiatalnak lenni*, ma teljesen más világ van, megváltozott a vasút is. Nagyobb szava van a munkásembernek, magasabb színvonalon áll a technika. De az időt sajnos nem lehet visszafordítani. *Szombathelyen kertes családi házamban szeretném leélni hátralévő életemet* — mondotta búcsúzóul.

(Szelci)

A motor is teljes embert kíván

Újsághír: A 125 éves jubileum alkalmából az Elnöki Tanács a Munka Érdemrend aranyfokozatát adományozta Kaszai Imrének.

Indulásra készítik elő a bukaresti gyorsvonatot a *Keleti pályaudvaron*. Az egyik kocsirendező zászlójeleit követve az M61 012-es számú Dieselmozdony tolatva közeledik a negyedik vágányon álló hosszú kocsisor felé. A vonat indulásának megfelelően az első vezetőfülkében ül *Kaszai Imre* műszaki főellenőr, a motorvezető. Nem kellett a hátsó vezetőfülkébe átmennie ahhoz, hogy modern vonalú mozdonyával felvehesse a szerelvényt. Lépésben tolatott a NOHAB és vezetője a helyén ülve tükörből figyelte a kocsirendező jelzéseit, a gép és a szerelvény között egyre csökkenő távolságot.

Amíg a fékpróbát elvégezték, s a szerelvény felkészült hosszú útjára, beszélgethettünk a 48 éves vasutassal. Az első amit megtudtunk róla, hogy *a Hámán Kató Vontatási Főnökséghez tartozik és 1943 óta járja a sínek országútjait.* A magyar vasút 125 esztendejéből így tehát több mint negyedszázadnyi időnek részese Kaszai Imre. A legszebb negyedszázad részese, amikor roncsaiból született újjá a most már szocialista vasút, s amikor a fejlesztések eredményeként kiteljesedett fölzárkózásunk az európai színvonalhoz.

Amikor motorvezetőt munkájáról kérdezzük, kiigazít:

— *Mozdony- és motorvezető vagyok. Nyolc éve ugyan állandóan ezzel a motorral járok, de ha a vasút érdeke úgy kívánja, gőzmozdonnyal is elmegyek...*

— Hogyan kezdte vasúti szolgálatát?

— *A lapátnyélnél. Mozdonyfűtőnek vettek fel 1943-ban.* A gép amelyen dolgozni kezdtem, 324-es mozdony volt és ezen *150 mázsa szenet is el kellett tüzelnem egy-egy szolgálat alkalmával.* Mondanom sem kell, milyen kemény munka volt. Csak a felszabadulás után, 1946-ban tehettem segédkezelői vizsgát. A lakatos szakmát átképzőként tanultam ki 1954-ben és a következő esztendőben már mozdonyvezetőként utazhattam.

Gőzösön nehéz volt a tél

— Melyik volt a gépe?

— *A 424—364-es számú. Mostanában is gyakran találkozom vele a szolnoki térségben, s ilyenkor eszembe jutnak a hozzá fűződő emlékek.* Nagyon jókarban tartott gép volt. Rendkívüli teljesítményeket produkáltunk vele, hiszen 24—26 óra alatt rendszeresen kettőt fordultunk Nyíregyházára. *Pedig micsoda szenekkel dolgoztunk az energiahiányos években! Volt amikor pakurával kevert tőzeget, meg oroszlányi palát kaphattunk csak a szerkocsiba.* Voltak olyan idők is, amikor minden szerelés alkalmával egy-egy csille szénpernyét is föl kellett vennünk takarékossági okokból. Nem sok hasznát láttuk ennek a gőztermelésben, de az ínség késztetett rá bennünket és az élet nem állhatott meg.

— *Ma, ha visszagondolok rá, azt kell mondanom* — folytatta Kaszai Imre —, *hogy fantasztikus helytállás kellett ahhoz, hogy egy gyorsvonat pontos legyen.* Ha nem volt elegendő gőzünk, s ez egyszer még kormánymenetben is előfordult velem, a pálya adottságait kellett kihasználni, meg néha még a jóviszonyt is a vonatvezetővel, a forgalmistákkal...

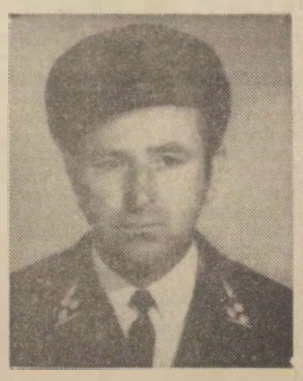
— Mi volt a legnehezebb a gőzmozdonyon?

— *A tél, természetesen. A 15—20 fokos hidegben minden lefagyott, ha nem volt tökéletes a víztelenítés.* A tél közeledésekor most is minden évben elbeszélgetek az első teles mozdonyvezetőkkel a rendkívüli körültekintést igénylő téli szolgálatról. A legrosszabb mindig az volt, *hogy balról a kazán melegített, jobbról meg a jeges szél vágta az embert.* Bár évek óta nem utazom gőzmozdonyon, a vízgyógyászat állandó látogatója vagyok.

Párnázott székben

— S a mostani munkája, a motorvezetés, milyen igénybevétellel jár?

— *Egészen más, hiszen itt párnázott székben ülve vezetek, télen a motor hűtővize fűti a kabint, s egy külön berendezéssel meleg levegőt fúvatunk az ablakra hogy megvédjük a jegesedéstől.* Más itt a munka, nem kormos az arcom, amikor leszállok a gépről. De ami az igénybevételt illeti, ez a munka is teljes embert kíván. *A nagy sebesség az idegeket veszi génybe*, s a legkisebb hiba elhárításához is magas fokú műszaki felkészültség szükséges — mondta és hogy lássuk is, mire céloz, fölnyitotta előttünk egy pillanatra a kapcsolószekrény ajtaját.



A technika változik, fejlődik, az ember úgyszintén előbbre lép és a nagyobb szaktudás birtokában biztos kézzel irányítja a korszerű gépet. Ilyen ember Kaszai Imre is, aki a fűtőlapátnál kezdte és ma nagy sebességű mozdonyvezetői igazolvány lapul a zubbonyzsebében.

— *Ha ír rólam* — mondta búcsúzáskor —, *azt írja meg, hogy nem volt semmi különös abban, amit végeztem, s abban sincs, amit ma csinálok.* Az egész csak annyi, hogy szeretem a munkámat s a vasutat és azt hiszem, sok ilyen munkása van a vasútnak, mint én.

-r-

„Ha újra kezdhetném, megint csak vasutas lennék"

Celldömölkön, a 100 éves vasúti csomóponton nagyon sok olyan család él, amelyben apáról-fiúra szállt a vasutas hivatás. *Vass József* állomásfőnök-helyettes — aki megírta a csomópont 100 éves történetét, s szinte teljes *„katalógusa"* van a vasutas dinasztiákról — egyszerre 10—15 családot is ajánl. Végül is a *Máté* családnál kötöttünk ki.

Máté László forgalmi naplózóval, a család éppen szolgálatban lévő tagjával beszélgetek.

— *Édesapám Devecseren kezdte a szolgálatot 1916-ban. Állomásfelvigyázó volt. Egy év után már a Zágrább melletti Moroviczán szolgált.* Én ott születtem. Ezután még több állomásra vetődött családunk, de szívesen mentünk, mert szerettük a vasutat. 1925-ben kerültünk vissza Celldömölkre, ahol forgalmista, távirász, raktárnok volt az apám.

— *Kitűnő vasutas volt* — kapcsolódott a beszélgetésbe Vass József. — *Sok jó szakembert nevelt a vasútnak.* Az akkori nagy rangkórságban szenvedő tisztekkel ellentétben. Máté bácsi örömmel és szívesen tanította a fiatalokat. Én is másodtávirászkodtam mellette. Kiskollégámnak hívott bennünket. *Éberséget, nagy szakmaszeretetet adott útravalóul a szakmai ismeretek mellé.* Élt-halt a vasutas sportért. Nagyon szerettük. 1945-ben bombatámadás ölte meg. *Mindkét fiából vasutast nevelt, lánya vasutasfeleség lett.*

— Testvérem itt Celldömölkön kocsiintéző — veszi vissza a szót Máté László —. Jómagam 1937-ben fékezőként öltöttem magamra a vasutas egyenruhát. *Annak idején szinte természetes volt, hogy a vasutasok gyerekéből vasutas lett. Hiszen ott nőttünk fel a sínek mellett.* Jóformán gyerekfejjel megtanultuk a szakmát. Tudtuk, mikor hányas számú vonat érkezik és indul, ismertük a gépeket, a nehéz szolgálatot. *Vasutas lettem, s ha még egyszer kezdeném az életemet, újból így választanák.* Ezt 34 évi sok nehéz téli, éjszakai szolgálat után mondom. Nem volt sima és könnyű az életünk. Ahogy az ország történelme alakult, annak megfelelően helyezgettek bennünket. 1939-ben Erdély visszacsatolásakor Nagybocskón — Máramarossziget közelében — voltam forgalmista. Több „kerülővel" — 1945-ben kerültem haza — most már családos emberként — Celldömölkre.

Máté László három fiú és egy lány apja. Laci fia péknek tanult, de két éve otthagyta a szakmát, s vasutas lett. *Itt Celldömölkön szolgál.* Másik két fia egyéb munkaterületen dolgozik. Kislánya gimnazista.

Sz. T.

A jóslat nem vált be

Különböző szolgálati helyeken tavaly még gyakran lehetett hallani, *hogy a szocialista brigád cím ujrendszerü adományozása érezhetően visszaveti majd a a mozgalom fejlödését.* A „jóslatot" általában arra alapozták, hogy a kivívott erkölcsi elismerésnek, most már rendelet szerint, anyagi jutalmazással kell párosulnia, ezért a szolgálati vezetők inkább nem szorgalmazzák a brigádok számbeli gyarapodását.

A szocialista brigádokra vonatkozó legfrissebb statisztikai adatok bizonyítják, *hogy a jóslat nem vált be. A brigádmozgalom számszerűségében is, tartalmában is tovább növekedett* A legszembetűnőbben tapasztalható ez az 1971. évi vállalások megtételénél, illetve teljesítésénél, *ami persze nem jelenti azt, hogy egyes szolgálati helyeken nem fordultak elő formális, nem megalapozott vállalások.*

A vasútnál az elmúlt időszakban bekövetkezett munka- és üzemszervezési változások, a műszaki fejlesztési feladatok vegrehajtása a brigádmozgalomra is hatottak. Ezzel függ össze, hogy az idén *5903 brigád dolgozik a vasútnál a múlt évi 6104 brigád helyett. A brigádtagok száma azonban most 61 089, vagyis 369-cel több, mint 1970-ben volt.* A tartalmi munka javulását tükrözi többek között, hogy az idén 1283 brigád 14 296 tagjának ítélték oda a szocialista címet — az oklevelet és a zászlót —, ez pedig 293 brigáddal, illetve 3353 fővel több, mint az 1970. évi tényszám.

A bronz fokozatú kitüntetést 1790 brigádnak, 15 350 brigádtagnak ítélték oda, a személyenként járó 300 forint jutalommal együtt. Ez a múlt évi számhoz viszonyítva 67 brigáddal, 264 brigádtaggal több. *Visszaesés csupán az ezüst és az arany fokozatú kitüntetések odaítélésénél mutatkozik*, aminek elsődleges oka a gazdasági vezetés és a szakszervezeti szervek alapos, mindenre kiterjedő értékelő munkájában rejlik.

Egyes szolgálati helveken azonban tapasztalhatunk helytelen szemléletet is. Ennek hatásaként *nem a brigádok évi munkája, a vállalások teljesítése volt a mérce az őket megillető cím, fokozat odaítélésénél, hanem a „központi keret"-et tartották szem előtt.* „Csak ennyi pénzt kaptunk erre a célra" — mondották az elbírálók egymás közt, s eszerint bírálták el a szocialista brigádok munkáját.

Főként néhány gazdasági vezetőre jellemző, hogy *csak a központi keretből akarta a jogos igényeket kielégíteni*, s ez méltán sérti a jól dolgozó, vállalásait teljesítő brigádok önerzetét. Leszögezzük, hogy a központi keretből a főnökségek részére juttatott összeg csak támogatás a brigádok érdemeinek anyagi elismeréséhez. *A jutalmak nagyobb részét az adott szolgálati főnökségeknek kell „kigazdálkodniuk" a bértömeggazdálkodás adta lehetőségek felhasználásával és a teljesítmények után járó jutalomösszegből.* Ennek erkölcsi alapját az képezi, hogy a szocialista brigádok munkája meghatározó szerepet játszik a szolgálati helyek eredményeinek alakulásában Akkor pedig ezt kifejezésre kell juttatni a brigádok iránt megmutatkozó anyagi elismeréseknél is.

Molnár László

A BVKH-ban felavatták

dr. Rajczi Rezső emléktábláját



Lindner József vezérigazgatóhelyettes méltatja dr. Rajczi Rezső munkásságát. (Pálinkás Mihály felvétele)

Bensőséges ünnepség színhelye volt július 5-én a BVKH. Ezen a napon, születésének 85. évfordulóján avatták fel *dr. Rajczi Rezső*, a Kommunisták Magyarországi Pártja 1918-as második illegális központi bizottsága tagjának, a munkásmozgalom mártírjának emléktábláját. Az ünnepségen ott volt dr. Rajczi Rezső özvegye, továbbá jelen voltak a VI. kerület párt- és tömegszervezeteinek képviselői, a hivatal vezetői, dolgozói.

Dr. *Sike Imre*, a BVKH osztályvezetője megnyitója után *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes méltatta dr. Rajczi Rezső életútját és munkásságát. Elmondotta, hogy mint fiatal jogász 1913-ban került Budapestre a MÁV Igazgatóság F. IV. szakosztályába, s attól kezdve 1919-ig dolgozott a mai BVKH épületében.

Dr. *Rajczi Rezső a fővárosban egyik alapítója volt a magyarországi eszperantista munkások egyesületének.* Az 1918-as magyarországi polgári demokratikus forradalom győzelme után egyik vezetője azoknak a forradalom továbbfejlesztéséért és a munkáshatalomért harcoló ellenzéki szocialistáknak, akik felismerték a baloldali erők összefogásának, a jobboldali szociáldemokrata vezetőktől független politikai szervezetbe tömörítésének sürgető szükségszerűségét.

A *Magyarországi Szocialisták Független Csoportjának* tevékenysége egyengette az utat a *Kommunisták Magyarországi Pártjának* megalakulása előtt. Amikor a *Szovjet-Oroszországból* haza érkezett *Kun Béla* november második felében hozzálátott Budapesten a Kommunista Párt megszervezéséhez, Rajczi Rezsőben lelkes támogatóra talált. *Később Rajczi tagja lett a párt második — illegális — központi bizottságának és részt vett a Vörös Újság szerkesztésében.*

A Magyar Tanácsköztársaság alatt dr. Rajczi Rezső a *Munkaügyi és Népjóléti Népbiztosság* gyermekvédelmi osztályának helyettes vezetője és az *Alkoholellenes Tanács* társelnoke. A Tanácsköztársaság leverése után azonban, 1919 szeptember 4-én *Szentendrén* az ellenforradalmárok letartóztatták, s egy hét múlva Budapestre az *Országos Gyüjtőfogházba* szállították. Innen már súlyos betegen szabadult, s a kínzások során szerzett betegségében tíz hét szenvedes után elhunyt.

Az ünnepi beszéd után Lindner József, a BVKH központi épületének bejárata előtt leplezte le dr. Rajczi Rezső emléktábláját, majd a különböző szervek képviselői elhelyezték a megemlékezés babérkoszorúit. *(vf)*

Emlékünnepség — koszorúzás

Baross Gábor szobránál

Új helyén áll már *Baross Gábor* patinás szobra. A felállítást követő ünnepélyes avatásra július 10-én került sor a Keleti pályaudvar indulási oldalát körülölelő téren.

Az ünnepségen részt vett *Nyers Rezső*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, *Nagy Richárd*, a budapesti pártbizottság titkára, s ott voltak társadalmi életünk, a közlekedés és a posta más vezetői is. A Vasutasok Szakszervezete elnökségét és központi vezetőségét *Szabó Antal* főtitkár képviselte.

Budapest és az ország lakossága nevében a szobrot *Skoda Lajos*, a fővárosi tanács elnökhelyettese vette át az építőktől, majd *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter mondott beszédet, méltatva a nagy elődöt, Baross Gábor érdemeit.

A szobrot különben először 1898-ban állították fel a Keleti pályaudvar előtt. Az ismételt szoboravatás most hivatalosan is lezárta a Baross tér átépítésének több éves folyamatát.

Az emlékbeszéd után a miniszter, valamint a fővárosi tanacs, a közlekedési ágazatok, a vasutas- és a postásszakszervezet vezetői megkoszorúzták a szobrot.

Az ünnepség méltán illeszkedett be a XXI. vasutasnappal és a magyar vasút fennállásának 125. évfordulójával kapcsolatos események sorozatába.



Ünnepség a Baross szobornál. (MTI Foto Kovács Gyula felvétele)

Vállvetve az építőkkel

Jelentés a Déli pályaudvarról, ahol a csúcsforgalom nem törődhet a nehézségekkel

Ilyenkor nyáron mindig visszatér a refrén a *Déli pályaudvar* életébe, azzal a „kulisszával", hogy a körülmények változnak. Erről beszélgettünk *Borlai Jenő* állomásfőnök-helyettessel, aki találkozásunk után részletesen szólt arról, a nagyarányú rekonstrukcióról, amely hozzátartozik a pályaudvar hétköznapjaihoz és vasárnapjaihoz egyaránt. A metro építése — bátran mondhatjuk — történeti fordulat itt, s körülhatárolja a jelenlegi lehetőségeket, akár egy szokásos hétköznapi forgalomról, akár a legnagyobb csúcsforgalomról is van szó.

Naponta 63 vonatpár

— *Az idei csúcsforgalom is — miként más években — az iskolaév befejezésével, június 10—12-én kezdődött* — kezdte beszélgetésünket. — *A forgalomban okozott némi törést a kellemetlen időjárás, de a júliusi kánikula már olyan méretű mozgást hozott a pályaudvar életébe, amilyenre még nem emlékszünk. Érthető ez a mennyiségi arányosítás, hiszen most kisebb területen kell lebonyolítani teendőinket, mint az előző évek hasonló időszakában.*

Az állomásfőnök-helyettes elmondta, hogy a szerelvényeket a kényszerítő körülmények miatt, átlagban három kocsival kellett csökkentenlük, hiszen tíz kocsinál többet azért nem indíthattak, mert a hosszabb szerelvények egy része a vágányhatárokon kívül helyezkedett volna el, s ez a fel- és leszállásnál balesetveszélyes lett volna.

A nyári időszakban átlagban *naponta 63 vonatpár közlekedik a pályaudvaron.* Ez a szám a pénteki napokon 67-re, szombaton 73-ra emelkedik, vasárnap — érthetően — ismét csökken, Ekkor 69 vonatpár érkezik és indul.

— Győzi-e a munkát az utazószemélyzet? — kérdeztük.

— *A nyári hónapokban koncentrálnunk kell minden erőnket* — hangzott a válasz. — *Az egész személyzet összlétszáma egyébként — a vonatvezetőket, kezelőket stb. tekintve — 127 fő.* Emellett vigyáznunk kell arra is, hogy a kollektív szerződés előírása szerint a havi 208 órát ne lépjük túl! Problémák persze adódnak, mert bár a rendes vonatok igényeit ki tudjuk elégíteni, vannak úgynevezett „gyermekvonatok" is, amelyek indítása, érkezése már meghaladná erőinket. (Helyhiány miatt az ilyen vonatok jelentős részét átadtuk a Keleti pályaudvarnak.)

Borlai Jenő mosolyogva mondja el, hogy milyen gondokat jelent a legfiatalabb évjáratú utasok szállítása.

— *Kétezerötszáz gyerek indulása, vagy érkezése, legalább ötezer szülő, sok házmester és elég sok kiskutya látogatását is jelenti, s egy ilyen tömeget az építkező pályaudvaron elhelyezni most lehetetlenség!*

— Az nagy segítség lenne számunkra — teszi hozzá —, ha a Déli jegyeit a *Nyugati*, a *Keleti*, a *Józsefvárosi* és a *Kelenföldi* pályaudvaron az utasok előre megvásárolnák! Nálunk ugyanis most nincs sorbaállási lehetőség, s ha adódik ilyen, megbénítja az átmenő forgalmat.

A szerelvények külső tisztítása megoldott: *vannak kocsimosó gépeink.* A belső tisztítás azonban söpréssel, felmosással, kézi ablakmosással történik. Ez hátráltatja a munkát.

— *A legnagyobb munkaerőprobléma a személypénztárosok létszámának feltöltése körül adódik* — folytatta. — *Vannak kezdő pénztárosaink, akiknek azonban a rutinszerzéshez 4—5 éves gyakorlatra lenne szükségük. Van olyan csúcsforgalmi nap is, amikor egy pénztáros kezén nyolc óra alatt 200 000 forint is megfordul...* Emellett nagyon nehéz jelentkezőket találni kocsirendezőnek. Az embereknek, főként a fiataloknak túl nagy áldozattal jár a szombat-vasárnapi elfoglaltság, amely nélkül a vasúti munka bizony elképzelhetetlen...

Közös erővel

A metro építőivel nagyszerű a kapcsolat, vállvetve néznek szembe a nehézségekkel.

— *Éppen tegnap találkoztunk Keresztúri Dezső építésvezetővel és munkatársaival* — mondja Borlai Jenő. — Olyan problémával küzdöttek, hogy az új csarnok födémébe kerülő 30 méteres traverzekkel szállítás közben nem tudtak fordulni. Vállaltuk, hogy az A a B vágány mellett a D vágányon szállítjuk ezeket az elemeket, amelyeket a szerelvényről darukkal történő levétel után egyenesen az építkezés színhelyére juttathatjuk...

Végezetül ide kívánkozik azok névsora, akik a nehéz körülmények között is példamutatóan helytálltak. Dicséret illeti egyébként az egész kollektívát, de *Megyeri József* térfelvigyázó, *Uracs János* kocsimester, *Farkas Kálmán* tolatásvezető, *Zsigó Ferenc* kocsirendező, *Fekete József* tartalékos, *Formádi Károlyné* személypénztáros, *Jászberényi József* és *Szabó Imre* poggyászpénztáros, *Csongar István* váltókezelő, *Albert Ferenc* KISZ-titkár, rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Vinczellér Katalin* külső forgalmi szolgálattevő, *Kalu Mihályné* bemondó.

Íme, így folyik az élet a Déli pályaudvaron 1971 forró nyarán, amikor már éledeznek egy nagyon szép és nagyon korszerű, metroforgalommal összekötött pályaudvar nagyszerű körvonalai...

Maros László



Vonat érkezett a Déll pályaudvarra. (MTI Fotó Vajkor József felvétele)

Kegyeleti ünnepség

a nagycenki Széchenyi mauzóleumban

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter beszéde

Az első magyar gőzvontatású vasút üzembe helyezésének 125. és *Széchenyi István* halálának 111. évfordulója, valamint a XXI. vasutasnap alkalmából kegyeleti ünnepség volt kedden délben *Nagycenken*, Széchenyi István, az első magyar közlekedési miniszter mauzóleumánál.

Az ünnepség fővárosi részvevőit különvonat szállította Nagycenkre. A különvonattal érkezett *Kisházi Ödön*, az Elnöki Tanács helyettes elnöke, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a vasutas szakszervezet főtitkára.

Győrben csatlakozott a küldöttséghez *Pataki László*, a Győr-Sopron megyei és *Kovács Antal*, a Vas megyei pártbizottság első titkára. A különvonat utasai Nagycenken átszálltak a múzeumvasútra, s azzal utaztak az ünnepség színhelyéig.

A Széchenyi mauzóleumnál *Szabó Béla*, a szombathelyi igazgatóság vezetője üdvözölte az egybegyűlteket, majd dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter mondott beszédet.

Széchenyi István olyan történelmi korszakban élt és vált nagy államférfivá, amikor a hatalmas társadalmi átalakulás — a kibontakozó polgári rend, az ipari és a közlekedési forradalom talaján feltörekvő kapitalizmus — már nálunk is ostromolta a feudalizmus bástyáit.

— *A közlekedés dolgozói* — mondotta befejezésül a miniszter — *különösképpen tisztelik hazánk első nagy közlekedéspolitikusát, aki gyakorlati tettekkel bizonyította, hogy a haladásról és a haladásért nemcsak beszélni kell, hanem helyt is kell állni érte a mindennapok küzdelmeiben is.*

A beszéd után Széchenyi István sírjára elsőnek *dr. Csanádi György* miniszter helyezte el a kegyelet virágait. Megkoszorúzták a síremléket Győr-Sopron és Vas megye párt- és tanácsi szerveinek képviselői, a vasutasszakszervezet, a Sopron Városi Tanács, a Nagycenki Községi Tanács vezetői is.

Az űrhajósok emlékére

Miskolc-Tiszai pályaudvaron *Zbiskó Gábor* aranykoszorús szocialista brigádját éppen értekezlet közben érte a megdöbbentő hír, hogy a Szojuz—11 űrhajósai leszállás közben életüket vesztették. A megbeszélés rendkívüli napirendi pontjaként a brigád elfogadta az előterjesztett javaslatot: *felvette Dobrovolszkijnak, az űrhajó parancsnokának nevét.* Valamennyi brigádtag megfogadta, munkájukat a jövőben úgy végzik, hogy méltók lehessenek e név viselésére, ezáltal is kegyelettel őrizzék a hősi halált halt szovjet űrhajósok emlékét. *(Kisvárdai János* tudósításából.)

A MÁV Adatfeldolgozó Főnökség 3. számú üzemének *Mars* brigádja elhatározta, hogy a tragikusan elhunyt szovjet űrhajósok emlékére, a brigád nevét megváltoztatja, és július 1-től *Vlagyiszlav Nyikolájevics Volkov* fedélzeti mérnök nevét viseli. (A Volkov brigád szerkesztőségünkhöz küldött leveléből.)

A nagy évfordulóhoz méltóan

VÁLTOZATOS SPORT- ÉS KULTURÁLIS PROGRAM A SZŐNYI ÚTON

Azok, akik július 11-én, a XXI. vasutasnapon a budapesti strandok hűs hullámait és a budai hegyek jó levegőjét felcserélték a *Szőnyi úti* sporttelep kulturális és sportprogramjának megtekintésével, nem jártak rosszul.

Az egésznapos műsor kora délelőtt kezdődött. A pályára belépőket ízléses felirat fogadta: *„Éljen a vasút 125 éves jubileuma, a XXI. vasutasnap és a fennállásának 60. évfordulóját ünneplő Budapesti Vasutas Sport Club!"* Az öltözők falán a BVSC olimpikonjai, Európa- és világbajnokságok sikeres részvevői.

Öreg fiúk és úttörők

A nagy melegben lassan gyülekeztek a színész- és a BVSC öreg fiúk labdarúgócsapatának tagjai. Háromnegyed 9-kor azonban már együtt a „stáb". *Komlós Bandi*, a színészek népszerű kapitánya mezbeöltözötten szólt be a BVSC „öregek" öltözőjének ajtaján:

— *Aztán legyetek hozzánk kíméletesek!*

Szalay, aki a többiekhez hasonlóan, nyaralását szakította félbe a labdarúgó „csemegéért" — halkan mormolta:

— *Évek óta ezt mondják és a végén mindig megszorítanak bennünket.*

A mérkőzés *Szalay „Csipit"* igazolta. A BVSC öregeknek nemcsak a nagy meleg miatt kellett megizzadni a minimális gólkülönbségű győzelemért.

Az úttörők labdarúgó-tornáját a budapestiek nyerték a szombathelyiek ellenében, de a „vaslak" sem szégyenkezhettek teljesítményükért. *Varga*, a Haladás egykori kitűnő cerberusa büszke lehet „fiaira".

A délutáni sportműsorban gyorsan pergő számok követték egymást. Az atléták a nagy meleg ellenére sem kímélték magukat, a felnőtt és ifjúsági 100 méteres, majd 800 méteres síkfutásban jó eredmények születtek. A súlylövesztett kézilabdapályán női röplabdatornát láthattak a nézők, *amelyet megérdemelten nyert a BVSC a Vörös Meteor Egyetértés csapata előtt.* A férfi tőrvívásban magyar siker született, a BVSC 6:3 arányban diadalmaskodott a *Drezdai Lokomotív* együttese felett.

A művészi torna bemutató részvevői a hétszeres magyar bajnok, *Patocska Mária* vezetésével szalag, karika, labda és ugrókötél gyakorlatokat mutattak be. A gondosan összeállított programban jelentős helyet kaptak a *Havannában* megrendezésre kerülő világbajnokság kötelező gyakorlatát képező anyagok.

Hacsek és Sajó bevonulása

Nagy sikerük volt a MÁV Repülő Klub modellezőinek. *Steffel Győző* és *Weimvurt Géza* körrepülő modelljeikkel bravúros mutatványokat hajtottak végre. Még el sem csitult a „mini"-gépek hangja, amikor a játékoskijáróban megjelentek a *Fősped Szállítók* és a *Magyar Kábel* női labdarúgó-csapatának tagjai. Egy idősebb nézőt megkérdezett egy 7—8 éves fiúcskát:

— *Te miért nem a bábszínházat nézed?*

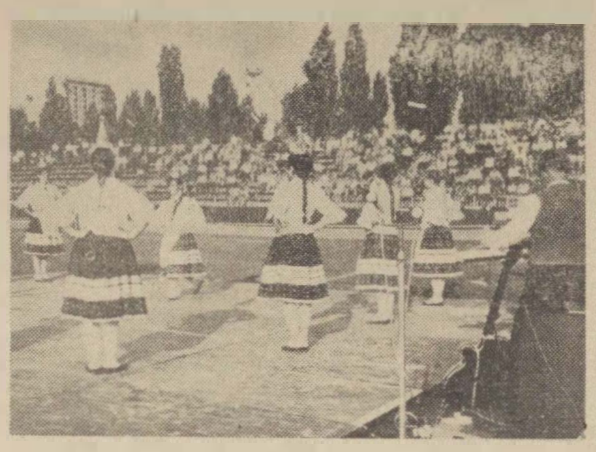
A gyerek udvariasan és tapraesetten felelt:

— *Bácsi kérem, én már annyi bábműsort láttam, de női focit, még soha.*

A kis „szakértő" jól számított, mert a lányok a nagy hőség ellenére is jó hírverést csináltak az éledező női labdarúgásnak. *Vedres Ágiék* megérdemelten győzték le a több tehetséges kislányt felvonultató Kábel csapatát, ezzel feledtették a szombati, a III. kerület ellen elszenvedett vereségüket.

Közben a hőségben a legirigyeltebb sportág versenyzői, a vízilabdázók az úszódában 9:3 arányban fektették kétvállra a hódmezővásárhelyieket.

A nézők hatalmas üdvrivalgása közben a vörös salakon korabeli mozdonnyal vontatott vasúti kocsiban *Kibédy Ervin és Hlatky László* Hacsek és Sajója jelent meg. Műsorukkal óriási sikert arattak. *Tamási Eszter*, a kultúrműsor konferansziéja ezután a schwerini *„Theodor Körner"* vasutas-együttest jelentette be. A vendégek ének- és



A schwerini vasutas együttes női táncosai üveges táncot mutatnak be
(Szőnyi Lajos felvétele)

táncegyüttese pattogó ritmusú műsort adott elő a labdarúgópályán felállított színpadon. A hálás közönség együtt énekelte a művészekkel a *„Befordultam a konyhába"* című dalt

A kis kiterő után ismét a sportolók vették birtokba a pályát. A BVSC labdarúgócsapata javuló csatárjátékkal győzte le a tehetséges labdarúgókkal teletűzdelt Székesfehérvári MÁV Előrét, a jubileumi vasutas kupamérkőzés során

Az évek óta megrendezett vasutasnapi sportműsorok egyik kiemelkedő eseménye a kerékpárverseny. A *„Patyi legények"* most is kitettek magukért. A selejtező versenyt *Pataki Jozsef*, a pontversenyt pedig *Fülop József* — mindketten a BVSC sportolói — nyerték, de az FTC, a Vörös Meteor Egyetértés, a Tipográfia és az Építők versenyzői sem vallottak szégyent.

A rákosrendezői oldalon a nap hatalmas korongja lassan alámerül a láthatáron. A színpad felől csalogató zene foszlányait hozza a még mindig nagyon bátortalan szellő. Az esti órákban a süllyesztett kézilabda-pályán az angliai turnéra készülődő *Törekvés* népi táncegyüttes mutatta be műsorát, melyben közreműködtek *Urbán Katalin és Bojtor Imre* kitűnő népdalénekesek.

Sz. Tóth András

ÜNNEPSÉG DUNAKESZIN

Sportcsarnok és pinceklub avatás, valamint bélyegkiállítás tette eseménydússá a vasutasnapot *Dunakeszin*. A járműjavító dolgozói július 9-én a kora délutáni órákban az üzem ízlésesen feldíszített sporttelepén gyűltek össze, hogy részt vegyenek a vasutasnap alkalmából rendezett ünnepségen.

Az elnökségben helyet foglalt *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *dr. Bíró Ferenc*, az MSZMP Pest megyei bizottságának titkára, *Becker Antal*, a járműjavító szakosztály vezetője, *Jakab Béla*, az MTS Pest megyei elnökségének tagja, továbbá a váci járási és helyi párt-, állami- és tömegszervezetek képviselői, sportvezetők, szocialista brigádvezetők, törzsgárda tagok.

A Himnusz elhangzása után *Becker Antal* mondott ünnepi beszédet, majd *Szabó Antal* főtitkár átnyújtotta az új tornacsarnok kulcsát *Trexler Imrének*, a Dunakeszi VSE elnökének, s ezzel jelképesen átadta azt rendeltetésének.

A sportpályán lezajlott eseményeket az üzem József Attila Művelődési Központjának rendezvényei követték.

Az intézmény vörös- és olvasótermében került sor az *„Országos Vasutas Olimpiai és Sportbélyeg"* kiállítás ünnepélyes megnyitására. Az 50 tablóból álló bélyegbemutatót *dr. Steiner László*, a MABEOSZ főtitkára nyitotta meg.

A bélyegkiállítást a járműjavító KISZ-bizottsága és a Művelődési Központ közös fenntartásában működő *Ifjúsági Pinceklub* felavatása követte.

Kitüntetések a magyar vasút 125 éves jubileuma és a XXI. vasutasnap alkalmából

A magyar vasút fennállásának 125. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk társadalmi elismeréseként a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa száz vasutast részesített kormánykitüntetésben.

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetést kapták: Berendi Tibor főfelügy., Bp. Ferencváros áll.; Fabók János mérn. főtan., Ép. Főn. Miskolc; Kaszai Imre m. főell., Hámán Kató Vont. Főn.; Keszthelyi János főell., Dunakeszi Jj. Ü.; Nagy István m. főell., Kiskunhalas Vont. Főn.; dr. Pethes Imre MÁV vezérig. MSZMP Bizotts. titkára; Simon János főfelügy., Szombathely Vasútig.; Szabó István m. főlnt., Dunaújváros Pft. Főn.; Tóth Sándor főell., Záhony áll.; Tatár Sándor főell., MÁV Gépjavító Ü.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: Antal Imre főlnt., Felnémet áll.; Farkas József főell. Nyíregyháza áll.; Gőbölös József m. főlnt., Kaposvár Pft. Főn.; Hatvani István főell., Vác áll.; Ikládi András m. főell., Szentes Vont. Főn.; dr. Jáni Zerna főorvos tan., MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Kajcsa József főtan., Vasutasok Szakszervezete; Kertész Géza főlnt., Nagykanizsa Vonalfőn.; Kiss Sándor főtan., Szeged Vasútig.; Kondor Pál főfelügy., Várpalota áll.; Kulicskó Lajos m. főell., Bp. Keleti Vont. Főn.; Lévai Márton m. főfelügy., Kiskunhalas Pft. Főn.; Liptai József felvigy., Bp. Soroksári út áll.; Molnár Miklós m. főlnt., Pécs Vasútig.; Nagy Kálmán főfelügy., Szombathely Vasútig.; Pajti Imre m. főell., TBFF Debrecen; Pécsi Ferenc főell., MÁV Gépjavító Ü.; Pitlik István főell., Landler Jenő Jj. Ü.; P. Tóth Lajosné segédell., Miskolc-Tiszai áll.; Rábai Mihály felvigy., Békéscsaba áll.; Repkó János főtan., Debrecen Vasútig.; Répás József felvigy., Bp Ép. Főn.; Rónaszéki László m. főfelügy., Miskolc Jj. Ü.; Sipos József főfelügy., MÁV Közp. Üzemirányító Hiv.; dr. Szabó Tibor igazgató Pécs Vasútig.; Temesi Béla mérnök főtan., MÁV Északi Jj. Ü.; Terstyánszki János főell., MÁV Távközl. Fennt. Főn.; Tóth József igazgató Miskolc Jj. Ü.; Túróczi Zoltán ellenőr. Miskolc Vont. Főn.; Szabó János m. főell., Celldömölk Vont. Főn.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetés kapták: Balázs András főell. Záhony áll.; Balogh Sándor főell., Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; Bara János m. főell., Veszprém-külső Vont. Főn.; Bális Sándor főell., Székesfehérvár Jj. Ü.; Bisztrovics Sándor felvigy., Bp. Ferencváros áll.; Bodonyi József m. felügy., Miskolc Vont. Főn.; Bozóki József munkás Bp. Keleti Szertárfőn.; Bőcey Ferenc főell., TBFF Szombathely; Czékmán Florián felvigy., Szeged Pft. Főn.; Csanálosi József felvigy., Új-Miskolc Pft. Főn.; Csikhelyi Béla főfelügy., Pécs Vasútig.; Csiszár Albert főell., MÁV Autófuv. Főn.; Daróczi Béla főell., Debrecen áll.; Dózsa László felvigy. Rákosrendező áll.; Farkas Gyula főfelügy., Tapolca áll.; Ferenci Lajos főell., Debrecen Jj. Ü.; Gál Zsigmond felvigy., Kál-Kápolna áll.; Géczy Gyuláné főell., Bp. Keleti áll.; Gyimesi Konrád m. főfelügy., Bp. Déli Vont. Főn.; Gyöpös Ferenc m. főell., Dombóvár Vont. Főn.; Hajas András főell., MÁV Hídép. Főn.; Haszonics István felvigy., Győr Pft. Főn.; Horti István felvigy. MÁV Közp. Szertárfőn.; Horváth Károly felvigy., Nagykanizsa áll.; Huri Zoltán m. főfelügy., Debrecen—Északi Pft. Főn.; Huszár András m. főfelügy., TBFF Szeged; Juhász IV. István m. felvigy., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Karadi Béla m. főell., TBFF Miskolc; Kárpáti János főell., MÁV Adatfeldolg. Főn.; Kerényi László m. főell., Záhony Vont. Főn.; Kiss II. Ferenc m. főell., Kecskemét Vont. Főn.; Kiss József főfelügy., MÁV Magasép. Fon.; Kókány József m. főell., TBFF Pécs; Kövesdi János felvigy., Pécs-külváros áll.; Krámli István felvigy., Hódmezővásárhely áll.; Marsi Lajos főell., Püspökladány áll.; Mészáros István főell., Landler Jj. Ü.; Németh Ferenc mérnök főtan., Bp. Vasútig.; Németh János felvigy., Sopron Pf.. Fön.; Orbán József felvigy., Zahony Pft. Főn.; Pataki Elekné főell., Debrecen áll.; Pataki Mihály főfelügy., Szombathely Vasútig.; Puskás András főell., MÁV Építési Géptelep Főn.; Rácz József felvigy., Győr áll.; Rákos Balázs főell., Lepsény áll.; Rózsahegyi Mihály főell., Szolnok Jj. Ü.; Somfalvi Lajos m. főell., Dombóvár Vont. Főn.; Szabó János főell., Debrecen-Déli Pft. Főn.; Szalai János m. főell., Szolnok Vont. Főn.; Szloboda Béla m. főlnt., MÁV Hídép. Főn.; Szokola János főell., MÁV TBÉF; Takács József felvigy., Szombathely áll.; Takács Lajos főell., Vasúti Tud. Kutató. Int.; Tóth István felvigy., Sátoraljaújhely áll.; Tóth Sándor ell., Miskolc Ép. Főn.; Valecsik Árpád m. felügy., Kisterenye Vont. Főn.; Varga Ferenc m. főfelügy., Szombathely Jj. Ü.; Varga István m. főell., Szentes Vont. Főn.; Vörös Balázs főell., MÁV Házkezelő Főn.; Zsíros János főell., Debrecen áll.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a XXI. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett eredményes és példamutató munkájukért

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben a következő dolgozókat részesítette: Bádonyi István ell., Szolnok Jj. Ü.; Bencze László főint., Orosháza áll.; Dudok Gyula mérnök főtan., Vas. Főoszt. 9. Szakoszt.; Fenyvesi Józsefné főint., Nyíregyháza áll.; Füzy István főfelügy., Miskolc Vasútig.; Gáll István főtan., Debrecen Vasútig.; Gecse Alfréd mérnök főlnt., Vas. Főoszt. 10. Szakoszt.; Helle János m. felügy., MÁV Épületfennt. Főn.; Jakab István mérnök tan. Vasúti Főoszt. 1. Szakoszt.; Kosznai János mérnök tan., TBKF; Kovács Márton főfelügy., Vasúti Főoszt. 6. Szakoszt.; Kovács János m. főell., Debrecen Ép. Főn.; Kőhalmi József főell., Bp. Kelenföld áll.; Lugosi József főtan., Szeged Vasútig.; Marosi József főfelügy., Vasúti Főoszt. 11. Szakoszt.; Mekes József ell., Szak- es Szerelőip. Főn.; Molnár Kálmán m. főfelügy., Nagykanizsa Pft. Főn.; Molnár Sándor mérnök főlnt., Vasúti Főoszt. 7. Szakoszt.; Nagy István m. főfelügy., Székesfehérvár Vont. Főn.; Perczel Ferenc főfelügy., Békéscsaba Vonalfőn.; Puszta László m. felvigy., Balassagyarmat Vont. Főn.; dr. Reszler József m. főtan., Pécs Vasútig.; Récsi János munkás Szolnok Szertárfőn.; Sólyom Dezső m. ell., Miskolc Vont. Főn.; Soós Barnabás tan., Anyaggazd. és Ell. Ig.; Siska János főell., Nyíregyháza Vont. Főn.; Szabó Sámuel főell., MÁV Házkez. Főn.; Szedmák István főell., Hatvan áll.; Szigeti Sándor mérnök főlnt., Celldömölk Ép. Főn.; Tulok Ernő segédfelvigy., Celldömölk áll.; Veres István főfelügy., Vasúti Főoszt. 8. szakoszt.; Vig István m. főfelügy., Székesfehérvár Jj. Ü.; Wunderlich Gyula m. főell., Pécs Vont. Főn.; Zoller Jánosné főint., Miskolc-Tiszai áll.; dr. Zombori György főtan., Miskolc Jj. Ü.; Michel Miklós ezredes, Honvédelmi Min.; Gálos András tan., Márkus Lajos felvigy., GYSEV.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a XXI. vasutasnap alkalmából eddig végzett munkája elismeréséül a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetést adományozta Benkovics Dezsőnek, a GYSEV vezérigazgatójának.

Ötszáz vasutas versenyzett Miskolcon

A *miskolci területi bizottság* idei sportfeladattervének megfelelően, a XXI. vasutasnapon is gazdag sportprogram szolgálta az ünnepségek sikerét. A három csapatjátékban — asztaliteniszben, sakkban, kispályás labdarúgásban — rendezett versenyekre 13 szakszervezeti bizottság csapata nevezett be. A selejtezők már jóval a vasutasnap előtt megkezdődtek, *a döntő küzdelmeket pedig július 10-én, délután 2 órai kezdettel bonyolították le az MVSC-pályán.*

Egyéni versenyt öt sportágban — asztaliteniszben, úszásban, céllövészetben és sakkban — rendeztek. Végeredményben *mintegy 500 vasutas vett részt aktívan a miskolci sporteseményeken.* Ezenkívül *Hatvanban, Gyöngyösön, Füzesabonyban, Egerben, Kal-Kápolnán, Hidasnémetiben és Sárospatakon* is rendeztek sportversenyeket az idei vasutasnapon.

Juhász János

Tehetséges alkotómunka gazdag termése

Szabó Antal főtitkár nyitotta meg a XXI. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást

Népes közönség előtt, július 8-án *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára nyitotta meg a központi képzőművészeti iskola *Népszínház* utcai termeiben rendezett hagyományos képzőművészeti kiállítást. A megnyitó ünnepségen részt vett *Baranyai Tibor*, a SZOT kulturális, agitációs és propaganda osztályának vezetője és *Lindner József* vezérigazgató-helyettes is.

— A vasut fejlődése és korszerűsödése, pártunk és kormányunk tudományosan megalapozott irányítása és vezetése folytán a vasutas dolgozók is megváltoztak — mondotta a többi között Szabó Antal. — *A ma vasutasa és a jövő vasutasai nem azonosak a felszabadulás előtti vasutasokkal. Megváltozott világnézetük, a társadalomban elfoglalt helyük, termelési eredményeik, helytállásuk.* Öntudatosak lettek, megnőtt az igényük a művelődés, a kultúra, a művészet minden ága iránt. Ennek egyik bizonyítéka hogy ez alkalommal a XXI Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást megrendeztük és a mai napon megnyithatjuk.

— Örvendetes számunkra — hangsúlyozta —, hogy a képzőművészetet kedvelő és a képzőművészethez értő vasutasok száma egyre nő. *Szakszervezetünk irányítása alatt működő vasutas képzőművészeti körökben közel 500-ra tehető azok száma, akik rendszeresen részt vesznek a körök foglalkozásain* és több ezerre, akik tárlatokat, múzeumokat látogatnak, ismeretterjesztő előadásokat hallgatnak és így ismerkednek a képzőművészettel.



Szabó Antal főtitkár megnyitja a kiállítást.
(MTI Foto Kovács Gyula felvétele)

Szorgalmas és tehetséges alkotómunka gazdag termését tárta a nyilvánosság elé öntevékeny képzőművészeink kiállítása. A bíráló bizottság gazdag anyagból válogathatott, hiszen a szakszervezetünk által *kiírt pályázatra 44 festőtől 395 festmény, 30 grafikustól 316 grafika, 18 szobrásztól 64 szobor és 12 népművésztől 28 népművészeti alkotás érkezett*, bár a hazai kiállításnak egyidőben 57 alkotással vesznek részt képzőművészeink a svájci vasutas nemzetközi kiállításon is.

A beküldött alkotásokból *111 festményt, 35 grafikát, 36 szobrot és hét népművészeti tárgyat* fogadott el a kiállításra a jeles képzőművészekből alakított bíráló bizottság. A neves hivatásos művészek a zsurizás jegyzőkönyvében így összegezték véleményüket.

„A bíráló bizottság egyöntetű véleménye alapján megállapítjuk — írták —, hogy az elmúlt évekhez képest a kiállításra beérkezett anyagok színvonala, különösen a szobrászat terén nagymértékben emelkedett, illetve a korszerű művészet szemléletére való törekvést tükrözi."

A kiállított művek zöme a budapesti központi képzőművészeti kör tagjainak kezéből került a vasutas képzőművészek XXI. tárlatára. Magasszínvonalú munkát végeztek, s ezért a kör minden tagját elismerés illeti, de különösképpen két vezető tanárukat: *Kirchmajer Károlyt* és *Kling Györgyöt*, akik minden évben nagy hozzáértéssel rendezik meg az országos vasutas képzőművészeti kiállítást.

Szabó Antal főtitkár a megjelentek nagy tapsa közepette díjakat és jutalmakat adott át a kiemelkedő művek alkotóinak és a kiállítás rendezőinek. Szakszervezetünk elnökségének különdíját kapta *Sziklai Gyula* ólomból készült Vonalbejáró című szobráért. *Farkas Antal* Mozdonyszín és *Veréb László* Vasúti őrház című festményéért. A festészet-grafika 1500 forintos első díját *Fekete Emese* kapta. Négyen, *Halácsy Mária, Faragó Margit, Vorbeszk Mária* és *Lajos Ferenc*, 900 forintos díjban részesültek kiállított műveikért. Szobrászatban a négy 1000 forintos díjat *Lehoczki Henriknek, Szemők Györgynek, Murai Sándornak* és *Böde Ferencnek* ítélte oda a bíráló bizottság, míg *Sziklai Gyula* 500 forintos díjban részesült.

(L—cz)

Búcsú az NB I B-től

A Székesfehérvári MÁV Előrének és a BVSC-nek nem sikerült a megkapaszkodás

Mire beköszöntött az aratás ideje, véget ért a labdarúgó NB minden osztályában a háromszakaszos, 1970—71. évi bajnokság. Három szakaszos volt, hiszen az 1970 tavaszán lebonyolított egyfordulós küzdelem részben jó felkészülést nyújtott, a két legmagasabb osztályban pedig jutalompontok jártak az 1970. évi tavaszi helyezések után.

És ezek a jutalompontok — főként a hiányuk — az 1970 őszén megindult „rendes" bajnokságban döntő jelentőségűek voltak. *A BVSC egy, a Székesfehérvári MÁV Előre két jutalompontja kevésnek bizonyult az NB I B-ben a megkapaszkodáshoz.* De ne vágjunk a dolgok elébe, lássuk, hogy az NB I-ben és az NB I B-ben szerepelt öt vasutascsapat milyen „termést" takarított be az aratási időszakban, az 1970—71-es bajnokság végén?

Szombathelyi Haladás

Mindössze 3 jutalomponttal, elég nehéz helyzetből kezdte a bajnokságot az NB I-ben a *szombathelyi gárda* és még az őszi idény végén is kérdéses volt, hogy sikerül-e bentmaradásuk a magyar futballsport legelső vonalában. Ekkor ugyanis még csak a Szeged sorsa látszott megpecsételődöttnek, a második kieső kétes címe ellen több csapat — közöttük a *Haladás* is — küzdött. *Fehérvári Alfréd* edző ekkor kettős feladatot vállalt. Részben olyan szereplésre készítette fel a csapatot, hogy ne kerüljön a kiesők közé, másrészt már hozzákezdett a holnap csapatának kovácsolásához.

Mindkét terv sikerült. Kiesési gondjai — a szeszélyes szereplés ellenére — nem voltak a Haladásnak és néhány tehetséges fiatal — *Király, Farkas, Balogh* — is „beépült", megkezdte a barátkozást a legmagasabb osztály légkörével. Mindent egybevetve: érzésünk szerint ha néhány kulcsember — *Halmosi, Ratkai* — sérülései nem gyengítik a gárdát, úgy a Szombathelyi Haladás nem a 13. helyen, hanem valamivel előbb is végezhetett volna a bajnoki táblázaton.

Győri MÁV DAC

Az NB I B-ben szerepelt négy vasutascsapat közül a labdarúgást kedvelő vasutasok talán a legtöbbet a MÁV DAC-tól várták, és a győriek be is váltották a hozzájuk fűzött reményeket egy részét. Labdarúgósportunk második vonalában elért 5. helyezésük ezt bizonyítja. A bajnokság végén mégis maradt egy kis rossz szájíze a szurkolóknak: a *MÁV DAC akár fel is kerülhetett volna az NB I-be.*

Az őszi idény után ugyanis a győriek mindössze egy ponttal voltak lemaradva a még NB I-et jelentő második helytől. Talán a nagy lehetőség ijesztette meg a csapatot és késztette óvatos játékra — amit a tavaszi kilenc döntetlen jelez. Egészében véve azonban — noha jobb helyezést is elérhetett volna — nem okozott csalódást a MÁV DAC.

Debreceni VSC

A jobb napokat látott, az NB I B-be tavaly visszakerült DVSC-től sem várhattak sokkal többet szurkolói. *Pyber István* edző elsősorban a védelmet erősítette meg, így gyűltek értékes pontok, amelyek nyomán a debrecenieknek egy percig sem kellett komolyan aggódniuk csapatuk bentmaradásáért. Egyenletesen — tavasszal valamicskével jobban — szerepelt a DVSC és magabiztosan helyezkedett el a mezőny közepén.

Székesfehérvári MÁV Előre

A székesfehérváriak kiesése a rendkívül rossz tavaszi szerepléssel magyarázható: *mindössze 8 pontot szerzett* — egyszer győzött... — 1971 tavaszán a MÁV Előre és ez az érthetetlenül gyenge szereplés megpecsételte sorsát. *Idegesség, kapkodás,* görcsösségbe fulladó akarás jellemezte játékukat és vezette a csapatot a kiesők közé. Utolsó mérkőzésükön — saját otthonukban — a sereghajtó BKV Előrétől is vereséget szenvedtek. A viszonylag jól működő védelem nem tudta a támadósor gyengeségét ellensúlyozni.

Budapesti VSC

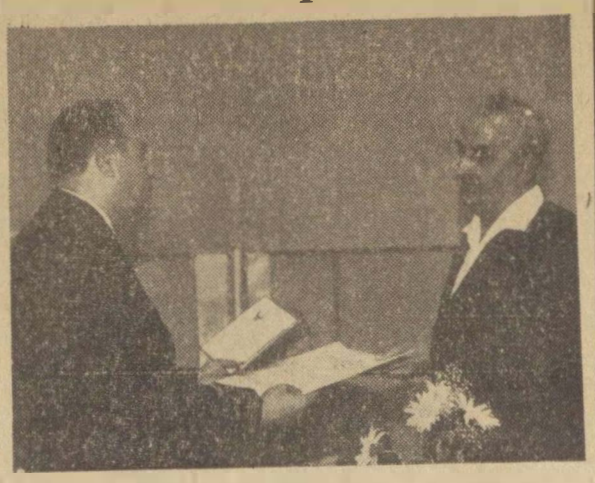
Tragikusabb volt a BVSC bukása. A Szőnyi útiak is tavasszal szerepeltek gyengébben, főleg három jó képességű játékosuk, *Salcza, Nagy Gy.* és *Takács Z.* eltiltása után. Eltiltásukkal kapcsolatban — amely nagy port vert fel labdarúgóberkekben — volna egy észrevételünk: *a BVSC által megóvott — erősen „bundagyanús" SZMTE—Várpalota mérkőzés fejleményeit mérlegelve, az MLSZ illetékes bizottsága korántsem volt olyan szigorú, mint a BVSC-játékosok esetében.* És még egy: adja a magyar labdarúgás szerencsecsillaga, hogy csupán egy olyan eset legyen egy bajnoki évben, amely a sportágban jelentkező erkölcsi hiányosságokra figyelmeztet...

Ez azonban csak az érem egyik oldala. A másik — a kiesés szempontjából döntőbb —, hogy a csapat nem tudott olyan harcosan, eredményesen játszani, ahogy erre a második vonalban különösen nagy szükség van. A bajnokság hajrájában, amikor még remény volt a bentmaradás kiharcolásához, *hitét, akaratát vesztett BVSC hullajtott el — saját otthonában — döntő fontosságú bajnoki pontokat.*

A Szőnyi útiak most — a három évre újra szerződtetett *Marosvári Béla* edző vezetésével — átszervezik a csapatot. Nem is nagyobb játéktudású, inkább harcosabb, az egyesület színeiért jobban küzdeni tudó — főként saját nevelésű — fiatalok kerülnek a csapatba, hogy megkíséreljék a visszajutást az „elveszett paradicsom"-ba.

Vedres József

Aranykoszorú diplomával



Szakszervezetünk központi vegyeskara sokéves művészeti tevékenységével kiérdemelte az „Aranykoszorú diplomával" kitüntetést, amelyet Szabó Antal főtitkár ünnepélyesen adott át Rottek Józsefnek, a vegyeskar elnökének

(Szőnyi Lajos felvétele)

Ötnegyed évszázad

Emlékkiállítás a Közlekedési Múzeumban

A Közlekedési Múzeumban a magyar vasúti közlekedés megindulásának 125. évfordulója alkalmából rendezett emlékkiállítást július 9-én ünnepélyesen nyitotta meg *dr. Mészáros Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

Jelen volt a megnyitón *Kisházi Ödön*, az Elnöki Tanács helyettes elnoke, *Rödönyi Károly*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára és a közlekedési ágazat több vezetője.

Az emlékkiállítás július 31-ig lesz nyitva. A látogatók díjtalanul tekinthetik meg a vasút ötnegyed százados történetéről tanúskodó kiállítási anyagot, közte az első vonat megindításának eseményeiről készített korabeli rajzokat, képeket, a későbbi járművek modelljeit stb. Ugyanakkor bepillantást ad a kiállítás az egyre korszerűsödő magyar vasút jövőjébe is.

A helyszínen autóposta működik, s az ott feladott leveleket az első napon ábrázoló bélyegzővel látják el. Július 15-én pedig — a vasút születésnapján — emlékbélyeget is árusított az alkalmi postahivatal.

HÍREK

— **Szeged állomás dolgozóinak 68 százaléka törzsgárdatag.** Július 9-én, a Petőfi Kultúrotthonban rendezett vasutasnapi ünnepségen 91 vasutas arany-, 276 ezüst-, 232 pedig bronzjelvényt kapott. Az arany és az ezüst fokozattal kitüntetett dolgozók összesen 458 000 forint jutalomban részesültek.

— **Közlekedési konferencia.** Gyulán és Szabadkígyóson kétnapos konferenciát rendezett a Közlekedéstudományi Egyesület békéscsabai területi szervezete, melyen részt vettek a MÁV, a Volán Trösztés a megyei közúti igazgatóságok vezetői. Kiss Károly, a szegedi igazgatóság vezetője a vasút fejlesztéséről, a növekvő áruforgalomban a megye nagyobb állomásaira háruló feladatokról tájékoztatta a közlekedési szakembereket.

— **Önkéntes véradónapot** rendezett a debreceni vontatási főnökség vöröskeresztes alapszervezete. Hetvennyolc dolgozó — köztük 31 fiatal vasutas — összesen 26 liter vért adott.

— **Villanyt minden iskolának.** Csak egy-egy forintot kért tagjaitól a Nyugati pályaudvar forgalmi dolgozóinak Március 15 szocialista brigádja. A gyűjtés eredményeként a brigád 1000 forintot fizetett be a Pedagógus Fáklya Klub 220 930 VIII—1. számú csekkszámlájára.

— **Helytállnak az önkéntes vasutas rendőrök.** A Heves megyei Rendőrfőkapitányság, a budapesti és a miskolci vasútigazgatóság, a balassagyarmati határőrség, a városi pártbizottság vezetőinek részvételével Hatvanban tanácskozás volt az önkéntes rendőrök munkájáról. Nánai József rendőr hadnagy, a helyi vasútbiztosító őrs parancsnoka beszámolójában nagyra értékelte a két vasútigazgatóság területén dolgozó 126 vasutas önkéntes rendőr helytállását.

Üzemorvosi rendelést vezettek be Vésztő állomáson. Ezzel több száz tényleges és nyugdíjas vasutas mentesült a községi rendelőbe való bejárástól. Dr. Kerekes László üzemorvos személye is garantálja a jobb egészségügyi ellátást.

— **Életmentő Emlékéremmel tüntette ki a kormány** Ligetvári Istvánt, aki a 411. számú vonat utolsó jegyvizsgálójaként Kál-Kápolna állomáson élete kockáztatásával a kerekek elől rántott ki egy fiatalembert. A kitüntetést és 1000 forint jutalmat Egerben adta át részére Szalay István, a megyei tanács elnökhelyettese.

A megbecsülés jeléül...

A vasutasnapra érkezett szerkesztőségünkbe az alábbi levél:

Az Utasellátó Vállalat dolgozói és vezetősége nevében üdvözöljük a Magyar Államvasutak minden dolgozóját a kettős ünnep — a 125 éves jubileum és a XXI. vasutasnap — alkalmából.

A vasutasok nagy családja erőfeszítéseit vállalatunk is nagyra értékeli. Megbecsülésünk jeléül a minden vasutas dolgozót megillető 25 százalékos étkezési kedvezmény fogyasztási értékhatárát 50 forintról 80 forintra emeltük.

További eredményes munkát, jó egészséget kívánunk az Utasellátó dolgozói nevében:

Kovács László *szb-titkár* — **Szabó Dénes** *pártitkár* — **Tóth László** *főigazgató*

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Csizmadia Béláné Szombathely, Boldizsár Gyula Békéscsaba; Vegh Gyula Rákosrendező; Kecskés Gábor. Marosán Pál, Czeglédi Sándor Debrecen; Szűcs Ferenc Hatvan; Kisvárdai János, Juhász János Miskolc; Révay Sándor Dunakeszi; Tóth Kálmán Kál; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Antal Dénesné Bp.; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Tóth László + 37 társa, Rákos; Nagy Sándor Barcs: Reichardt Jenő Salgótarján; Körmendi József Tapolca: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Nagy János Szombathely: Valóban indokolatlan a „kisebbségi érzés" azokban, akik „erkölcsi" megkülönböztetést vélnek abban, hogy az expressz vonatok utazó személyzete tányérsapkát, a többi személyszállító vonat jegyvizsgálói pedig huszársapkát kapnak. Az ellátáskülönbségét csupán a munka jellege indokolja. A nemzetközi fordában utazók elvileg nem oszthatók be tehervonathoz, míg más jegyvizsgálóknál, vonatvezetőknél erre elég gyakran sor kerül, s ott nem biztonságos tányérsapkát viselni.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

26. számból: 111 281/1971. 11. B. Új mintájú összvonalas szabadjegy rendszeresítése a törzsgárda tagjai számára.

111 579/1971. 11. B. MÁV tényleges nődolgozók nem vasutas férjei részére a CSD és DR vasutak vonalain szabadjegy engedélyezése.

27. számból: 110896/1971. 11. B. Kiséretre szoruló gyógypedagógiai tanulók kísérőinek utazási kedvezménye.

Tájékoztatás a Budapesti Műszaki Egyetemen 1972. februárjában induló mérnöki szakokról, azok oktatási célkitűzéseiről és a jelentkezéssel kapcsolatos tudnivalókról.

FELHÍVÁS. A 20 évvel ezelőtt, 1951 augusztus 2-án Miskolcon végzett pályamesterek augusztus 14-én Tapolcán (Veszprém megye) találkozót tartanak, melyre egykori tanáraikat, tanfolyamtársaikat és hozzátartozóikat szeretettel várja a rendezőség. A találkozóval kapcsolatban érdeklődni lehet: Csuba Lászlónál, Tapolca állomáson.

KERESZTREJTVÉNY

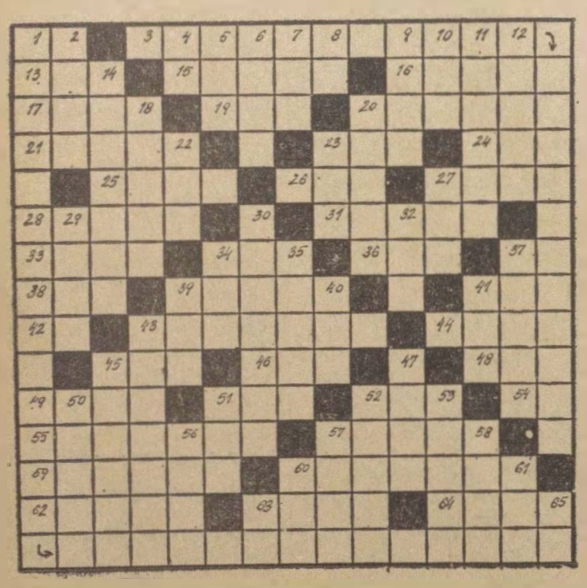
Vízszintes: 1. Építőanyag. **3.** A Hivatalos Lap 23. számában megjelent nagy jelentőségű utasítás. **13.** Étkező. **15.** A Duna baloldali mellékfolyója. **16.** Csillósújjú rágcsáló Dél-Amerikában **17.** Semmi, nulla. **19.** Fontos fém. **20.** Rossz az idegzete. **21.** Kímélő étrend (ék. hiány). **23.** Véredénye. **24.** Hangtalan rajz. **25.** Nádor a Bánk Bánban. **26.** A fizika erőegysége. **27.** Szópárbaj. **28.** Milliomosok jelzője lehet. **31.** Nyakravalók. **33.** Béla fr, a közepén. **34.** Erdei állat. **36.** Fürdő-alkalmatosság. **37.** Kimondott betű. **38.** Tolna megyei község. **39.** ... áram, szaggatott egyenáram. **41.** Az egyik oldal. **42.** Fordított kettősbetű. **43.** Zárórendelkezés okiraton. **44.** A gyapjúszövet nagy ellensége. **45.** Régi súlymérték. **46.** Falatot darál. **48.** Gyom. **49.** Ruha tartozéka. **51.** Nagy madár. **52.** Jó vezető elem. **54.** Erdők lakója. **55.** A zsidók egyik legnagyobb prófétája. **57.** Eljárási mód. (latin) **59.** ...Sturluson (1179—1241) izlandi író és jogtudós. **60.** Maláji nép a Fülöp szigeteken. **62.** Dalmát kikötőváros neve magyarosan. **63** Város a Szovjetunióban. **64.** Juhhodály.

Függőleges: 1. Ez az újítómozgalom célja. **2.** Közeli hozzátartozói. **4.** Ezüst vegyjele. **5.** Maró folyadék. **6.** Hegység a Szovjetunióban. **7.** A hét vezér egyike. **8.** Mutatószó. **9.** Német folyó. **10.** Szófaj. **11.** Mongol pénz. **12.** Átver, átdob. **14.** Somogy megyei község. **18.** Fordított vályú. **20.** Attila legkisebb fia. **22.** Becézett női név. **23.** Jég németül. **27.** Mint **34.** vízszintes. **29.** ...-Bator. **30.** Színművészünk családi neve (József). **32.** Végtag. **34.** Ütlegel. **35.** Kettő nem tér egy csárdában. **37.** Szereplő a Turandot c. operában. **39.** Jó a szeme. **40.** Az a név, amelyen a kereskedők üzletét folytatja. **41.** Ág ikerszava. **43.** Egy nógrádi községben történt. **45.** Afrikai állam. (fon.) **47.** Ósrégi hindú szentkönyv. **50.** Előkelőt utánzó. **51.** S. Á. E. **52.** Kocsit vontató lovak. **53.** Korcsmában szórakozik. **56.** Hosszan írt! **57.** Vétlelen maszk. **58.** Hosszú idő múltán. **60.** Fél trojka. **61.** Hím juh. **63.** Okozat szülője. **65.** Éneklő hang.

Beküldendő: vízszintes 3. és függőleges 1. Beküldési határidő: 1971. augusztus 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Százhuszonöt éves. Törzsgárdatagság.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 12. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Gál Erzsébet Nagyhát, U. P. Macs, Orosz István, Szentes, Marx tér 25. Kláb Jánosné, Pécs, Janus P. u 7. Dömötör Gyula, Sopron, Mikes Kelemen u 11. Bodor Éva, Vác, **Jókai u. 4.**



UTAZÁSKOR

pályaudvari pavilonjainkban

vásárolhat

AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRUT

UTASELLÁTÓ

LAKÁSCSERE. Elcserélném földszinti szoba-konyhás (éléskamra, WC, pince, fáskamra) kertes lakásomat kb. ugyanilyen budapesti kert nélküli lakásra I. emeletig. Cím: Heincz János, Bp. X. MÁV telep, XIX. ép fsz. 4. (Salgotarjáni úti Északi lakótelep). Érdeklődni lehet: este, személyesen 18—22 óra között.

— **Kaba, illetve Bocskai kert** állomás mellett 1700 négyszögöl gyümölcsös és szántó eladó vagy bérbeadó kedvezményes fizetéssel. Érdeklődni lehet: Szalai Valterné, Bp. XV., Beller Imre út 55.

KÖZLEMÉNY. Óbuda Gázgyár állomáson egy kocsi fékállásában találtunk egy vonalbejáró táskát, melyben az élelmiszeren kívül 2 munkalap és egy menetrend jegyzék van. Az egyik munkalap száma: 082065, a másiké: 082067. A munkalap tetején kézírással megjelölve „Szolnoki 1971 július havi" valamint 612,5221 és 6612,5231." A egyik vágánygondozásról a másik kitérőgondozásról szól. Telefon 689—060 265 mellék, vagy üzemi 01 + 83—77.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—619
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámunk: MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. AUGUSZTUS 2.

Gondosan készítsük elő az új oktatási évet

A szakszervezeti politikai oktatás 1970/71-es évadját jó eredménnyel zártuk. *Közel 31 000 vasutas dolgozó politikai képzése valósult meg a különböző tanfolyamokon.* A viták során elhangzott sok hozzászólás, észrevétel az ország, a vasút ügyei iránti érdeklődésről, hozzáértésről, felelősségérzetről tanúskodott.

Az eredményes munkából oroszlánrészt vállaltak a vezetőpropagandisták és propagandisták. Bevezető előadásaikkal nagyban hozzájárultak a vitakészség kibontakozásához. A foglalkozások hozzáértő vezetésével, irányításával sikerült elérni, hogy azok soha nem siklottak félre, nem kerültek tévútra és a tisztázásra váró problémák egyértelmű megmagyarázása révén nem maradt kétség a hallgatókban. *Az elmúlt oktatási évben 1450 vezetőpropagandista, illetve propagandista lelkiismeretes, odaadó munkája biztosította a foglalkozások sikerét.* Mindnyájuknak köszönet és elismerés a nem kis munkát jelentő felkészülésért, a tanfolyamok sikeres lebonyolításához nyújtott odaadó munkájukért, a dolgozók politikai, világnézeti tisztánlátása érdekében végzett tevékenységükért.

Az 1971/72. oktatási év előkészítésénél figyelemmel kell lenni arra, hogy a bizalmiak, aktivisták eljussanak a dolgozók többségéhez. *Mérjék fel az igényeket, s a jelentkezőket — ha mód van rá — arra a formára nyerjenek beosztást, amelyiken részt szeretnének venni,* mert sokkal eredményesebb a kérdések megvitatásában részvételük, ha arról beszélhetnek, ami leginkább érdekli őket.

A szervezési munka elsősorban a szóbeli agitáció fegyverével folyjon, ebből remélhető eredmény, siker. Nagy segítséget jelentenek a SZOT által kiadott leporellók, amelyek egyben jelentkezési lapot is tartalmaznak. *Kerülni kell az olyan módszert, hogy a szakszervezeti bizottság a hallgatók között végzett közvéleménykutatás nélkül, saját elgondolása alapján válassza ki az oktatási formát, s kijelöléssel a hallgatókat.* Az ilyen kényszerszervezés eredménye erősen kétes.

A jelentkezett hallgatókat érdeklődési körüknek megfelelően lehetőleg egy csoportba kell tenni és *ügyelni kell arra, hogy azonos képzettségű hallgatók kerüljenek egy-egy tanfolyami csoportba.*

A három témakörből való választás lehetősége nagyon gondos munkát igényel. *Okos szóval, meggyőzéssel* irányítani a jelentkezőket a képzettségüknek megfelelő formára, nem könnyű feladat, de megoldható és szükséges is.

Különös gondot kell fordítani a nőknek és a fiataloknak a bevonására a politikai oktatásba. A lehetőségek figyelembevételével *előbbre kell lépnünk a munkásszállásokon folyó oktatás magasabb szintre emelésében* és abban, hogy az ott lakók, ott részesüljenek képzésben.

A szervezést úgy kell végezni, hogy a következő oktatási évben a mennyiségi fejlődéssel kölcsönhatásban *a minőségi fejlődés is érvényesüljön.* Mennyiségi fejlesztés csak ott indokolt, ahol annak személyi és tárgyi feltételei biztosítottak. A szervezést végzőknek éppen ezért tudniok kell, hány tanfolyam bevezetéséhez van jól képzett propagandista, hány tanfolyam zavartalan lebonyolításához biztosított a helyiség. *Nem szabad előfordulnia, hogy akár az egyik, akár a másik hiányában ne indulhasson tanfolyam.*

A politikai oktatás szervezésében a szakszervezeti bizottságok, az aktivisták, a bizalmiak odaadó munkája szükséges ahhoz, hogy a következő évadban dolgozóink még nagyobb számban jelentkezzenek erre az oktatási formára.

T. B.

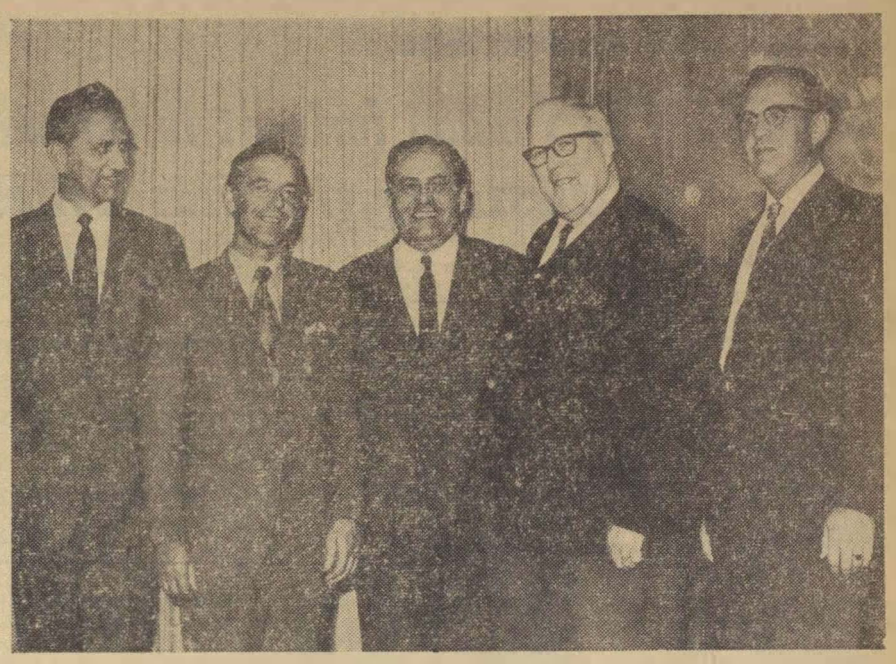
Új üdülő Mezőkövesden

A miskolci vasútigazgatóság területén az utóbbi években mind több szociális létesítmény épült. A dolgozókról való gondoskodás újabb eredménye *a 4 millió 225 ezer forintos beruházási hitellel korszerűsített mezőkövesdi üdülő.*

A hőfürdő mellett volt ugyan korábban is egy 50 személyes üdülő, de az sok tekintetben elavult, korszerűtlenné vált. Az átépítés után már *101 dolgozó pihenhet télen-nyáron a kényelmes szobákkal, étteremmel, társalgóval, központi fűtéssel, hideg-meleg vízzel ellátott üdülőben.* Jellemző, hogy csupán a bútorzat csaknem egymillió forintba került. A konyhában is megszűnt a széntüzelés, s praktikus robotgépek állnak a konyhai személyzet rendelkezésére. A többi helyiségben pedig a munkában kifáradt, főként a reumatikus betegségben szenvedők, gyógyulást kereső dolgozók kényelmét szolgálják a célszerűen megválasztott berendezések.

Az üdülő hatósági, műszaki átvétele június 30-án megtörtént, s előreláthatólag augusztus első felében megkezdődik a rendes üzemelés.

VENDÉGEK NORVÉGIÁBÓL



A norvég delegáció tagjai, középen Szabó Antal főtitkárral (Laczkó Ildikó felv.)

Szakszervezetünk meghívására július 21—27-ig négytagú, vezetőszintű norvég vasutasszakszervezeti delegáció tartózkodott hazánkban. A delegációt *Egil Halvorsen* elnök vezette, tagjai voltak: *Sverre Kortvedt* elnökhelyettes, *Rolf Engen* és *Reidar Bergersen* VB-tagok. A vendégeket *Szabó Antal* főtitkár fogadta.

A norvég delegáció tíz napos magyarországi tartózkodása alatt a vasutasok élet- és munkakörülményeit, szociális ellátását tanulmányozta. A program keretében többek között megtekintették a *mátraházi* vasutas üdülőt és a *balatonkenesei* gyermeküdülőt.

A magyarországi tartózkodás utolsó napján a delegációt fogadta a norvég nagykövet, valamint *Timmer József*, a SZOT titkára. Vendégeink, a szakszervezet központjában tartott búcsúfogadáson, melyen jelen volt *Gulyás János* és *Molnár György* titkár, elismerően nyilatkoztak a látottakról és tapasztalataikról.

„Harapófogóban" a potyautasok

Csoportos jegyellenőrzés a balatoni vonatokon

A dunántúli vonalakon utazó jegyvizsgálóknak nyáron általában nehezebb a szolgálatuk. Munkájuk — különösen a balatoni vonalakon — fokozott éberséget és időnként módszerbeli változtatásokat kíván.

— *Kevés a jegyvizsgáló, nő meg a Balaton melletti állomások közel vannak egymáshoz, s ez alkalmat ad egyeseknek a „bliccelésre"* — mondja *Berta György* nagykanizsai vizsgáló főkalauz, akivel munka közben találkoztam július 19-én, a 2208/B számú gyorsvonaton. Berta Györgyön kívül *még hét ellenőr járta a kocsikat.* Bizony, sűrűn előkerült az utánfizetési bárcák tömbje, szaporán járt a golyóstoll, mert bőven akadt jegy nélküli, vagy érvénytelen jeggyel utazó.

Siófokig 2800 forint

Siófokra érve, a vonat rövid tartózkodása alatt *gyors megbeszélést tartott a nyolc ellenőr.* Indulás után ismét szétszóródtak, felosztva egymás között a kocsikat, oly módon, hogy két ellenőr mindig szemben haladjon egymással.

Én Berta Györggyel tartottam, figyelve a csoportos jegyellenőrzés eredményét. Alig haladt ki a vonat az állomásból, máris három fiatalember jött velünk szemben. Az arcukról „lesírt" az erőltetett magabiztosság, amint meglátták a karszalagos ellenőrt.

— *Kérem a jegyeket ellenőrzésre!* — szólította fel őket Berta György.

— *A haveroknál maradt, akik . . .*

De minek szaporítsuk a szót, a jegy nélküli fiatalemberek rövid vita után fizettek.

— Ezen a vonaton hány bliccelőt, illetve jegy nélküli utast bírságoltak meg? — kérdeztem a kocsi végén.

— *A számukat nem tudom pontosan, de azt már összegeztük, hogy Siófokig 2800 forintot szedtünk be.* Persze, nem minden utas rosszhiszemű. Vannak köztük olyanok is, akiknek nem volt idejük megváltani a jegyüket.

— Eszerint a jegyvizsgálók és az ellenőrök általában két típussal állnak szemben. Meg lehet-e különböztetni a bliccelőket és a jóhiszeműeket egymástól?

— *Feltétlenül! A notórius potyautasok szinte minden alkalommal vitatkoznak, kérve bennünket, hogy legyünk elnézők.* Fogadkoznak, hogy többet ilyesmi nem fordul velük elő. A másik típusba tartoznak, akik többnyire későn érkeznek az állomásra, de nem akarnak lemaradni a vonatról. *Felszállás után azonnal megkeresik a jegyvizsgálót,* vagy ha az találja előbb őket, a lehető leggyorsabban fizetnek, igyekeznek túl lenni kényelmetlen helyzetükön.

Sok diák potyázik

A fizetni nem akarókat igazoltatják. Vajon az ellenőrök tapasztalata szerint leginkább kik veszik a bátorságot a blicceléshez?

— *A legtöbb gondot talán a diákok okozzák nekünk. Főként egyetemisták és főiskolások* — mondja a fővizsgáló. — *Közöttük is inkább azok vannak többségben, akiknek jól kereső, módos szüleik vannak.*

— Mióta alkalmazzák a csoportos ellenőrzési módszert?

— Itt, a Balaton mentén tavaly kezdtük el, de gyakorlatilag az idén tettük rendszeressé. Feltétlenül szükség volt már erre a hatásos megoldásra, mert *a balatoni vonalakon ijesztően elszaporodtak a potyautasok.* A módszer alkalmazását segíti még az 1971. június 20-án életbe lépett rendelet, amely kimondja, hogy ezentúl az utas — amennyiben felszállás után nem jelenti a jegyvizsgálónak, hogy nincs érvényes jegye — *50 forint pótdíj fizetésére kötelezhető.* Sőt, a következő állomáson az utazásból kizárható, ha vitatkozik, renitenskedik.

— Az új rendelet óta észlelhető-e kedvező változás?

— Sajnos, mint a mai példa is bizonyítja, nagyon kevés. Igaz, hogy nem régen alkalmazzuk még a csoportos, rajtaütésszerű ellenőrzést, így a „hírünk" sem terjedhetett még el széles körben a notórius bliccelők között. Egy azonban bizonyos: *akiket így „elkaptunk", nem hiszem, hogy még egyszer megkísérlik a potyautazást.* Mert már a megállók közötti rövid távolság sem nyújt számukra „kijátszási" lehetőséget.

Séra Sándor

A szeretet puha, meleg takarói

„A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség dolgozói körében is meghallgatásra talált az országos nőtanács felhívása: *Takarót a vietnami gyerekeknek!* Először a szakszervezeti bizottság ülésén beszéltük meg, hogy miként kapcsolódhatunk be az akcióba. Rövid időn belül jelentős pénzösszeget adtak össze a dolgozók, ki-ki saját anyagi körülményeinek és családi helyzetének megfelelően. Senki nem akadt köztünk, aki ne érezte volna, mit jelent a nemzetközi szolidaritás . . .

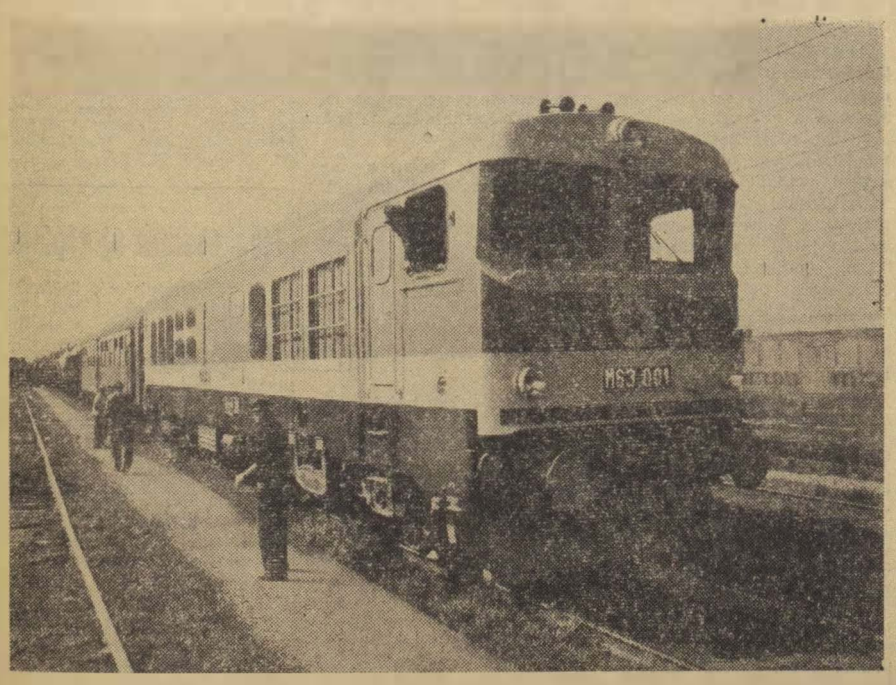
Az összegyűjtött pénzből most *megvásároljuk a szeretet puha, meleg takaróit,* s a nőtanácshoz eljuttatva mély együttérzéssel küldjük azokat vietnami testvéreinknek."

Tóth Kálmán írta az idézett sorokat Kál-Kápolnáról. De nem ez az egyetlen levél, amely hasonló tartalommal szerkesztőségünkbe érkezett. *Csizmadia Béláné* például beszámolt arról, hogy *a szombathelyi vontatási főnökség dolgozói 8650 forintot gyűjtöttek takaróra,* s az összeget már be is fizették a kapott csekkszámlára. *A budapesti vasút-igazgatósághoz tartozó vizsgáló főkalauzok* — közölte *Szücs Ferenc* — *személyenként 30 forinttal járultak hozzá az akció sikeréhez.* Az így összegyűlt pénzből két takarót vásárolnak.

Debrecen állomás dolgozói — olvashattuk egy másik levélben — szintén igyekeznek gyorsan segíteni. A debreceni vasutasnők 1600 saját horgolású kockából tíz takarót készítettek el, az szb nőbizottsága szervezésében. A *Rózsa Ferenc* szocialista brigád egyik tagja ezer forintot adományozott, ezenkívül két kilogramm meleg gyapjúfonalat vásárolt az akció céljaira, több ezer forintos lottónyereményéből.

A dunakeszi járműjavítóban pedig — tudósítja Révay Sándor — *14,8 kg fonalat vásároltak a dolgozók,* amiből a szociális otthonok lakói készítenek takarókat.

PRÓBAÚTON AZ M63-AS



A napokban megkezdte próbaútját a magyar ipar legújabb terméke, az M63-as Diesel-elektromos mozdony (MTI Foto — Kovács Gyula felv.)

BIZALOM A BIZALOMÉRT

Békéscsaba állomás párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetősége, a szegedi igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának közreműködésével kötetlen beszélgetésre hívta össze a kitüntetett, illetve a munkában élenjáró dolgozókat, szocialista brigádvezetőket. A vasutas kultúrotthonban megtartott, mintegy kétórás eszmecsere hozzájárult a csomópont dolgozói előtt álló feladatok jó elvégzéséhez, a brigádmozgalom erősítéséhez.

A résztvevők közös állásfoglalása az volt, hogy *készek a vezetőket minden törekvésükben támogatni,* csak őrizzék meg bizalmukat a kitüntetettek és a brigádtagok iránt.

Követésre méltó kezdeményezés.

Barna László

A negyedik ötéves tervben

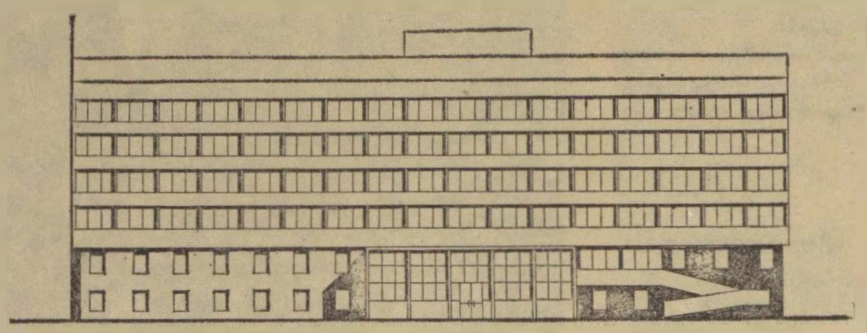
2 milliárd 175 millió forintot fordítanak a szociális és egészségügyi ellátás javítására

A *Magyar Vasutas* június 11-i számában beszámoltunk arról, hogy a harmadik ötéves tervben milyen mértékben sikerült csökkenteni a vasutas dolgozók szociális ellátottsága tekintetében fennálló hiányosságokat. Az idén új tervidőszak kezdődött, és ez feltétlenül indokolttá teszi olvasóink tájékoztatását: *vajon milyen intézkedések várhatók a negyedik ötéves tervben?*

A népgazdaság negyedik ötéves tervéről szóló 1970. évi II. törvény előírja, hogy „Az áru- és személyszállítási szükségletek magasabb fokú kielégítését elsősorban a műszaki színvonal és a forgalombiztonság emelésével, az üzemviteli technológia és szervezettség, valamint a szállítási munkamegosztás további korszerűsítésével kell elérni, és ... tovább kell javítani a lakosság életkörülményeit, az egészségügyi és szociális ellátást". A törvény végrehajtásának elősegítése céljából a vasutasszakszervezet VIII. kongresszusa határozatában a következőket rögzítette:

„A szakszervezet feladata a célkitűzések széles körű megismertetése, a leghatékonyabb munkaversenyformák kialakításának segítése, a dolgozók mozgósítása a feladatok teljesítésére, mert csak a tervek gazdaságos teljesítésével válik lehetővé a dolgozók életszínvonalának további emelése, a bérproblémák megoldása, a munkakörülmények javítása, a szociális létesítmények építése és bővítése, a munkaidő csökkentése". Kihangsúlyozta továbbá, hogy a szakszervezetnek mindenkor oda kell hatni, hogy a dolgozók munkakörülményeinek javítása, szociális, kulturális ellátottsága járjon együtt a modernizálással.

A kongresszus alkalmával megfogalmazott gondolatok *kifejezésre jutnak a vasút negyedik ötéves tervében is*, amelynek a szociális ellátással összefüggő fejezeteit az alábbiakban — vázlatosan — ismertetjük.



Ilyen lesz az új központi rendelőintézet, melynek tervét a Középülettervező Vállalat készítette. (Csizi Béla rajza)

Központi munkásszálló Budapesten

A szociális beruházások csoportjából ki kell emelni azt, hogy a budapesti rendezőpályaudvarok munkaerő-ellátottságának biztosítása érdekében több száz fő befogadására alkalmas központi munkásszállást fogunk létesíteni 45 millió forint költséggel. *Budapest-Ferencváros* állomáson 2000 adagos üzemi konyha és 3 melegítő konyha épül, amelyekre 19 millió forintot fordítunk. *A debreceni vontatási főnökség* 20 millió forint értékű üzemi konyhával, öltözőmosdóval és üzemorvosi rendelővel bővül. *Komárom* állomáson 16 milliós beruházás keretében 600 adagos üzemi konyha étteremmel, 500 fős öltöző-mosdó és 150 fős munkásszállás kerül átadásra. Több vasúti csomóponton — mint például *Almásfüzitő, Balassagyarmat, Cegléd, Dorog, Győr, Hegyeshalom, Pusztaszabolcs, Tatabánya* — öltözőmosdókat, munkásszállásokat, üzemi konyhákat, melegítő konyhákat, éttermeket létesítenek és számos kisebb szolgálati helyen épül. különböző rendeltetésű szociális létesítmény. Mindezek további *296 millió forint kiadást jelentenek.*

Egészségügyi beruházásokra a terv *250 millió forintot biztosít*, amelyből a *½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap* 25 milliót fedez. Jelentőségénél fogva első helyen kell említeni az új *budapesti Központi Rendelőintézetet*, amelynek kivitelezése ebben az időszakban mintegy 43 millió forintot igényel. A tervidőszakban átadják rendeltetésének *Budakeszin* a 150 ágyas tbc-s rehabilitációs intézetet. Ennek teljes építési költsége 35 millió forint.

Korszerűsítik a *harkányfürdői* és a *hévízi* gyógyházakat. *Pécelen* 26 milliót ruháznak be. Ebből elkészül — először a vasút történetében — egy 200 ágyas szociális otthon, ezenkívül a 120 ágyas belgyógyászati pavilon. *Balatonfüreden* 80 férőhelyes szívszanatórium várja majd a rászoruló betegeket. A felsoroltakon kívül több kisebb egészségügyi létesítmény valósul meg.

330 millió lakásépítésre

Dolgozóink lakásépítésének támogatására — a nyereségtől függően képzett fejlesztési alap elkülönített részeként — *330 millió forintot terveztek.* Meg kell jegyezni, hogy ezen felül további összegek is állnak rendelkezésre, ugyanis a rekonstrukcióval, üzemfejlesztéssel kapcsolatos lakásépítések a beruházás járulékos részeként valósulnak meg.

Üzemi üdülők építésére, fejlesztésére, hétvégi pihenők létesítésére és a balatonkenesei gyermeküdülő korszerűsítésére 96 millió, nevelőotthonok, napköziotthonok és bölcsődék építésére, korszerűsítésére 112 millió, kultúrotthonok építésére és fejlesztésére, valamint sport célú beruházásokra pedig 56 millió forintot irányoztak elő.

Balatonszemesen és *Szántódon* 50 millió kivitelezési összeggel modern üdülők épülnek, amelyek hiányát a vasutas családok már régóta kifogásolják. A gyermekekről való gondoskodás megnyilvánulásának ismételt bizonyítéka az, *hogy a társadalmi összefogással létesítendő napközi otthonokhoz és bölcsődékhez 60 millió forintot utal át a MÁV hozzájárulásként az illetékes tanácsokhoz.* A már meglevő ilyen jellegű gyermekintézmények fokozatos korszerűsítéséhez 20 milliót biztosítanak és 7,5 millió forintért új napközit és bölcsődét kap a szolnoki járműjavító. A fennállásának 75. évfordulóját az idén ünneplő *szegedi*, valamint a *békéscsabai* nevelőotthon korszerűsítése 20 milliós beruházást igényel.

A dolgozók egyen-, munka- és védőruha-ellátása 953 millió forint felhasználását követeli meg.

Ha summázzuk a negyedik ötéves terv időszakában a szociális ellátottság javítására fordítandó összegeket, akkor azt látjuk, hogy ezen a címen *2 milliárd 175 millió forint kiadás jelentkezik*, amely 13 százalékkal haladja meg az előző tervidőszakban azonos célra felhasznált összeget.

Dr. Horváth Károly

Kitüntetések a XXI. vasutasnap alkalmából

A XXI. vasutasnap alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter a vasúti közlekedés érdekében kifejtett eredményes és példamutató munkájuk elismeréseként

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben a következő dolgozókat részesítette: Acs Károly főint., Vas. Főoszt. 5. Szakoszt.; Bakalár János műsz. főell., Dorog Vont. Főn.; Bathó Sándor int., Szolnok áll.; Bertalan István m. főint., Bp. Vasútig.; Béres András ell., Sátoraljaújhely Szertárfőn.; Csegöldi Sándor főell., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Cseh János ell., Zalaegerszeg áll.; dr. Dezső Béla főtan., Vas. Főoszt. 2. Szako.; Elek István felügy. Vas. Főoszt. 4. Szako.; Gombás István s. felvigy., Debrecen áll.; Görög Jenő főfelügy., Szombathely Vasútig.; Győri János főell., Bp. Angyalföld áll.; Hartung István m ell., Pécs TBFF; Hécz József int., Hegyeshalom áll.; Hetrovicz Imre felvigy., Kisújszállás Pft. Főn.; Holló János főell., Debrecen Jj. Ü.; Joó Andor m. felügy., Balparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; Juhász Ferenc ell., Hatvan Füzesabony Pft. Főn.; Kassai József ell., Szeged áll.; Komlósi József ell., Északi Jj. Ü.; Kóta Béla főell., Szombathely TBÉF; Kovács János m. felvigy., Pusztaszabolcs Vont. Főn.; Kövesi József m. főell., Dombóvár Ép. Főn.; Kövér Dezső int. Ózd áll.; Laczi István főint., Debrecen Vasútig.; Ládi Katalin m. int., Debrecen Északi Pft. Főn.: Lovas Tiborné int., Kiskunfélegyháza áll.; Ludányi Béla m. főtan., Dunakeszi Jj. Ü.; dr. Mézes Mihály orvos-titkár Szombathely MÁV Rend. Int.; Parádi György felvigy. Anyagvizsg. Főn.; Piedl Ferencné munkás Veszprém Pft. Főn.; Podhorszky Zoltán int., Miskolc—Gömöri áll.; Putnoki Elemér m. főint.. Békéscsaba Pft. Főn.; Rab József főfelügy., Bp. Vasútig.; Remeczki Mihály ell., Pécs Vont. Főn., Répás András mérnök tan., Pécs Vasútig.; Rostás Tibor int., Nagykőrös áll.; Sike József felügy., Bp. Nyugati Szertárfőn.; Sivák Károly segédmunk. Záhony Szertárfőn.; Szabó János m. főfelügy., BVKH Szanyi Gyula felvigy., Eperjeske áll.; Szép Ferenc függ. szb-titkár, Szolnok áll.; Sziklai Ervinné főint., Vác Pft. Főn.: dr. Tari Endre orvos-titkár, Vas. Főoszt. 3. Szakoszt.: Tömör Gusztáv s. felvigy. Landler Jenő Osztószertár; Urbán Istvánné s. felvigy., Sátoraljaújhely Pft. Főn.: özv. Varga Gyuláné főint., Jánosháza áll.: Varga József ell., Szombathely Jj. Ü.; Vándor Pál mérnök főint. Békéscsaba Vont. Főn.; Vörös József főint., Dombóvár Szertárfőn.; dr. Fazekas Sándor főtan., Vasúti Tud. Kutató Int.; dr. Halász Bálint főtan., Pécs Vasútig.; Matók István mérnök főtan., Bp. Vasútig.; Koltai Györgyné mérnök főint., Közl. Múzeum; Bozó János határőr alezredes, Komárom Határőrség; Gyarmati András alezredes, Magy. Néphadsereg 3705.; Szabó Imre r. alezredes, BM Karhatalom; V. V. Szaveljev, Magy.—Szovjet vasúti száll. állandó munkacsop. szovjet tagozatának titkára; J. F. Makkai ker. főnökh., Csap áll.; G. A. Poroh Lvővi Vasútig. h. vez.; Dinnyés Jánosné dr. oszt. vez., N. G. K. T.; Stricki István szaktechn. főint., Közp. Üzemirányító Hiv.; Vincze István főelőadó, KPM Közl. pol. főoszt.

A MÁV vezérigazgatója a XXI. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett eredményes és példamutató munkájukért

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Barta János int., Rákos áll.; Bányai István m. főfelügy., Járműjav. ip., Üzemszerv. Munkaszerv, es Tecnn. Iroda; Bencsik József segedell., Bp. TBÉF; Bodnár József ell., Záhony MÁV Gepesitett Rakodási Főn.; D. Nagy János főfelügy., Bp. Soroksári út áll.; Fixl Miklós int., Szombathely Szertárfőn.; dr. Gallai Gyula tan., Jogügyi Hiv.; Sál Sándor segédell., Füzesabony áll., Horváth János m. főell., Vill. Felsővez. Ép. Fon.; Kassai István m. főfelügy., MÁV Tervező Int.; Karsai András felvigy.; Szeged — Rókus Szertárfőn.; Kleman Vilmos m. felügy., Közp. Felépítményvizsg. Főn.; Lukács János főint., Pécs Számviteli Főn.; Osbáth Máté felvigy., Zalaszentiván áll.; Pádár Sándor főell., Bp. Józsefváros Pft. Főn.; Petkó Rózsa főint., Pécs áll.; Pócsy József m. főell., Cegléd Vont. Főn.; Pungor Máté felügy., Szombathely Vont. Főn.; Pusztai Valéria felvigy., Békéscsaba Pft. Főn.; Rocsa József felvigy., Szolnok Pft. Főn.; Szatke Zoltánné segédell., Nyíregyháza MÁV Bölcsőde: Szeles Ferenc m. főint., Jobbparti Bizt. ber. Fennt. Főn.: Széll András m. felügy. Debrecen Vasútig.: Terényi Nándor főfelügy., MÁV Szállítmányozási Iroda: Verbóczy László felvigy., Mád áll.

ARANYKOSZORÚS KISZ-JELVÉNY

kitüntetésben részesült: Lantos Géza m. int., Vas. Főoszt. 3. Szakoszt.

Nyugdíjasok kitüntetése

A XXI. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett eredményes és példamutató munkájuk elismeréseként a következő nyugdíjasok részesültek kitüntetésben:

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetést Jakab Sándor oszt, vez. MAVAUT kapott.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek: Aradi Antal m. főell., Pécs TBFF; Bognár József felvigy., Zalakomár áll.; Csuka József m. felügy., Pápa Pft. Főn.; Hámor Béla főfelügy., Vas. Főoszt. 5. Szakoszt.; Lengyel Ferenc főfelügy., Karcag áll.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETET

kaptak: Alberti Lajos m. felügy., Bp. Vasútig.; Árpás Sándor felvigy., MÁV Nyugd. Hiv.; Bagosi Imre felvigy., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Bánhidi János m. felügy., Vas. Főoszt. 1. Szakoszt.; Bodragi István m. főell., Anyagvizsg. Főn.; Botos Zsigmond főell. Debrecen Jj. Ü.; Bun József mérnök főtan., Vas. Főoszt. 7. Szakoszt; Cseh Mihály főint., Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Fehér László m. főint., Szombathely TBÉF; Fleischer József főell.. Nyíregyháza Pft. Főn.: Gódor István felvigy., Tura áll.; Hajdú Fülöp felvigy. Kőbánya-felső áll.; Hortobágyi Lajos felügy., Mohács áll.; Maross István m. főell.. Bp. TBÉF; Nedeczky Zoltán főfelügy. Vas. Főoszt. 11. Szakoszt.; Oláh Sándor m. főell.. Debrecen Vont. Főn.: Ortutai János főfelügy., MÁV Szállítm. Iroda: Papp András m főell., Szeged Vasútig.: Pákay Béla főfelügy., Debrecen Ép. Főn.: Pintér Lajos főfelügy.: Vácrátót áll.: Réger Dezső m. főfelügy., Vas. Főoszt. 10. Szakoszt.; Sebestyén Irma felügy., MÁV Autófuv. Főn.: Süle Béla főell.. Celldömölk áll.; Szalóczi Lajos főfelügy.. Vas. Főoszt.. 8. Szakoszt.; Szomódi Mihály m. főfelügy.. Vas. Főoszt. 6. Szakoszt.: Szűcs Pál mérnök főtan.; Szentes Ép. Főn.. Takács Endre m. főell., Debrecen Jj. Ü.

Az I. Internacionálé Alapító üzenete

Szemelvények a Munkások Újsága korabeli számából



A *Munkások Újsága* 1863. július 19-én és 26-án *„A nemzetközi munkás-társulás"* címmel kivonatosan közölte az I. Internacionálé Alapító üzenetét.

„Az 1864-ik év szeptemberében Londonban egy nagy munkás-meeting tartatott — olvashatjuk a cikkben —, amely a munkások anyagi és szellemi emancipációja végett elhatározta egy nemzetközi munkástársulás létrehozását. A résztvevők Európa munkásaihoz szózatot intéztek, amelynek szerzője *Marx Károly* volt.

A szózat bebizonyítja, hogy az összeműködő rendszer, mivel éppen csak néhány kísérlettevő munkás szűk körére szorítkozott, képtelen volt a tömeget nyomorától megszabadítani, terheit, ínségét könnyíteni.

Hogy a munkásosztályokat felszabadítsuk, más eszközök szükségesek. A munkásosztályok nagy kötelessége lenne az, hogy politikai befolyásra, s hatalomra szert tegyenek. Egy feltétele megvan a munkásosztálynak, ami eredménnyel kecsegtet, s ez a szám. Azonban a számok úgy lesznek nyomatékosak, ha azokat rendszer és ismeret vezérli."

Pesten jelent meg a *Munkások Újsága* 1868. január 7-én, mint a budapesti munkásegylet közlönye. A hetilap a munkások és a kisebb iparosok érdekeit képviselte. A budapesti munkásegylet csak rövid ideig állt fenn. A gyárosok védnöksége és befolyása alatt állt, s az volt a feladata, hogy a munkaadó és munkás között közvetítsen, ami eleve visszatetszést szült a munkások körében és az egylet gyengítésére vezetett.

Ugróczky Mihály

Köszönet a gyógyításért

Áprilistól kezdve három hónapon át feküdtem a MÁV Kórház urológiai sebészeti osztályán. Ott szerzett tapasztalataim és élményeim alapján úgy érzem: hálás köszönettel tartozom azért az önfeláldozóan odaadó gyógyító munkáért, amit *dr. Bochkor Béla* osztályvezető főorvos, *dr. Németi Géza* osztályos főorvos és *dr. Pácelt Béla* osztályos orvos urak tanúsítottak. Soha el nem múló hálával és szeretettel gondolok reájuk, és szívből köszönöm az ápolószemélyzet, valamint a takarítónők lelkiismeretes, fáradságos munkáját is.

özv. Turán Györgyné
Bp. XVI. Szabadszó u. 5.

Nincsenek elveszett emberek

A vasutasszakszervezet központi zeneiskolájának eredményeiről, az onnan kikerültek sikereiről, az ének- és zenekarról már több alkalommal szó esett ezeken a hasábokon. Most arról az újszerű „szolgáltatásról" szeretnénk — és máris hozzátehetjük: *elismerően* — tájékoztatást adni, amelynek egyetlen célja a zenei tehetségek iskolai továbbképzésének megoldása.

Hányan vannak az olyan fiatalok, akik az általános iskolában még az átlagos szintet sem érték el, s akik szellemi továbbfejlődéséről már régen lemondtunk. Pedig köztük, bennük is van érték, amelyet a társadalom szempontjából kár volna veszni hagyni. *S ez az érték a zene iránti szeretet, s a muzsika aktív művelése.*

Mint az aranyásók, akik fáradságos, de kitartó munkával a homokból kirostálnak pár szemnyi aranyat, úgy vállalkoztak az iskola vezetői a *„szellemi aranyású"* szerepére, s ennek a munkának eredménye az aranynál sokkal értékesebb szellemi kincsek izgalmas feltárása.

Az 1970—71. tanévben kísérleteként indították el az általános gimnázium első osztályát azoknak a növendékeknek a számára, akik fiatalok, zenei tehetségük van, de a tanulásukkal valahol és valamikor fennakadtak. A kísérlet alapjául az a felismerés szolgált, hogy fejlődő, átalakuló társadalmi rendszerünknek sokoldalú, egész emberekre van szüksége, akik nem nélkülözhetik — zenei képzésük mellett — az általános műveltséget sem.

Már az első évben *28-an kaptak az alkalmon*, hogy régen abbahagyott tanulmányaikat folytassák. Önkéntesen, sőt a költségek térítésének kötelezettsége mellett ez a 28 fiatal fiú és leány — 16—24 évesek, köztük nem egy már családanya, vagy családapa — vállalta, hogy a kenyérkereső foglalkozás, a zenei tanulmányok mellett *az iskolai tanulást újra kezdik.* Ehhez adott támogatást, segítséget és főleg iskolát a vasutasszakszervezet zeneiskolája.

Azok. akiknek általános iskolai átlageredményük 2—3,2 volt, s csupán hárman voltak a 4-es átlag felett (!) egy év megfeszített munkájával sikerrel levizsgáztak. A 28 fiúból és lányból mindössze ketten fognak ősszel pótvizsgát tenni, a többi olyan előmenetelt mutatott fel, amely bármely középiskolának dísze válna.

Ami annak idején a nem megfelelő családi környezet, a nemtörődömség, vagy talán az egyéni felelőtlenség miatt elveszett, a továbbképzés reménye; *arra most a zeneiskolában lehetőség nyílt*, mert néhányan merték vállalni a kockázatot olyanokért, akikről egyszer valakik, valamikor lemondtak.

Az új tanévben indul a gimnázium második osztálya és így tovább minden évben egy-egy újabb osztály. *A jelentkezők száma már meghaladja a 80-at, s az idei elsősök kivétel nélkül mind tovább akarnak tanulni*, néhány év múlva pedig érettségizni. A kísérlet sikerült, 80—100 elveszettnek hitt fiatal tovább tanul és értékes szellemi kincsekkel gazdagodva fogja növelni — Széchenyi szerint — a kimüvelt emberfők sokaságát.

Dr. Csillag Ferenc

Munkában az új géplánc

A pályamunkások örömmel és nagy érdeklődéssel fogadták a mintegy 3 millió forintos költséggel külföldről beszerzett, legújabb, pályakarbantartó géplánccsorokat. Az *Isaszeg* és *Gödöllő* között munkába állított egység 1600 vágányfolyóméternyi munkát végzett el az első napon. Teljesítménye egyébként 100—120 ember munkájával egyenlő. Kezelését és irányítását speciálisan kiképzett szakemberek végzik.

A korszerű technika követelményeinek megfelelő géplánc többféle feladat elvégzésére alkalmas. Legfőbb előnye természetesen, hogy kíméli, megóvja a pályamunkásokat a fáradságos, megerőltető fizikai munkától.

Rapi József

Nők a pénztárablak mögött...

HÁRMAN A KELETI PÁLYAUDVAR NŐI DOLGOZÓI KÖZÜL

Munkájuk szinte „láthatatlan". Kapcsolódik ugyan a legtöbb utazás előjátékához, de amikor az utas idegesen jegyet vált, sokszor nem lát mást, mint a gyorsan dolgozó női kezeket, a pénz átvételét és visszaadását, s ritkán tekint magára az emberre. Aztán, mégis... Ha valami vélt komplikáció adódik a jegyváltásnál, a türelmetlenség, sőt néha — s ez elszomorító — a gorombaság céltáblájává is válnak. Munkájuk hallatlanul nagy odaadást, az átlagos szolgálatot legtöbbször órákkal meghaladó szellemi koncentrációt és pontosságot igényel. Megérdemlik az „odafigyelést". Ezért beszélgettünk gondjaikról, problémáikról három pénztárosnővel, a Keleti pályaudvaron.

LEVEGŐTLEN PÉNZTÁRFÜLKÉK

— *Tizenkét éve személypénztárosként dolgozom* — kezdte beszélgetésünket a 29 esztendős *Kolozsvári Olivérné*. — Bátyáim és édesapám munkaköre keltette fel bennem az érdeklődést a vasúti munka iránt. Bátyáim közül *Várhegyi László* raktárnok a Keleti pályaudvaron, *Várhegyi Ferenc* a budapesti igazgatóság menetirányítója. *Édesapám felvigyázó Hatvanban, férjem jegyvizsgáló, ugyancsak a Keletiben.*

Kolozsváriné szeret foglalkozni az emberekkel. Enélkül nem is lehet ilyen munkakört vállalni.

— *Szerettem az iskolában a számtant is* — teszi hozzá — *a sok számolás sem ejt kétségbe.*

Hosszú műszakot teljesít, sokszor 13, sőt, 19 órát is, nagyon nehéz körülmények között.

— *Az alagsorban épített, egyébként szép pénztárhelyiségek levegőtlenségük miatt rendkívül egészségtelenek* — folytatja. — *Háromszáznyolcvan jegyféleséggel dolgozunk, elképzelhető, hogy ilyenkor nyáron, ebben a nagy melegben mennyit kell szenvednünk.*

A pénztárosság a pihenés értékes óráiból is sokat emészt fel, hiszen a zárlatmegoldáshoz még otthoni munka is szükséges. Nem csoda, hogy két kislánya, a 8 éves *Erika* és a 3 éves *Krisztina* nem érti: *miért nem tud többet foglalkozni velük édesanyjuk?* Nehéz megmagyarázni nekik, hogy ebben annak is része van, hogy kevés a munkaerő, s a feladatokat időre, pontosan meg kell oldani.

A legnagyobb forgalom hét végén van, továbbá a nyár két hónapjában: *júliusban és augusztusban.* Az utasok? Nem könnyű velük boldogulni. Ha a munkában a pénztárosnők egy percre megállnak, esetleg isznak egy csésze feketét, már röpködnek a rosszindulatú megjegyzések. Pedig az elmondottak is mutatják: *ezek a női dolgozók a pénztárablak mögött sokkal több megértést, udvariasságot érdemelnének, hiszen vannak napok, amikor közel 100 ezer forinttal is dolgoznak.* S ami különösen nehéz: a pénzt mindig kétszer kell átszámolni. Egyszer, amikor a jegyvásárlás folyik, másodszor, amikor le kell számolniuk.

SEGÍTSÉGET KÉRNEK

Családi élet? Mosolyogva mondja:

— *Házasságunk békés és ideális, mert ritkán találkozunk. Amikor egy hónapban két szabadnapunk van, otthon vagyunk, pihenünk. Jó lenne eljárni szinházba, moziba, de nem jut idő, pedig nagyon szeretem a szépet.*

Panasza van az új mikrofonokra is, amelyek nagyon hamar elromlottak. *Segítséget kérnek mielőbb,* mert ha már ennyi egészségtelen mozzanat nehezíti életüket, legalább a tüdejüket ne kellene kikiabálniok.

Minden elmondott adattal egyetért az idősebb korosztályhoz tartozó kolléganő, *Jurcsek Gyuláné*, aki 1951 óta van a Keleti pályaudvaron, s most érkezett el vasutas pályafutásának húszesztendős jubileumához.

— *Előbb a forgalomnál dolgoztam tíz éven át* — mondja a múltról —, *majd ezután, a kocsifelírói munkakör megszűntével, lettem személypénztáros.* Ragaszkodtam akkor is a Keletihez, hiszen a XVI. kerületben lakom, s ez nincs messze a pályaudvartól. A látszólag kedvező és szép körülmények sok bosszúságot takarnak, sokat szenvedünk a melegtől, de remélhető, hogy a télen a fűtést megfelelően biztosítják.

— A személypénztárosi munkához kötélidegzet kell — mondja. — De ez nem csoda, hiszen az utasoknak sokszor 20—25 sorbanálló jegyvásárlását kell kivárniok. Szerény tanácsom lenne az illetékeseknek: *próbálkozzanak meg külön helyjegy-pénztár felállításával, mert a legtöbb ideges kedést a helyjegy okozza.* Igaz, hogy egyeseknek a helyjegyekért és a rendes jegyekért is külön kellene sorbaállniuk, de ez sem jelentene annyi időfecsérlést, mint a kétféle jegytípussal foglalkozó pénztárak előtti toporgás...

Férje is a Keletiben dolgozik, kereskedelmi hivatalnok. Kislányuk *Erzsébet* is közlekedési dolgozó, a Metrónál motorkocsivezető.

ÉRDEKES MUNKA

Hat esztendeje dolgozik nemzetközi pénztárosi munkakörben *Kázsmér Ferencné*, aki volt egy időben belföldi személypénztáros is. Jól beszél németül, s megérti a többi nyelveket is, mert mint mondja: *„A nemzetközi forgalom jó nyelvtanár..."*

— Mi a különbség a két pénztárosi munkakör között? — kérdeztük.

— *A nemzetközi pénztáros munkája érdekesebb* — hangzott a válasz. — *Megtervezni például egy európai körutazást nem könnyű, de szép feladat.* S a pénztáros ilyen irányú segítségét mégiscsak elismerik, megbecsülik az utasok, jobban, mint a belföldi személypénztáros fáradozását.

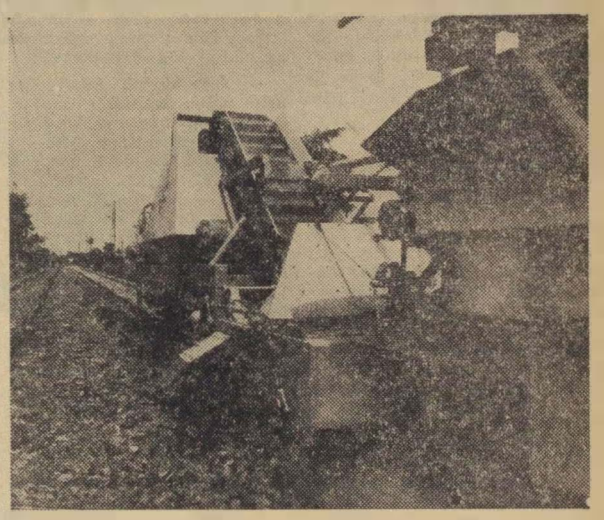
Sokat utazott. Járt Moszkvában, Leningrádban, Lengyelország, az NDK, az NSZK Ausztria, Franciaország és Svájc városaiban. Tanulmányozta az ottani kollégák munkáját. Mint mondja: *jobb technikai feltételek mellett és jobb munkakörülmények között dolgoznak, itthon akad tehát még bőven tanulnivaló...*

Három női dolgozó véleménye a pénztárablak mögül. Megszívlelendő észrevételek sorakoznak az odaadó, áldozatos munka nehezítőiként, amelyekre érdemes odafigyelni.

Maros László

Naponta száz ember helyett dolgozik a MATISA

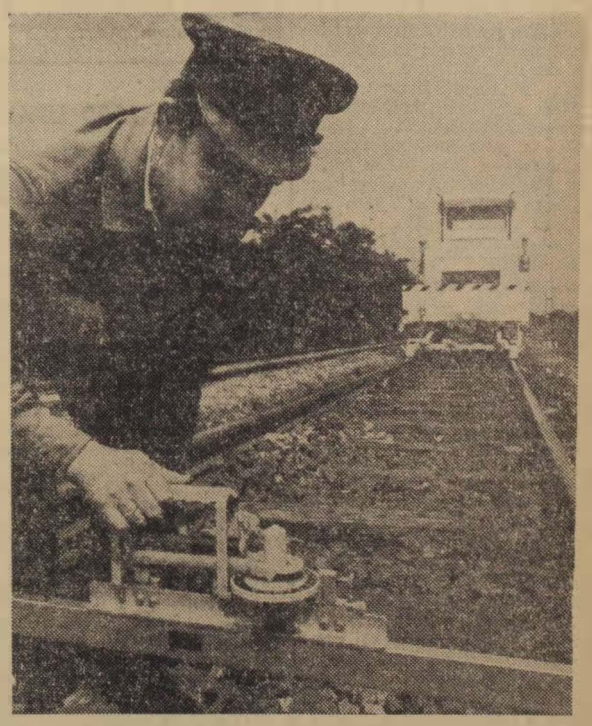
A MÁV új ágyazatelosztó és -rendezőgépet vásárolt a svájci MATISA cégtől. Újdonságnak számít, hogy a hozzácsatolt kőszállító kocsiból lehet pótolni az ágyazat zúzottkőhiányát. A szellemesen kialakított ágyazatelosztó és -rendezőgép a pályán végighaladva, 18 köbméter űrtartalmú tartályába összegyűjti a fölösleges zúzottkövet és ott rakja ismét le, ahol az ágyazat hiányos. A gép átlagos haladási sebessége — ha csak ágyazatelosztást végez — 2 km/óra, ha a vágány profilját kell kialakítani, akkor pedig 5000—1000 méter óránként.



Munkában az ágyazatelosztó és -rendezőgép



A pályakarbantartásnál fontos szerepe van a szintreemelő- és vágányirányító gépnek



Műszerrel ellenőrzik a szintreemelő- és vágányirányító gép munkáját

Szöveg: Visi Ferenc

(Kép: Bajkor József MTI Foto)

Kollektív munka, szélesedő demokrácia

Látogatás a kiskunhalasi pályafenntartási főnökségnél

Tizennyolc pályamesteri szakasz, több mint négyszáz fizikai és műszaki dolgozó tartozik a *Kiváló főnökség* címmel kitüntetett *kiskunhalasi pályafenntartási főnökséghez.* Az ország déli határvidékének közel ötszáz vágánykilométer hosszán városokat, falvakat összekötő sínpárak fenntartóit érte e kitüntetés, amely nem az első. *Eddig tizenhat esetben voltak az Élüzem kitüntetés birtokosai.*

Legutóbbi kitüntetésüket különösen értékesnek tartják, mert jelentős munkaerő hiány ellenére, ésszerű technológiával, rugalmas szervezési intézkedésekkel, kiváló fenntartási munkát végeztek. Túlteljesítették a versenyben kötelezően előírt műszaki mutatókat.

Csökkent a túlórázás

Az eredményekről beszélgettünk *Tánczos Sándor* pályafenntartási főnökkel és *Koza Andrással*, a szakszervezeti bizottság titkárával.

— *Pályafenntartási hibából egész évben egyetlen lassú jelet sem kellett kitűzni,* — kezdi a beszélgetést Tánczos Sándor. — Túlteljesítettük a nagygépes fenntartási, a gépesített mozgó pályamesteri szakasz által végzendő és a főnökségre meghatározott teljes tervmunkát. Kedvezően alakulak a költséggazdálkodási tényezők is. *Az előző évhez viszonyítva több mint nyolcezerrel csökkent a túlórák száma.* Nem fordult elő társadalmi tulajdon elleni vétség. A 44 órás munkáltatás mellett a vonali karbantartás színvonala tovább javult.

A főnökség vonalhálózata kiterjedt. A dolgozók munkája, fegyelme, szorgalma egy összeforrott népes családhoz hasonlítható. *A dolgozók többsége személyes ügyének érzi a vonalak jó karbantartását, a hibák megelőzését, a szorgalommal végzett munkát.* A naponta kilométereket gyalogló vonalgondozók és a szakaszok pályamestereinek közös ügye lett a pályahibák időbeni feltárása, és megszüntetése. A lecsökkent létszámú pályamesteri szakaszok kis munkáscsapatainak mozgatása megélénkült, intenzívebb a vonalgondozói karbantartó munka.

Kiváló szakaszok

Az elmúlt évben kiemelkedő munkával a szakaszok egész sora hívta fel magára a figyelmet. Közülük is kiemelkedik *Mezei Lajos* keceli, *Borkócsi János* kiskőrösi és *Bíró Bálint* kelebiai pályamesterek szakasza. A pályamesteri szakaszok előmunkásai nemcsak nagyobb szakértelemmel, de a korábbinál nagyobb öntevékenységgel és felelősséggel irányítják csapataik munkáját, s nem egy közülük maga is példát mutat, mint például *Vén Ferenc* előmunkás a GMPSZ-nél. *Berényi Imre* kiskunhalasi előmunkás szintén példaadó egész évi tevékenységében.

Nemcsak a szakaszokon él a kollektív munka gyakorlata. A főnökség vezetői a végrehajtás módszereit a pártvezetőséggel, a szakszervezeti bizottsággal, a szakaszok műhelybizottságaival és bizalmiaival közösen alakítják ki. *Céljaik, terveik, határidős feladataik és gondjaik egyaránt ismertek valamennyi dolgozó előtt.*

Nincs egyetlen szakaszon sem termelési tanácskozás a főnökség műszaki vezetése és a szakszervezeti bizottság képviselete nélkül. *Évek óta bevált gyakorlat, hogy a személyi jellegű felszólalásokra, panaszokra a főnökség vezetői rövid időn belül írásban válaszolnak az érdekeltnek,* a termelésre vonatkozó kérdésekben pedig a szakaszkezelő pályamester útján intézkednek. Javult a dolgozók aktivitása. *Közvetlenebb a vezetők és a fizikai dolgozók kapcsolata.* A szakszervezeti munka is javult. Jobban számontartják a dolgozók jogait, emellett eredményesebb a tagság körében végzett szervező munka is.

A művelődés útján

— *Egyre magasabb műszaki színvonalat, több tudást követel a pályamunka* — veszi át a szót Koza András szb-titkár. — *A szakszervezeti bizottság, a műhelybizottságokkal közösen az érdekvédelmi munka mellett a szakmai és politikai tudás gyarapítását tartotta fontosnak.* Az aktivisták részére rendszeres politikai továbbképzést szerveztünk. A felső és középfokú állami oktatás szervezése mellett nagy gondot fordítottunk a 8 általános iskola pótlólagos elvégzésére, ennek ösztönzésére. A tanulási kedvre és a szakszervezeti aktivisták, gazdasági vezetők által végzett közös oktatási munkára a legjellemzőbb, hogy a GMPSZ-nél *Kiss Ferenc* 12 tagú brigádjából egyidőben öten tanultak, hogy befejezzék a 8 általános iskolát. A korszerűbb felépítmény, a hézagnélküli pálya, a modernebb váltó, a pálya nagyobb sebessége, a gépesített fenntartás jó színvonala több tudást, nagyobb szakmai ismeretet, műveltebb embert kíván.

A szocialista brigádmozgalom uj vérkeringést jelent itt az országhatár közelében is. A gazdasági vezetők a munkában, a szakszervezeti bizottság pedig a gazdaságosság javításában való részvétel mellett a kulturális fejlődés és társadalmi tevékenység fejlesztését szolgáló ajánlásokat dolgozott ki. *Az utóbbi években többen járnak moziba, többen olvasnak új könyveket.* Sokat fejlődött a dolgozók egymás iránti felelőssége. Növekedett a közösségért való áldozatkészség.

A szakszervezeti bizottság és a főnökség vezetőjének kezdeményezésére a kunfehértói tó partján többezer társadalmi munkaórával — a selejtezésre került épületek bontása útján nyert anyagokból — *négyszobás hétvégi üdülőházat építettek.* Ebben főként a XXI-es és VI-os pályamesteri szakaszok dolgozói mutattak jó példát.

Kovács Gy. János

Ankét a könnyűacél szerkezetű építkezésről

A MÁVTI filmvetítéssel egybekötött ankétot rendezett a *Vasúti Főosztály* művelődési termében a poliacélvázas könnyűacél szerkezetű építési módról. Az ankétot *Patakfalvi Lászlónak*, a MÁVTI főmérnökének szavai vezették be. *Litvai Tamás* mérnök, a tárcaközi bizottság könnyűszerkezetes programirodájának képviselője tartott megnyitó és vitaindító előadást, majd *Makó Lóránd* mérnök, a Tervfejlesztési és Típustervező Intézet munkatársa ismertette részletesen a poliacélvázas építkezés módszereit és levetítette A poliacélváz című filmet.

Az előadásokat vita követte. *Erdélyi Tibor*, a Vasúti Főosztály 6 C osztályának vezetője a vitát összefoglaló zárószavában hangsúlyozta, hogy el kell kezdeni a vasútnál is a könnyűacélvázas szerkezetű, célszerű és gazdaságos építkezést, nemcsak azért, mert erre kormányrendelet hívja fel a figyelmet, hanem azért is, mert a vasút nagyon nagy hasznát veheti a gyorsan felépíthető, gazdaságos beruházási költségű épületeknek.

EGY ÉVVEL A SZAMOSKÖZI ÁRVÍZ UTÁN

Látogatás Mátészalka és Csenger állomáson

Mátészalka állomáson most — egy esztendővel az árvizet követő újjáépítés megindulása után — még mindig nagy a teherforgalom.

— *Pedig ezt már össze sem lehet hasonlítani azzal a forgalommal* — mondja *Pongrácz Antal* állomásfőnök, — *amit az árvíztől kezdve körülbelül november végéig bonyolítottunk le. Az állomásunkon kirakott vagonok száma mintegy 75 000 kocsival haladta meg a szokásosat. Az itt dolgozó vasutasok azonban a legnehezebb időszakban is derekasan helytálltak. Igaz, erről tud az egész ország...*

Még mindig érkezik az építőanyag

A jelenlegi feladatokat így jellemzi az állomás főnöke:

— *A lakóházak után a középületek újjáépítése, illetve az új középületek felépítése következett.* Ebből a célból *Fehérgyarmaton* az idei nyárra is KISZ-építőtábor létesült. Az összetöredezett, tönkrement utak javításához is folyamatosan érkezik a tömérdek zúzottkő. Ugyancsak rengeteg anyagot igényel a villany- és vízhálózat, valamint a távbeszélővonalak kiépítése. Ez mind tetézi, mondhatnám: *megduplázza idei forgalmunkat.*

A Szamosköz megújulása magával hozza Mátészalka gyorsabb ütemű fejlesztését is. A negyedik ötéves terv időszakában öt nagy iparvállalat idetelepülése várható. *A vasút szállítási feladatait némiképp segíti, hogy még az idén átadják rendeltetésének az újonnan épített, 1200 vagonos tárházat.* A környéken termett almát és burgonyát közúton szállítják oda, ezáltal célszerűbben lehet a további elszállítást ütemezni. A kocsik jobb kihasználása révén — és mert Mátészalkától nagyobb a megengedett tengelynyomás, mint a szárnyvonalakon — 40—50 vagon lesz a napi szükséglet az eddigi 100—150 helyett.

— *Állomásunk bővítésével nem volna szabad várni az ötödik ötéves terv első évéig* — vélekedik Pongrácz Antal. S amint mondja: *ez a város és a megye vezetőinek véleménye is.* — Az utasok, a Mátészalkára bejáró dolgozók tömegeit is nagyon nehéz már elszállítani a régi, kis befogadóképességű motorvonatokkal. Jövőre azonban — illetékes helyen elhangzott ígéret szerint — a Szamosközben is közlekedni fognak a MÁV korszerű, mellékvonali, Diesel-vontatású szerelvényei, a máshol már oly népszerűvé vált „Piroskák".

Naponta 50—60 kocsi

Csengerben is elcsendesült már a tavalyi hatalmas forgalom.

— *Akkor bizony 150—200 vagont is kiraktak ezen a határmenti kis állomáson* — emlékezik *Nagy Antal* forgalmi szolgálattevő, aki társaival együtt végigküzdötte az egész válságos időszakot. — *Most viszont csak 50—60 kocsi érkezik naponta...*

Az élet tehát visszatért rendes, megszokott medrébe. Am az állomás személyzete — *Csiszár László* raktárkezelő, *Soós Zoltán, Bana Gábor* forgalmi szolgálattevők, *Szakszon István* málházó és a többiek akárcsak Nagy Antal — soha nem felejtik el azokat, akik ide jöttek a bajban segíteni. Név szerint sorolják a szombathelyieket, nagykanizsaikat, dunakeszieket, debrecenieket, pécsieket, akik 107 házat építettek fel Csengerben az árvízkárosultaknak. Az áldozatvállalás szép példája elviselhetőbbé tette a kis állomás dolgozóinak nehéz munkáját. is.

— Most már csak egy kívánságunk lenne — mondja Puskás István állomásfőnök, aki alig két hónapja érkezett, miután elődje nyugdíjba ment. — Az állomást a községgel összekötő út csaknem járhatatlan az árvíz óta. Sokan a MÁV-ot szidják miatta, ha összetörik az idáig biztonságosan elszállított áru. Jó volna, ha az illetékesek intézkednének az út sürgős kijavítása ügyében...

Szatmári Jenő István

Bátor cselekedet

Kiáltás hangzott a villamoson...

A MÁV Északi Járműjavítóban van egy csendes, szemüveges férfi, akinek a híre egy-két napra bejárta az országot. Véletlenül keveredett az eseményekbe, de bátor tette, emberi magatartása tudatos viselkedéséről tanúskodik. Mi is történt azon a bizonyos napon? — kérdeztük *Csorvási Mártontól*, szépen berendezett Harmat utcai új lakásában.

— *Hatéves kisfiammal vendégségben voltunk egy barátomnál* — emlékezik vissza —. Villamossal jöttünk haza Kőbányáról, az ablaknál ültünk, s a gyerek szokásosan sokat kérdezett. Figyelmesen magyaráztam, csak az utcát néztük. Egyszer csak kiáltás hasított át a zsúfolt peronon: *„Jaj, vigyázzanak, kés van nála!"* Felrezzentem, és láttam, hogy az emberek egymást gyömöszölve tolakodnak a kocsi túlsó végébe. A gyereket hirtelen mozdulattal letettem az ölemből *és odaugrottam, ahol egy alacsony, idősebb férfi egy fiatalembert szúrkált. Amikor kivertem kezéből a kést, levágott a villamosról.* Iszonyúan részeg volt, beszélni is alig tudott. Sajnos, mire a mentők megérkeztek, a fiatalember már elvérzett. A gyilkost átadtam a rendőröknek, majd az izgalomtól gyalog folytattuk utunkat hazafelé.

Az Északi Járműjavító fődarusa befejezi a történetet, s aztán csendesen ülünk percekig, még mindig az átélt és elmondott esemény hatása alatt. *Csorvási Mártonnak három gyermeke van, s akkor egy pillanatig sem gondolt arra, hogy kockán forog az élete.* Pedig szereti az életét, családját, munkahelyét, mindent, ami körülveszi. De ma is úgy vélekedik, hogy igazából csak az tudja becsülni a magáét, aki másokért is felelősséget vállal.

— molát —

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 28. számból: 111180/1971. 3. A. Csepel és Rakosszentmihály szertárak megszüntetése.

112181/1971. 3. A. A Központi Ellátó Szertárfőnökség megszüntetése.

106860/1971. 4. D. Az építési-szerelési és a vas-, fém-, gépipari termékberuházások helyszíni szerelési munkáinak elszámolásáról szóló utasítás módosítása.

A 29. számból: 112200/1971. 4. D. A MÁV beruházási munkáival összefüggő különféle szállítási teljesítmények igénybevételére és azok elszámolására vonatkozó utasítás módosítása és kiegészítése.

Nyílt levél

egy újítás szakvéleményezőjéhez

K. Molnár Péter még 1968-ban javaslatot nyújtott be *a Vasúti Főosztály 7. szakosztályára* a térvilágítási aceloszlopok földelésére vasúti sínek felhasználása tárgyában. A Vasúti Főosztály 7. C. osztálya a javaslatot elutasította azzal, hogy a szabványokból ismert megoldást tartalmaz, valamint a védőföldelési rendszerek alkalmazására vonatkozóan *a Műszaki Egyetem* a vasút megrendelésére tanulmánytervet készített és annak jóváhagyása 1968. június végén várható.

Az újító nem nyugodott meg az elutasításban és indokait felsorakoztatva felülvizsgálatot kért a szakszervezettől. A szakszervezet közgazdasági osztálya a kérelmet indokoltnak tartotta és kérte a 7. szakosztály vezetőjét az intézkedés megtételére. A közgazdasági osztály átiratát, valamint az újító indokait a Vasúti Főosztály 7. szakosztály 1968. július 5-én kapta meg. A vezetői intézkedés folytán a felülvizsgálat hat nap alatt a 7. C. osztályra került, ahol *dr. Dezséri Kálmánt* jelölték ki szakvéleményezőnek.

Az idézett kormányrendelet 13. §. (1) bekezdése előírja, hogy a vezetőnek az ügyet 15 napon belül meg kell vizsgálnia. Ezt a határidőt sajnos, nagyon gyakran túllépik, de ez esetben a 7. szakosztály szakvéleményezője a késedelmes ügyintézésnél fennálló minden eddigi csúcsot megdöntött. 1968. július 12-től—1971. július 8-ig ugyanis az újítással nem törődött.

A VUSZ 2. §-a kimondja: *„A MÁV területén az újítómozgalom a gazdasági munka szerves része".* E szabályzat szerint, jelen esetben a szakvéleményező nem dicsekedhet gazdasági munkájának jó ellátásával, de felvetődik az ellenőrzéssel kapcsolatos felelősség is. Hogyan tudja megkövetelni a beosztottaktól a fegyelmezett munkát az a vezető, aki ilyen példát mutat feladatának ellátásában.

A VUSZ 34. §. (1) b. pontja kimondja: *„A szakvéleményező személyében felelős a szakvélemény szakszerű és határidőre történő elkészítéséért."* Vajon hogyan lehet értékelni ebben az esetben a szakvéleményező felelősségét? Három év alatt kialakított szakvéleményében ismételten a szabványok előírásait idézi, majd eljut odáig, hogy a Műszaki Egyetem tanulmánytervét, melyet a vasút rendelt meg, most van jóváhagyás alatt. *Miért kellett ehhez három évig várni, hisz ezt már az első elbíráláshoz is leírták?*

Skultéti Emánuel

Mit mond a paragrafus

a munkaviszonyban álló öregségi, valamint rokkantsági nyugdíjasok táppénzjogosultságáról

A DOLGOZÓK társadalombiztosítási nyugdíjáról szóló rendelkezések lehetővé teszik, hogy az öregségi, valamint a rokkantsági nyugdíjas *nyugdíjának korlátozása nélkül általában évi 6000 forint összegű munkabérben, keresetben részesülhet.* Az elmúlt időben egyes helyeken úgy értelmezték ezt a rendelkezést, hogy az évi 6000 forint keretösszegig olyan öregségi, illetőleg rokkantsági nyugdíjban részesülő személynek is folyósították táppénzt, *aki nyugdíjazása után nem létesített munkaviszonyt,* vagy ha igen, rokkanttá nyilvánítása után ténylegesen nem dolgozott. A jogszabályok helyes értelmezése és az egységes gyakorlat kialakítása érdekében szükségesnek látszik a munkaviszonyban álló öregségi, valamint rokkantsági nyugdíjasok táppénzjogosultságára vonatkozó rendelkezések rövid magyarázata.

Ha az öregségi nyugdíj megállapítása után a nyugdíjas nem lép újból munkaviszonyba, a nyugdíjának megállapítását megelőző munkaviszonya alapján nem jogosult táppénzre. Eszerint tehát csakis az az öregségi nyugdíjas kaphat táppénzt, aki nyugdíjának megállapítása után akár ugyanannál, akár más munkáltatónál újból munkaviszonyt létesít és a táppénzre jogosultság egyéb feltételeivel is rendelkezik.

HASONLÓ A HELYZET a rokkantsági nyugdíjban részesülő dolgozó táppénzjogosultságának elbírálásánál is. *Ha a rokkantsági nyugdíj megállapítása után a rokkantsági nyugdíjas munkaviszonya megszűnik, a rokkantsági nyugdíjának megállapítását megelőző munkaviszonya alapján táppénzre nem jogosult.* Ha viszont a rokkantsági nyugdíjas munkaviszonya továbbra is fennáll, táppénzre abban az esetben jogosult, ha rokkantsági nyugdíjának megállapítása után ténylegesen munkát végzett és az utolsó munkában töltött napot követően 15 napon belül válik keresőképtelenné.

A táppénz összegének kiszámításánál az öregségi, valamint a rokkantsági nyugdíj megállapítását *megelőző munkabér nem vehető figyelembe.* Például: a dolgozó 1971 március 1-től öregségi nyugdíjban részesül, de mint nyugdíjas ugyanettől kezdve munkaviszonyba lép. Április 10-én keresőképtelenné vált. Munkabére január és február hónapban 2500 forint volt. Március hónapban — mint plusz munkaviszonyban álló nyugdíjas 1000 forint munkabért kapott. *A nyugdíjas dolgozó táppénzét a március havi 1000 forint munkabér alapján kell kiszámítani és folyósítani.*

Ha a nyugdíjas dolgozó a keresőképtelenség tartama alatt eléri az évi keretösszeg határát, a táppénzt folyósító szerv köteles a dolgozót felhívni arra, hogy írásban közölje, *nyugdíjat kíván-e igénybe venni, vagy táppénzt.* Az évi keretösszeg elérése után a nyugdíjas dolgozónak öregségi nyugdíja mellett táppénz nem folyósítható, vagy fordítva. táppénzfolyósítás mellett öregségi nyugdíja nem folyósítható. Megjegyezzük, *hogy az öregségi vagy rokkantsági nyugdíjban részesülő dolgozó részére év végi részesedés után abban az esetben is jár táppénz, ha azzal az évi keretösszeget túllépi.*

AZ ISMERTETETT eltérő szabályokon kívül az általános rendelkezéseket kell alkalmazni a nyugellátásban részesülő dolgozókra mind a folyamatos, mind a megszakítás nélküli munkaviszony megállapításánál, mind pedig a táppénz kiszámításánál és folyósításánál.

Ha nagy feladatokra vállalkoznak, munkájukban akkor sincs lemaradás

A debreceni járműjavítóban a *Kilián György* szocialista brigád nemrég kapta meg *a MÁV kiváló brigádja* kitüntetést. *Kontra Miklós*, a brigád fiatal vezetője a következőket mondotta a kitűzött célokról és az eddigi eredményekről:

— *Hat éve alakultunk, s a jelenleg 16 főnyi közösség nyolcvan százaléka a kezdettől fogva együtt dolgozik. Jól összeszoktunk, mindenben segítjük egymást...* Az első oklevél, majd a zöld- és a bronzkoszorús jelvény, illetve a kiváló cím megszerzéséig az egész brigád kifogástalanul, selejtmentesen végezte feladatát, és a társadalmi munkára tett vállalásait is mindig teljesítette. A jövőben ugyanígy szeretnénk dolgozni.

Az üzemrész pénztára

— Milyen kulturális vállalásaik voltak az utóbbi esztendőben? — kérdeztem.

— Tavaly például mi is indultunk a megyei tanács által rendezett jubileumi vetélkedőn, s Hajdú-Bihar megye összes szocialista brigádja közül *nekünk sikerült elnyernünk a több fordulós verseny győztesének járó 15 000 forintos első díjat.* Az összeg egy részét a brigádot képviselő csapat tagjai kapták, a többi pénzt beadtuk az üzemrész pénzárába.

— Milyen pénztára van az üzemrésznek? — kíváncsiskodtam.

— *Üzemrészünkben három brigád dolgozik* — válaszolta Kontra Miklós. — *A tagok minden hónapban tíz forint „tagdíjat" fizetnek, s ezzel együtt minden jutalompénz is a közös kasszába kerül.* Ebből fizetünk segélyt a rászorulóknak, s fedezzük a közös rendezvények kiadásait. Folyóiratokat is járatunk. Rendszeres előfizetői vagyunk a *Magyarországnak*, jár a *Brigádélet*, a *Magyar Vasutas*, a *Fáklya* stb. Vállalásaink között szerepel továbbá, *hogy mindenki részt vesz valamilyen szemináriumon.* Az elmúlt oktatási évben brigádunkból négyen párt-, négyen KISZ-oktatásban, a többiek pedig szakszervezeti oktatáson vettek részt. A szakmunkásképző tanfolyamot is mindenki elvégezte, akinek el kellett végeznie.

Beszélgetés közben belelapoztam a brigád naplójába. Megakadt például a szemem a következő bejegyzésen:

„Beszámoló — 1971. április 14. — *Ládas Sándor és Konyári Sándor összefoglalta a tagság előtt az elmúlt két hét főbb politikai eseményeit."*

A kis közösség tehát nem elégszik meg csupán a szemináriumok látogatásával, hanem állandóan nyomon követik az eseményeket, felhasználva értékelésüknél a tanultakat. Most ismét összejövetelre készülnek a tagok.

Havi 4 óra társadalmi munka

— Mi ennek a célja?

— A megyei tanács *Korunk valósága* címmel újabb vetélkedőt rendez. Természetesen ismét beneveztünk. Az első akadályokon már túl is vagyunk, a feladatok érdekesek, tanulságosak voltak...

— S van-e újabb társadalmi munka?

— *Van, állandóan. Havi négy óra a brigádban önként vállalt kötelesség, ezenkívül otthon, a lakókörzetben vagy a megyei tanácsnál is vállalunk társadalmi tevékenységet...*

Belépett közben *Jakab József* az ajtón. Tanácsért jött a brigádirodába. Amikor megtudta, hogy miről beszélgetünk, elmondta, hogy egy-egy brigádrendezvény előtt szinte valamennyi brigádtag az üzemben „lakik".

— A legjobb érzés számunkra, hogy nálunk, a légféklakatosoknál akkor sincs a munkában lemaradás, ha nehezebb tettekre vállalkozunk — mondotta. — A munkánk akkor is pontos, megbízható...

Sok mindenről beszélgettünk még, de én már ebből is jól értettem, hogyan, mivel érdemelte ki a *Kilián György* szocialista brigád a magas kitüntetést.

Fazekas Ágnes

NAPONTA 1500 UTAS

Barcson nem okoz gondot az utánpótlás

Somogyország gyorsan fejlődő iparával az utóbbi időben a közepesen fejlett megyék sorába verekedte magát. Egymás után kaptak városi rangot a nagyközségek. Hol lesz a legközelebbi várossá avatás? Alighanem *Barcson.*

A Dráva partján fekvő helység kőhajításra van a jugoszláv határtól. *Az utóbbi években meggyorsult a forgalom, pezsgővé, elevenné vált itt is az élet.* A gomba módra szaporodó üzemek sorában, a vasipartól az építőiparig mindenféle vállalat megtalálható. De a lakosság gazdagságát továbbra is a 10 ezer holdas *Vörös Csillag* Termelőszövetkezet biztosítja, amelynek korábban *Losonczi Pál* volt az elnöke. most pedig öccse, *Losonczi Mihály* vezeti. Már említett sajátos helyzeténél fogva *Barcs nagy tranzitforgalmat bonyolít le Jugoszlávia és Olaszország felé.* Sokszor öt zágrábi autóbusz is megfordul naponta, hozza-viszi a turistákat. Ilyenformán növekszik a község tekintélyével a vasút, az állomás jelentősége is. Ötfelé ágazik a barcsi vonal, ötfelől futnak be minden nap az áruval megrakott tehervonatok és a személyszállító szerelvények. Hogy a forgalmat szemléltessük, elég annyit elmondani: *naponta 1500 utas fordul meg a tornácos állomásépületben.*

— *Kinőttük már mi is a gyerekruhát* — mondja *Szabó József* állomásfőnök. — *Legutóbb a járási vezetőkkel a pécsi igazgatóságon jártunk és kértük, hogy öltöztessék korszerűbb formába a felvételi épületet. Igéretet kaptunk, hogy mire várossá leszünk, ez is elintéződik.*

A járásban számítanak a vasutasokra. Szabó Józsefet a pártbizottságba is beválasztották. *Nemrégen négy vasutas család kapott új otthont Barcson.* Igaz, a vasút gazdasági eredményei jelentősen segítik a helyi vállalatok, intézmények munkáját.

— Legutóbb elnyertük az élüzem címet — mutatja az állomásfőnök az oklevelet. — Különösen büszkék vagyunk szocialista brigádjainkra, amelyek közül *Csikesz József* és *Horváth József* kollektívája kiemelkedően dolgozik. Nálunk nem jelent gondot a vasutas utánpótlás sem. *A vonatkísérők, akiknek többsége nő, háromezer forint felett keresnek.* Ezt jól tudják a környéken és mindig akad jelentkező, aki alig várja, hogy bejusson közénk. A jó gazdasági eredmények alapja a szilárd és egységes közösség, valamint az a kapcsolat, amely az állomás és a helyi vállalatok között kialakult. *Pontos és megbízható partnerek vagyunk, akik a megrendelők legkülönbözőbb kívánságait is kielégítik.* Ha kell irányvonatokat indítunk a kavicsbánya rakományával Pécs felé, ha kell különleges kocsikat bocsátunk a fűrészüzem rendelkezésére, hogy teljesíteni tudják nyugati exportkötelezettségeiket.

Molát Ferenc

Nem hiába sürgettük...

Régi problémát orvosoltak *Tapolca* állomáson azáltal, hogy korszerű higanygőzlámpákkal szerelték fel a vagonok ki- és berakására, mérlegelésére, rendezésére szolgáló három sínpárt. A korábbi sürgetés — úgy látszik — nem volt hiábavaló.

A munka most már biztonságosabb, s a kellő erejű fény távoltartja az esetleges vagonfosztogatókat is ettől a viszonylag félreeső területtől.

Bognár Károly

Melyik a VI. vágány?

Egyik állomáson idős nénike fordul az ügyeletes tiszthez és megkérdezi:

— Mondja kedves, melyik vágányról indul a pesti vonat?

A kérdezett udvariasan válaszol:

— A hatodikról.

A néni elballag, de tíz perc múlva újra visszatér és megkérdezi:

— Tessék mondani, melyik a hatodik vágány?

— Ki van írva — válaszol a vasutas és a kérdéses vágány felé mutat.

— Nem látok én ott semmilyen számot, csak egy Vé betűt, meg utána egy I-t.

— Az az mama — mosolyog a vasutas. — A vágányokat római számmal jelzik.

A néni kissé bosszúsan megcsóválja a fejét és csak ennyit mond:

— Azért írhatnák nálunk a számokat magyarul is.

Kisvárdai János

Nyaralás Balatonakarattyán

A debreceni csomópont három szolgálati főnökségének dolgozói — a szakszervezeti bizottságok kezdeményezésére és a Vasutasok Szakszervezete anyagi támogatásával — részt vállaltak a DVSC természetjáró-szakosztály *balatonakarattyai* hétvégi üdülőtelepének felújításában. Ezzel tulajdonképpen lehetővé vált az is, hogy vasutasok és családtagjaik nagy számban egy hétig a Baltonnál üdüljenek.

A vontatási főnökségtől például 32 dolgozó végzett 3—4 napos társadalmi munkát, összesen 752 órát teljesítve. Kiemelkedő érdemeket szerzett *Kolozsvári István* brigádvezető és *Tóth Ernő* szakmunkás, aki háromszor jelentkezett társadalmi munkára.

A közös megmozdulás eredményeként csak a vontatástól 18 vasutas és családja nyaral a Balatonnál július elseje óta.

Marosán Pál

Jubileumi hangverseny

72 éves a szombathelyi járműjavító „Haladás" munkáskórusa

Bennsőséges ünnepségre került sor július 10-én a szombathelyi járműjavító művelődési házában *a Haladás munkáskórus 75 éves jubileuma alkalmából.* Az ünnepi közgyűlésen ott voltak a miskolci *Erkel*-kórus, a *ceglédi* vasutas vegyeskar, a szentgotthárdi *Liszt Ferenc* kórus, a szombathelyi *Madrigál*-kórus képviselői. Részt vett az ünnepségen a jugoszláviai Muraszombatról a *Stefan Kovács* vegyeskar és a lengyel *katowicei* vasutas vegyeskar.

Az ünnepségen *Kovács Lajos*, a művelődési ház igazgatója mondott beszédet. A 75 éves múlttal rendelkező kórus a felszabadulás óta lelkesen szolgálja a szocialista kultúra ügyét. Aktív résztvevője és rendszeres szereplője az országos dalos találkozóknak. *Siófok, Budapest, Gyula, Miskolc, Nagykanizsa, Szolnok, Székesfehérvár, Sopron* és *Szombathely* a sikerek színhelyei. Fejlődésük állomásait tanúsítja a háromszor kapott aranykoszorús minősítés, s az 1962-ben kapott *Szocialista kultúráért* kitüntetés.

Az ünnepi beszéd elhangzása után került sor a kitüntetések, ajándékok és zászlószalagok átadására.

Molnár Jenő, aki a kórusnak 42 év óta tagja, *Németh Pál* és *Tóth Kálmán* az énekkar vezetője *Szocialista kultúráért* kitüntetést kapott. Ezután került sor az ajándékok és a jutalmak átadására, majd a területi bizottság, SZMT és a résztvevő énekkarok vezetői elismerő szavak kíséretében kötötték fel a Haladás munkáskórus zászlajára az emlékszalagokat.

Az ünnepséget hangverseny zárta, amelyen a jubiláló munkáskóruson kívül a jugoszláv Stefán Kovács vegyeskar, a katowicei vasutas vegyeskar, a szentgotthárdi Liszt Ferenc kórus és a szombathelyi Madrigál-kórus szerepelt nagy sikerrel.

Forró sikerek Balatonföldváron

Egy fesztiválon öt díjat nyert a Törekvés művészeti együttese



Jelenet a Törekvés népi táncegyüttes műsorából (Balogh Lajos felv.)

A balatonföldvári *Folklór Fesztivál* nagydíját, a zenei díjat, a férfi szólótánc első díját és a kanásztánc harmadik díját az Északi **járműjavító** Törekvés Művelődési Központjának tánckara és zenekara nyerte el.

Nem véletlenül jelentek meg a szakemberektől efféle nyilatkozatok a fesztivál után: *„Nagy lelkesedés, kiváló művészeti tudás, fegyelem és elsöprő lendület jellemezte a MÁV Törekvés-együttes balatonföldvári fellépését..." „Ez az együttes most, Földváron bizonyította be igazán, hogy kiváló, élvonalbeli táncegyüttessé nőtte ki magát..."*

Az elismerés jogos. Nehéz, mindennapos, fárasztó próbák, sok-sok lemondás gyümölcse ez. A sikersorozatban fontos szerepe volt a két koreográfusnak — *Manninger Miklósnak* és *Manninger Györgynek*, — *Végvári Rezső* zeneszerző színvonalas számainak, a *Berki László* vezető primás által dirigált népi zenekarnak.

A siker azért is örömmel tölti el a vasutas közvéleményt, mert ez az együttes képviseli hamarosan a magyar folklór művészetet az angliai *Billinghamban* megrendezésre kerülő, idei *Nemzetközi Folklór Fesztiválon.* Az idő rövid, hiszen augusztus 10-én utazik együttesünk Angliába. Tagjai mindennapos próbákon készülnek ismét a jó szereplésre.

Az *Angol Televízió* egyébként augusztusban 15 perces adást közvetít vasutas művészeti együttesünk műsorából.

MEGJEGYEZZÜK

Ez bizony sajtóhiba

Évek, évtizedek óta hordjuk zsebünkben a vasutasok zöld vagy piros színű arcképes igazolványát. A keménykötésű borítólap külsején ott az aranybetűs felirat: *Magyar Menetkedvezményi Egyesség.* Ugyan kinek tűnne fel, hogy nyelvünk törvényei szerint helyes-e az „Egyesség" szó?

A közelmúltban levelet kaptunk Gyöngyösről, *Liptai Ferenc* ellenőrtől, s azt írja többek között: *„Kérem, vigaszt aljanak meg, hogy az igazolványra nyomott „egyesség" tulajdonképpen sajtóhiba. Én ugyanis szeretnék ahhoz az »egyezség«-hez tartozni, amelynek a MÁV is tagja. Ha ez így lesz, akkor megnyugodva mondhatom, hogy »egyességben« vagyunk."*

A fogas kérdés tisztázása érdekében megkerestük nyelvünk tudósait, a *Magyar Tudományos Akadémia* és a *Művelődésügyi Minisztérium* illetékes szakembereit. Kifejtették, hogy a helyes írásmód szerint valóban *Magyar Menetkedvezményi Egyezségről* beszélhetünk. A z s-sel írott szó azt jelenti, hogy különböző személyek, szervek, intézmények között megállapodás, megegyezés jött létre, szerződést kötöttek egymással. A két s-sel jelölt formában a szó összhangot, megértést fejez ki, de a köznyelv ezt már ebben az értelemben sem használja. Kivéve, ha a „szentek egyessége" kerül valamilyen írásmúbe.

— Vajon menthető-e a Magyar Menetkedvezményi Egyesség írásmód azzal, hogy régen, évtizedekkel ezelőtt nem számított helytelennek, helyesírási hibának a két s-betű? — kérdeztük.

— *Nem* — hangzott az akadémikusok válasza. — *A hivatalos szervektől, intézményektől joggal várható el, hogy mindenkor a mai, a helyes írásmódhoz igazodjanak.*

Új igazolványok, nyomtatványok készítésénél ezt tehát „illik" figyelembe venni.

(k)

Mucsi bácsi, meg a többiek

Gábor Gyurka délután lélekszakadva robogott be a kisközbe:

— *Katonavonat gyütt!*

Éppen bigéztünk. *Vigh Ernő* kezében megállt a hosszú lapos ütő, amelynek élével lecsapni készült a két végén kihegyezett, henger alakú, kurta bigére, hogy aztán a felpörgetett kis hengert az ütő lapos oldalával jó messzire röpítse.

— *Katonavonat gyütt* — ismételte Gyurka, most már nyugodtabban, de ellentmondást nem tűrő hangon hozzátette:

— *Mönnyünk!*

A bigét, az ütőket hang nélkül átdobtuk Ernőék házának alacsony deszkakerítésén és ahányan voltunk szaladni kezdtünk az állomás felé, most már felszabadult ordítozással. Közben szembetalálkoztunk Gyurka bátyjával, Dezsővel. Ő nem izgult, hosszú lépteivel közeledett és a pár évvel idősebbek fölényével vetette oda:

— Törökök!

— *Hű, a zannyát, törökök, siessünk* — hördült föl *Fejes Laci* és mivel ő volt a legfutósabb, elsőnek fordult ki a Mátyás utcára. Mi lihegve utána, csak a nálunk jóval kisebb öcsém bőgött a sor végén messze elmaradva, s könyörgött, várjuk meg.

Hátra se néztünk, rohantunk tovább. Szerencsére nem kellett messzire menni. *Ott volt az állomás alig 200 méternyire s egy-kettőre odaértünk a nagy, sárga épület végének rácsos kapujához. Megtorpantunk. Zárva volt.* Nem lepődtünk meg, mert ha katonavonat érkezett, ezt a kaput rendszerint bezárták, nehogy a katonák kimehessenek a pályaudvarról és szétszéledjenek a környéken. Már éppen a főbejárathoz akartunk kerülni, amikor föltűnt *Mucsi* bácsi. Kórusban kezdtük kérlelni:

— *Mucsi bácsi, nyissa ki!*

Mucsi bácsi ezidő tájt még fiatalember volt, alighanem innen a negyvenen. Szép, hosszú, tömött barna bajszával, magas tetejű, kissé már viseltes. csáléra álló vasutas csákójával a hódmezővásárhelyi nagyállomáson *ő jelentette nekünk a legnagyobb tekintélyt, noha tudtuk, hogy málházó.* De mert mint ügyes, mozgékony ember mindenütt ott volt, ahol kellett, intézkedett, sok ügyes-bajos dolgot elintézett, minket pedig Kállay utcai, Mátyás utcai, Kistópart utcai gyerekeket kedvelt, mi is szerettük hát őt és szemünkben ő volt: *a vasutas.* Nem mondom, tiszteltük *Kádár* bácsit, a kapust is, de tőle féltünk egy kicsit, mert nem komázott velünk, nem tűrte, hogy rendetlenkedjünk a peronon, azt pedig különösen nem. hogy a vágányok közt futkározzunk. *Szép szál, nagydarab ember volt. emelt fővel, szigorú tekintettel sétálgatott a peronkerítés előtt,* tisztelgett, amikor szedte a jegyeket a kitóduló utasoktól. vagy nyitotta a peron ajtaját a beszállóknak.

Na, Mucsi bácsit most se kellett sokat kérni, lopva körülpillantott és már nyitotta is a kaput. Mint a villám vágódtunk be és gyorsan eloszolva tartottunk a legutolsó vágány felé, ahol a katonavonatok szoktak állni. Az első világháború második évét éltük, s noha apáink szinte kivétel nélkül a fronton voltak már akkor, mi apa nélkül növekedő, elvadult kiskölykök, *játéknak tekintettük a háborút, izgalmas látványnak a Szegedről Vásárhelyen keresztül menesztett katonavonatokat.*

Hanem a törökök! Ilyet még nem láttunk. Ez igazán rendkívüli esemény volt! Kíváncsian közeledtünk vonatukhoz. Nagyon barátságosan fogadtak. Félholddal díszített tarka kis zászlókat ajándékoztak nekünk. Fel is kapaszkodtunk közéjük a vagonba. *Persze itt is Fejes Laci volt az első, de rá is fizetett,* mert egy hosszú szőrű, furcsa kis ló alaposan beleharapott a hátába, úgy, hogy hetek múlva is látszott fogainak a helye.

Így teltek a hetek-hónapok a jövő-menő katonavonatok között, sok élménnyel, rengeteg különös benyomással. Aztán iskolába kerültünk, megszoktuk a háborút. nem nagyon érdekeltek már bennünket a katonavonatok.

Ekkor szerettem meg igazán Mucsi bácsit, meg a többi vásárhelyi vasutast. Virágos főnök urat is ismertem, meg *Császtvay* bácsit, aki ha jól sejtem, a pályafenntartásnál dolgozott. Na és *Göndös* bácsit, a forgalmi szolgálattevőt, aki olyan kedves volt, hogy még értesítést is küldött, ha szabadságos katonákkal érkező vonatról értesült.

Úgy tudom, azóta többnyire mind elmentek már szolgálni arra a távoli nagy állomásra, ahol a túlvilági vonatok forgalmát bonyolítják, ha egyáltalán van ilyen állomás. Csak Göndös bácsiról, a kedves hajdani forgalmistáról hallottam nemrég, hogy 80. életéve körül Szegeden él közmegbecsülésben, a nyugdíjas vasutasok nagy családjában.

Érdekes, hogy közülünk, akkori vásárhelyi nagyállomási süvölvények közül senki sem lett vasutas, *pedig hogy szerettük, tiszteltük a sínek világát,* milyen mélyen fogadtuk magunkba ezt az első gyermekkori nagy élményt, az első kalandok korát. *A vasutasokat, akik szinte eszményképeinkké váltak és úgy vésődtek emlékezetünkbe, mint különösen tiszteletreméltó embereket.*

De ha nem is vált egyikünkből sem vasutas, *e sorok írója, aki a vasutas újság betűvetői közé tartozik, hadd tisztelegjen emléküknek.* Hadd küldjön utánuk üdvözletet, utánuk, akik részesei voltak a magyar vasút történelmének egy olyan korszakban, amikor különösen nehéz volt a szolgálat. de ők — most már felnőtt fejjel tisztán látom — mindig derekasan teljesítették kötelességüket. megfeleltek hivatásuknak és nemcsak nagyszerű vasutasok, hanem érző, melegszívű, derék emberek is voltak.

Szász Ferenc

Bélyeggyűjtés a sporttörténet jegyében

A vasutasszakszervezet és a MABEOSZ közreműködésével július 9-től 18-ig Dunakeszin megrendezett *Országos Vasutas Olimpiai és Sportbélyeg Kiállítást* sokan tekintették meg a járműjavító *József Attila* Művelődési Központjában.

A filatelisták körében osztatlan sikert aratott például *Simándy Béla* (Szeged) gazdag anyaga, amelyből az 1896—1952 közötti olimpiákon és a Grenoble-ban 1968-ban rendezett téli olimpia alkalmából kiadott bélyegeket tekinthették meg a látogatók. *Mester János* (Nagykőrösről) a rendező országok olimpiai bélyegeit és első napi borítékjait mutatta be, 1896-tól napjainkig, nagyon ízléses és tetszetős elrendezésben. A budapesti *Szempiás Ferenc* csaknem teljes, magyar „Sportbélyegzések" című anyaga és a szintén budapesti *Giday Endre* „Carte Maximum" sorozata is nagy elismerést váltott ki.

A dunakeszi gyűjtők kiállításából *Szekeres Sándor* „Sportesemények a bélyegeken" és *Szakács Tibor* „Romániai sportbélyegei" című gyűjteménye emelkedett ki. Érdekesség volt az is, hogy itt került első ízben bemutatásra *Maracskó Pál* elcsúszott színnyomású, római olimpiai blokkja, amit a gyűjtők nagy része eddig nem ismert.

A legnagyobb gyűjtemények közé sorolható *Papp József* (Győr) anyaga is; ebből nagy sikert aratott az 1956-os olimpia 52 féle bélyegzése, ezenkívül az 1964-es és az 1968-as olimpia bélyegei keltettek elismerést. *Visi Ferenc* (Budapest) az 1966-os, angliai labdarúgó-világbajnokság bélyegeivel, *Szendrei Sándor* (Dunakeszi) pedig a Távol-Kelet sportbélyegeivel nyerte el a látogatók tetszését. Szépek, érdekesek voltak a miskolci *Szabó Géza* és *Kocsis Dénes*, a sárospataki *Ivancsó József*, a budapesti *Miklós Géza, Szőke Dénes*, a hódmezővásárhelyi *Csongor Lajos*, a kecskeméti *Funák Károly* és *Kassai János*, a soproni *Káspár Hermina* gyűjteményei is. Az ifjúságiak közül *Szekeres József, Csaboda Ferenc, Szőke Attila, Szekeres Ildikó, Szekeres László* és *Rátki Ilona* bizonyította, hogy jó érzékkel, tehetséggel foglalkoznak gyűjtéssel.

A kiállítás színvonalas rendezéséért *Szekeres Sándort* és *Juhász Antalt* illeti dicséret.

UTAZÁSKOR

pályaudvari pavilonjainkban vásárolhat

AJÁNDÉKOT, ÉDESSÉGET, TRAFIKÁRUT

UTASELLÁTÓ



INNEN-ONNAN

— **Szép sikereket értek el a** Nyugati Vasutas versenyzői külföldi és hazai sakkversenyeken. A Luxemburgban rendezett nemzetközi versenyen Dely Péter holtversenyben első helyen végzett megelőzve több neves ellenfelét.

— **A Mosonmagyaróvárott megrendezett** versenysorozat mesterjelölt csoportjában az első két helyen, kiemelkedve a mezőnyből, a vasutascsapat két sakkozója, Poór Sándor és Koppányi István végzett 10, illetve 9,5 ponttal (11-ből), míg Barta Zsuzsa női versenyző férfi I. osztályú minősítést szerzett.

— **Felsőbb osztályba jutottak.** A Békéscsabai MÁV SK labdarúgó csapata évek óta az élcsoportban végzett a megyei I. osztályban. A szakosztályban folyó nevelő munka ebben az évben megérlelte gyümölcsét. A csapat egy pont előnnyel megnyerte a bajnokságot és bekerült az NB III-ba.

— **Üzemi bajnokságok.** A békéscsabai csomóponton kispályás labdarúgásban, asztaliteniszben és sakkban mintegy háromszázan versenyeztek a vasutas kupáért. Labdarúgásban a motorműhely, asztaliteniszben a TBFF, sakkban az állomás csapata végzett az első helyen.

— **A vasutasszakszervezet szegedi területi bizottsága** ebben az évben is a vasutasnapon rendezte meg az üzemi bajnokságok területi döntőit. A sakkozók Szentesen, az asztaliteniszezők Békéscsabán, a tekézők Kecskeméten, a kispályás labdarúgók pedig Kiskunhalason mérték össze tudásukat. A sakkbajnokságot Szentes állomás nyerte, asztaliteniszben Hódmezővásárhely, tekében Kecskemét állomás, kispályás labdarúgásban pedig a békéscsabai vontatási főnökség csapata végzett az első helyen. A döntőket mind a négy csomóponton szépszámú közönség nézte végig.

Hat csomópont bajnokcsapata vett részt a pécsi területi bizottság kispályás labdarúgó tornáján. A tornát, illetőleg a területi bizottság vándorserlegét, a vele járó 1000 forint értékű sportfelszereléssel, a bátaszéki vontatási főnökség csapata nyerte. A második helyen végzett dombóvári vontatási főnökség 800, a harmadik dunaújvárosi vontatási főnökség 600 forint értékű sportfelszerelést kapott.

ÜNNEPI KÖZGYŰLÉS

50 éves a Soproni Vasutas Sport Egylet

Az újjáépített, impozáns látványt nyújtó művelődési központ ünnepi díszben fogadta július 18-án a *Soproni Vasutas Sport Egylet* megalakulásának 50 éves jubileumi ünnepségére érkezőket. Az I. emeleten kiállítást rendeztek az egyesület versenyzői által nyert díjakból, az ötven év sikereiről számot adó újságokból, az eredményeket elért versenyzők fényképeiből. Az ízlésesen megrendezett kiállítást nagy érdeklődéssel nézték végig az ünnepségre érkezettek.

Tíz órakor kezdődött a jubileumi ünnepi közgyűlés. *Borsodi István*, a csomóponti pártbizottság titkára, a közgyűlés elnöke üdvözölte a különböző szervek megjelent képviselőit, az egyesület volt és jelenlegi sportolóit, a vendégeket, szurkolókat. Az üdvözlő szavak után *Horváth István* elnök emelkedett szólásra, hogy megtartsa ünnepi megemlékezését az elmúlt 50 évről. Beszámolójában többek között megemlékezett arról, hogy 1921. április 19-én *Schmith Oszkár* javaslatára alakították meg az egyesületet. Meleg szeretettel köszöntötte az ünnepi közgyűlésen megjelent *Semjényi Oszkárt* és *Németh Kálmánt*, akik részt vettek az alapító ülés munkájában.

A megalakuláskor csak labdarúgó-szakosztály működött, az egyesület színe a *lilafehér lett*. A fejlődés azonban töretlen volt és 1932-ben már hat szakosztály működött.

Megalakulás után pályagondokkal küzdöttek, de a vezetőség lelkes munkája eredményeként 1925-ben már hozzákezdtek a pályaépítéshez, melynek költségeit — *Bajcsy-Zsilinszky Endre* közbenjárására — az Országos Testnevelési Tanács biztosította és 1926. szeptember 5-én megtörtént a pályaavató ünnepség.

Az évek múltak, a *legeredményesebben a labdarúgók szerepeltek*, kétszer nyertek NB II-es bajnokságot. *Kőmüves Imrét* az a megtiszteltetés érte, hogy részt vett az 1936-os berlini olimpián szerepelt magyar válogatottban. A háború alatt teljesen tönkrement sporttelep helyett a felszabadulás után megkapta az egyesület a *Rákóczi Sporttelepet*, s azóta is ez ad otthont a jelenlegi tíz szakosztálynak. *A sporttelep a GYSEV és a Vasutasok Szakszervezete anyagi támogatásával már eddig is nagy fejlődésen ment át, de az igazi előrelépés a következő évben valósul meg.* Az épületkomplexumban helyet kap egy vendéglátóegység, turistaszálló, automataiker tekepálya, kosárlabdacsarnok, nagyszámú öltöző. Az egész épület központi fűtéses lesz. *A munka 17 millió forintos költséggel már folyik és 1972. év végére várhatóan elkészül.*

A beszámoló végén az elnök megköszönte mindenki sportvezetőnek, sportrajongónak és sportolónak, amit az egyesületért tett és kérte, hogy a lelkesedés, segítő szándék a jövőben sem szűnjön meg, s akkor bizonyos, hogy a SVSE hírneve a városban is és országosan is tovább növekszik.

A beszámoló után kitüntetéseket, emlékplaketteket adtak át, s ezzel az ünnepi közgyűlés véget ért.

Délután a *Salgótarjáni Bányász SE* labdarúgócsapata barátságos mérkőzést játszott az SVSE-vel és ezzel befejeződött az 50 éves jubileumi ünnepség. **(tb)**

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Bognár Károly Tapolca; Markos József Zalaegerszeg; Marosán Pál Debrecen; Pál István Miskolc; Szücs Ferenc és Simon Pál Hatvan; Bódogh Mihály Dombóvár; Szép Ferenc Szolnok; Szegvári László Nagykanizsa; Rapi József Budapest; Dr. Bánkfalvy Gyula Szeged: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly Tapolca; Mérnyei Sándor Sümeg; Susa Imre Üjszász; Varfalvi Mária Nagykanizsa: Leveleike: illetékes helyre továbbítottuk.

Ezúton mondunk köszönetet mindazoknak, akik a XXI. vasutasnap és a magyar vasút 125 éves jubileuma alkalmából jó kívánságaikat fejezték ki a Magyar Vasutas szerkesztőségének.

BALÁLOZÁS

Hatvanket éves korában, tragikus hirtelenséggel elhunyt Foki István, a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottságának nyugdíjas szervezője. Nyugdíjba vonulásáig a Déli pályaudvaron teljesített szolgálatot. Sokáig volt jegyvizsgáló, vonatvezető, majd 1957-től 1968-ig mint a szakszervezeti bizottság titkára fáradozott a dolgozók érdekében. A vasutasok, a közösség érdekeit szolgálta azzal is, hogy rendszeresen tudósította a Magyar Vasutas-t.

HÍREK

— **A Záhonyi Híradó** első száma a XXI. vasutasnapra jelent meg. Ebből az alkalomból Szegedi Nándor, a debreceni igazgatóság vezetője a lap első oldalán köszöntötte az olvasókat és a héttagú szerkesztőbizottságot. Köszöntő sorokat írt Tóth Géza, a záhonyi átrakókörzet üzemi pártbizottságának titkára is. A dolgozók tollából közölt írások szintén érdekesek, színesek.

— **Csónakház, KISZ-védnökség alatt.** Szeged állomás fiataljai a vasutasnap tiszteletére vállalt 600 órás társadalmi munkával felújították a MÁV Nevelőotthon Felső-Tisza parti csónakházát. A tavalyi árvíz nyomainak eltüntetése után — az otthon vezetősége és KISZ-szervezete között létrejött megegyezés alapján — a nyári szünidőben „felnőtt" vasutasok is igénybe veszik pihenésre, napozásra, fürdésre a csónakházat.

— *SZERZŐDÉS. A miskolci járműjavító szakszervezeti könyvtárával 12 szocialista brigád 40 tagja kötött szerződést. A könyvtár vállalta a brigádok olvasási igényeinek kielégítését, a brigádtagok pedig a könyvek népszerűsítésére, a könyvtár rendszeres látogatására kötelezték magukat.*

— **Béke, barátság, szolidaritás!** A Törekvés Művelődési Központ és a X. kerületi Vöröskereszt ezzel a jelszóval egésznapos hajóutat rendezett Visegrádra július 22-én az indokínai népek iránti szolidaritás jegyében. A hajóúton részt vett mintegy 1200 dolgozó és családtag között ott voltak az Északi járműjavító vendégei. Képviseltette magát a VDK és a Dél-Vietnami Köztársaság nagykövetsége is.

— **Szocialista címért küzdő brigádot alakítottak** Dombóvár állomás adminisztratív dolgozói. A 19 tagú közösség Takács Józsefet, a személyzeti csoport vezetőjét bízta meg a brigádvezető teendőkkel, a naplóvezető pedig Béri Mihály belsőellenőr lett.

— **Női helytállás.** Rákospalota—Újpest állomáson 12 24-es beosztásban három nő tölti be a rendelkező forgalmi szolgálattevői posztot. Nemrég egyikük megbetegedett, s hosszabb ideig tartó távolléte idejére az állomás nem kapott helyettest. Előidézte ezt az is, hogy a férfi külsős szolgálattevők közül senkit sem lehetett beosztani rendelkezőnek. Így Hőnig Etelka és Dóczi Katalin egy héten át 12 óránként váltották egymást a nehéz, nagy felelősséggel járó munkában.

— *JUBILEUMI VERSENY. Szolnok állomás dolgozóinak 96 százaléka vesz részt a XXI. vasutasnap és a magyar vasút 125. születésnapja tiszteletére indított munkaversenyben, a Lenin nevét viselő szocialista brigád felhívására. A jól szervezett munka eredményeként az állomás dolgozói valamennyi célkitűzésüket élüzemszinten teljesítik.*

— **A MÁV gyomai virágkertészete** az idén 160 000 forint értékű növényt, virágpalántát ültetett ki Békéscsaba és Hódmezővásárhely térségében az állomásokon. Az Ásványi Lászlóné vezette Kertész szocialista brigád tagjai társadalmi munkában is részt vesznek a növények locsolásában, ápolásában, ügyelve a szolgálati helyek tisztaságára is.

— **Ismét emberéletet követelt az ittasság.** Zalalövő és Irsa között ittasan motorozott Németh Miklós 31 éves váltókezelő. Összeütközött egy másik motorossal, s mindketten a helyszínen meghaltak. Öt gyermeket hagytak árván.

Sikeres sportrepülő-bemutató Farkashegyen

A *Magyar Honvédelmi Szövetség MÁV Repülő és Ejtőernyős Klubja* július 8-án házi repülő és ejtőernyős, valamint modellező bemutatót tartott az MHSZ farkashegyi repülőterén. A bemutatón megjelent *Rödönyi Károly*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *dr. Csatorday Károly* külügyminiszter-helyettes, *Kiss Lajos* vezérőrnagy, az MHSZ főtitkára, *Réti Antal*, az MHSZ főtitkárhelyettese, *Kelemen Győző*, az MHSZ budapesti titkára és *Vajna Sándor*, az MHSZ budapesti titkárhelyettese.

A bemutatón a sportolók és oktatóik ismét bizonyságát adták jó felkészültségüknek. *Fegyelmezetten hajtották végre a nehéz gyakorlatokat.* A gazdag műsort motoros egyéni műrepülés vezette be, majd *Kovács Pál, Farkas Gyula* és *Erdős Mihály*, a motoros műrepülő válogatott keret tagjai hármas kötelék műrepülést hajtottak végre. Egymást követték a ragyogó légi bukfencek, leborulások, lélegzetelállító bravúrok. Ehhez a rendkívüli koncentrálást igénylő mutatványhoz nagy összeszokottság, precizitás és magas fokú repülőtudás szükséges. A szép számú közönségtől egy kinyíló „rózsa" mutatványnak búcsúztak a nagyszerű versenyzők.

Takács Béla és *Steffer Győző* szinte ugyanazon gyakorlatokat mutatták be rádió távirányítású modelljeikkel, mint amilyenekkel a műrepülők ejtették ámulatba a közönséget.

A „csendesebb" műsorszámok után felbúgott az ejtőernyősöket szállító gép motorja. *A 10 ejtőernyős nehéz gyakorlatot mutatott be.* A hangár előtt volt a célba ugrás helye. Az ezer, illetve kétezer méterről késleltetett ugrással pontosan kijelölt helyre leszálló ejtőernyősöket megérdemelt taps fogadta.

A jól sikerült bemutató után *Rödönyi Károly* és *dr. Csatorday Károly*, aki jelenleg is aktív sportolója a MÁV Repülő Klubnak, nyitotta meg az utasrepültetést. Elsőként szállítak a karcsú testű „*Pilátus*" nevet viselő gyönyörű gépmadárba. A motoros és vitorlázó gépek pilótái az „önkéntes" jelentkezőket egy kis légi sétára vitték. A részvevők most már személyes élményen keresztül is megállapíthatták, hogy a repülés valóban a bátrak sportja.

A kitűnően megrendezett bemutatóért a MÁV Repülő és Ejtőernyős Klub vezetői, valamint versenyzői egyaránt dicséretet érdemelnek.

Sz. T. A.

MESTEREK ÉS MESTERJELÖLTEK

a Bebrits Lajos sakkemlékversenyen

Ez évben június 24. és július 7. között negyedszer rendezte meg a *Nyugati Vasutas* sakkosztálya hagyományos vegyes mesterversenyét, a Bebrits Lajos emlékversenyt. A 15 fős mezőnyben 8 mester és 7 mesterjelölt küzdött a helyezésekért és a mesteri cím megszerzéséért. A korábbi évekhez képest színvonalasabb verseny kielégítő küzdelmére jellemző, *hogy az utolsó fordulóban egyetlen játszma eredményétől öt versenyző helyezése függött.* A győzelmet *Schartner* mesterjelölt ellen vereséggel kezdő *Ozsváth András* mester nyerte meg kitűnő hajrájával. Harcos felfogására jellemző, hogy egyetlen döntetlen játszmája sem volt. (!) Dicséret illeti *dr. Liptay Lászlót*, a Nyugati Vasutas mesterét, aki a mindennapos fárasztó orvosi elfoglaltsága után ült asztalhoz, hogy megmérkőzzön pihent ellenfelével. Riválisait legyőzte, az elsőséghez hiányzó pontokat gyengébb ellenfelei ellen adta le. *Petrán* elleni játszmájával elnyerte a verseny legszebb játszmájára kitűzött különdíjat. *Dr. Eperjesi* mesterjelölt mindössze fél ponttal maradt el a mesteri norma teljesítéséről. A fiatal mester *Székely Péter*, ezúttal mérsékelten szerepelt.

A verseny végeredménye: Ozsváth (Honvéd) 11, Tóth Bela (Honvéd) 10.5, dr. Liptay (Vasutas) 10, Makarov (Honvéd) 9.5, dr. Eperjesi (Vasutas) 8,5, Puschmann (Honvéd) 8, Petrán (Honvéd) 7, Felméri (Vasutas) 6.5, Schrancz (Volán) 6, Hradeczky (MTK) Schartner (Vasutas), Székely (Vasutas) 5,5—5,5, Uzsoki (Vasutas) 5, László (Vasutas) 3,5, Krizsán dr. (Vasutas) 3 pont.

Vasutas-eszperantisták találkozója Győrben és Sopronban

A XXI. vasutasnap alkalmából immár hagyományos országos vasutas eszperantótalálkozót a *Győri Vasutas Eszperanto Szakcsoport* rendezte meg. A találkozónak ezúttal különös ünnepélyességet adott az a körülmény, hogy a fennállásának 700 éves jubileumát ünneplő *Győr városában gyűltek össze az ország különböző tájairól a vasutas-eszperantisták.* Tekintettel az ünnepi alkalomra, csehszlovákiai, jugoszláv, osztrák és szovjet vasutaseszperantista vendégeink is voltak.

A délutáni városnézés után a vasutas kultúrházban volt az ünnepélyes megnyitó. Először *dr. Ferenczy Imre*, a csoport elnöke üdvözölte a megjelenteket, majd a Jugoszláv Vasutas Eszperanto Szövetség részéről *Szekeres Lajos*, az Osztrák Vasutas Eszperantó Szövetség nevében pedig *Walter Huber* üdvözölte a találkozó résztvevőit. Ünnepi beszédet *dr. Szegedi Mihály*, a Vasutas Eszperantó Szövetség titkára mondott.

Az ünnepi beszédet kultúrműsor, majd közös vacsora követte.

Másnap *Sopront* látogatták meg a részvevők, akiket Sopron *GYSEV* állomáson zenekar és a soproni eszperantisták bizottsága fogadott. A mozgalom 2 úttörője sírjának megkoszorúzása után a város nevezetességeit tekintették meg. Sokan voltak, akik most először láthatták e nagy múltú, műemlékekben gazdag várost. **Kristek Pál**

Utasellátás a Balatonnál

Az Utasellátó nemcsak a pályaudvarokon, hanem a Balaton-menti kempingekben is közmegelégedésre üzemelteti automatáit. Új automatasor működik a siófoki pályaudvaron, valamint *Balatonboglár, Öszöd, Füred, Tihany, Fonyód-Bélatelep* sátortáborában és a *balatonfüredi* mólón.

Új eladási forma a mosott, előrecsomagolt gyümölcsök értékesítése, negyedkilogrammos műanyagdobozokban. A friss gyümölcsöket a környék termelőszövetkezetei szállítják.

Vállalta az Utasellátó a gyorsfagyasztott ételek elterjesztését is. Ez a feladat mintegy másfél millió forint értékű beruházást, technológiai felszerelések beszerzését, értékesítő bázisok kiépítését tette szükségessé. Az olcsó, úgynevezett *gasztrofol ételek* forgalmazása ugyancsak a kispénzű nyaralló vendégeknek, turistáknak kedvez.

A vállalat a Balaton-part több helységében árusít ételeket III. és IV. osztályú áron, s bőségesek, ízletesek a 10—12 forintért kiszolgált menük is.

Csillagtúra a Vasutas-forráshoz

A *Börzsöny-hegység* lábánál 1969-ben építették ki és nevezték el a vasutasokról a *Tolvaj-árok* végében feltörő bővízű forrást. Azóta a vasutasnap utáni első vasárnapon különböző irányból — csillagszerűen érkezve — túrát vezetnek ide a vasutas természetbarát szakosztályok. Az idén július 18-án 170 érkezőt fogadott *Bossánszky Ferenc*, a vasutas-szakszervezet természetbarát szakbizottságának elnöke és *Srkipek Mária*, a népes szobi vasutas természetbarát szakosztály vezetője, a forrás melletti „*Rabló-tanya*" *kulcsosház* házigazdája. Többek között *Miskolc, Szeged, Békéscsaba, Székesfehérvár, Szob* és természetesen a főváros vasutas természetbarát szakosztályai képviseltették magukat a legnagyobb létszámban.

De visszatérve még a forrásra — amelyet annak idején az *Északi Járműjavító* Törekvés szakosztályának tagjai építettek ki — évről évre szépül a környéke. Nemrég bevezették a vizet a kulcsosházba, a forrásházban hűtőkamrát létesítettek, most meghosszabbították a védő támfalat, a háromszoros kéktúrás nyugdíjas *Szabó* házaspár pedig köből és cementből mosdómedencét épített a kifolyó víz elé. Jövőre pedig duzzasztott tavacska fogadja majd a túrázókat. *Szabó Ali* bácsi, a 71 éves, nyugdíjas motorvonatvezető, korát meghazudtoló energiával dolgozott *a Csillagtúra előkészítésén és ezermesteri kézzel rendbehozott minden hibát*, amit az idő vasfoga ejtett a forrás mellett álló, tölgyfagerendákból összerótt Rabló-tanyán.

A szobiak gyönyörű helyen fekvő kulcsosházának egyébként mind nagyobb sikere van a vasutas turisták körében, egyre több szakosztály igényel ott szállást. Ez érthető is, mert kiváló túrakiindulási pont a környék bejárásához. Huszonkienc vendéget tudnak elhelyezni, nemrég ott táborozott a *Központi Sportiskola* 23 tagú öttusázó csoportja is. *Most szabadtéri üstben és a gázpalackkal felszerelt konyhán főtt a jóízű ebéd a Csillagtúra résztvevőinek.* A szobi szakosztály 35, főleg ifjabb tagja a találkozó után Harkányba megy egyhetes üdülésre, később pedig Sopronba látogatnak. Nagyban segíti a tömeges kirándulások szervezését az az intézkedés, amely szerint most már évente háromszor igénybevehetik a személyzeti jegyet erre a célra.

A forrásnál találkoztam a *Salgótarjáni Vasutas Természetbarátok* kiváló sportvezetői oklevéllel kitüntetett szakosztályvezetőjével, *Kazmeczki Józseffel* is, aki elmondta, hogy a salgótarjániak kétszer nyerték már el Nógrád megyében a legjobban működő szakosztálynak járó kiváló címet.

A beszélgetés végén Bossánszky Ferenc bejelentette, hogy a szakbizottság augusztus 20 és 23. között a vasutas szakosztályok 90 aktivistáját részére a *Bükk-fensikon* álló *Bánkúti* túristaházhoz vezet csillagtúrát, amely jó alkalom lesz Eger nevezetességeinek megtekintésére is.

Zámbó István

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. AUGUSZTUS 16.

Minden hatalom a dolgozó népé

Huszonkét esztendeje, hogy az országgyűlés elfogadta az alkotmányt, amely leszögezi: „*Magyarország: Népköztársaság. A Magyar Népköztársaságban minden hatalom a dolgozó népé. A Magyar Népköztársaság állama... harcol az ember kizsákmányolásának minden formája ellen, szervezi a társadalom erőit a szocialista építésre... A dolgozó nép fokozatosan kiszorítja a tőkéselemeket és következetesen építi a gazdaság szocialista rendjét.*" Az alkotmány szentesítette a magyar munkásosztály győzelmét a hatalomért vívott harcban. Leszögezte, hogy a nemzeti fejlődés útja a szocializmus lett.

A magyar nép, élve az alkotmányban biztosított jogaival, sikeresen végigvitte a szocialista forradalmat: *az ipar, a mezőgazdaság a szocializmus útján halad.* Életünk minden területén uralkodóvá tettük a szocialista viszonyokat. *Azok a társadalmi és politikai célok, amelyeket 1949-ben magunk elé tűztünk, életünk valóságává lettek.*

A magyar népet már nem alázza meg emberi méltóságában a kizsákmányolás, a társadalmi megkülönböztetés. Élvezi a szocialista életmód előnyeit. Tudja, hogy a szocializmus magasabb szinten való építése, az alkotó, szorgalmas munka biztosítja életszínvonalának és kultúrájának állandó emelkedését. *A társadalom különböző osztályai, rétegei között szocialista érdekazonosság jött létre, és ma az ország népe mind egységesebben egybeforrva dolgozik a szocializmus teljes felépítésén.*

Az alkotmány meghatározta szocialista államunk szerkezetét és felépítését. Kialakult a népi demokrácia állama, amely lényegében a proletárdiktatúra sajátos formája. A munkásosztály szocialista hatalmának legfontosabb feladata, hogy biztosítsa, védelmezze és szervezze a dolgozó tömegek szocializmusért vívott harcát, megteremtse a szocialista termelési viszonyokat.

Államunk eredményesen betöltötte e funkciót. *Megvédte a szocialista rendet a külső és belső támadásoktól.* Szervezte és vezette a szocialista építőmunkát, s a kibontakozó kulturális forradalmat. S ha annak idején voltak is tevékenységében torzulások, azok nem az állam szocialista természetéből, hanem ellenkezőleg, a tőle idegen személyi kultuszból, a szektás-dogmatizmus és a jobboldali revizionizmus gyakorlatából eredtek.

Szocialista államunknak jelenleg fő feladata a társadalom termelőerőinek nagyarányú fejlesztése, a technika és a tudomány leghaladottabb eredményeinek felhasználásával. Mint az MSZMP X. kongresszusa megállapította, államunk „*biztosítja az alkotmányban rögzített állampolgári jogokat, védelmezi és fejleszti a szocialista törvényességet, gondoskodik arról, hogy az állampolgári jogok és kötelességek a mindennapi életben egyaránt érvényesüljenek*".

A gazdasági és kulturális feladatoknál a szocialista állam egyre jobban épít a társadalmi öntevékenységre, mint a szocialista állam nélkülözhetetlen tartozékára. A választott népképviseleti szervek munkája, fokozatuktól függetlenül, megegyezik abban, hogy választóik érdekében tevékenykednek és szoros kapcsolatot tartanak a néppel.

A szocialista demokrácia kifejleszti dolgozó népünkben azt a tudatot, *hogy az ország gazdája és nemcsak jogai, hanem kötelességei is vannak, felelős a jövőért.* A szocialista állam fejlődése nem nélkülözheti a meggyőzést, a tudatos cselekvést az állampolgárok tömegeinél. Annál erősebb a szocialista állam, minél szélesebb néprétegek számára sikerül biztosítania a magasabb politikai és kulturális színvonalat.

Az államélet, a szocialista demokrácia továbbfejlesztése, a szocializmus teljes felépítésének egyik központi feladata. Rendszerünk demokratizmusának fejlesztésében *a társadalmi szervekre, így a szakszervezetekre is, egyre nagyobb feladatok hárulnak.* Ez azonban nem jelenti azt, hogy pótolják az állami szerveket.

Igen fontos feladat a teendők pontos elhatárolása alapján megteremteni az összhangot és együttműködést az állami és társadalmi szervek között. *A hatalmon levő munkásosztály legszélesebb osztályszervezete a szakszervezeti mozgalom.* Tevékenységében helyesen egyesíti az egész osztály szervezését a szocializmus teljes felépítéséért folytatott gazdasági építőmunkára és az egész osztály, annak egyes rétegei, csoportjai, sőt egyének érdekeinek védelmét.

A szakszervezetek, valamint az állam központi és ágazati szerveinek kapcsolatát és együttműködését *egy sor közösen kidolgozott törvény és határozat rendezi.* A dolgozó tömegek élet- és munkakörülményeivel, az ár- és bérszínvonallal általában az életszínvonallal kapcsolatos kérdések és teendők elbírálásánál a szükséges és lehetséges fejlesztés mértékének meghatározásánál *az állam elsősorban a szakszervezetek álláspontját és tapasztalatait veszi figyelembe.* S mivel a szakszervezetek nemcsak a munkásosztály, hanem a bérből és fizetésből élők széles tömegét is képviselik, az értelmiség zömének és az alkalmazottaknak gazdasági érdekei is ezen az úton keresztül kell, hogy tükröződjenek az állami munkában.

Az utóbbi időben napirendre került az állami élet továbbfejlesztése, az alkotmány módosításának szükségessége. Ennek éppen az az oka, hogy államhatalmunk eddigi ténykedéseinek eredményeként az alkotmányban 22 évvel ezelőtt kitűzött alapvető célokat elértük.

A Magyar Szocialista Munkáspárt X. kongresszusának határozatában ez így nyert megfogalmazást: „*Az elmúlt két évtizedben végbement változások szükségessé teszik államunk alaptörvényének megfelelő módosítását.* Az alkotmány-módosítás révén rögzíteni kell társadalmi fejlődésünk eredményeit, mindenekelőtt azt, hogy a szocializmus alapjai létrejöttek és megszilárdultak, hazánk a szocialista építés fejlettebb szakaszába lépett, az új társadalom teljes felépítésének útján halad. Ennek megfelelően *az alkotmánymódosításnak szolgálnia kell országunk szocialista jellegének erősítését, a szocialista demokrácia további kibontakozását, államunk továbbfejlődését.*"

AZ ELNÖKSÉG ELFOGADTA

a lakásügyi jogszabályokat

A szakszervezet elnöksége augusztus 13-i ülésén tárgyalta a lakásügyi jogszabályok rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó javaslatot. Leszögezte, *hogy a lakások kiutalása a gazdasági vezetők jogköre.* A szakszervezet feladatát a véleményezési jog érvényesítésében, a törvények és rendeletek betartása feletti őrködésben, valamint a szociális szempontok előtérbehelyezésében jelölte meg. Hangsúlyozta a kiutalásra kerülő lakások elosztásánál a nyilvánosság biztosításának fontosságát.

A jogszabály rövidesen megjelenik a *Hivatalos Lapban.*

Az elnökség foglalkozott a szakmunkásképzés segítésére elfogadott intézkedési terv végrehajtásának egyéves tapasztalataival. *A jelentést nem tartotta megfelelőnek.* A tevékenység javítása érdekében az intézkedési tervben foglaltak maradéktalan végrehajtására utasította az illetékes szerveket.

Határozatában többek között rögzítette:

— *A megfelelő képzettségű szakmunkás-utánpótlás biztosításának elősegítése a szakszervezet fontos feladata. Éppen ezért gondoskodni kell a szakmunkástanulók szervezeti életének rendezéséről.*

— *Véglegesen tisztázni kell, hogy melyik szakmát kell bevonni emeltszintű képzésbe.*

— *Gondoskodni kell a szakmunkástanulók eszmei, politikai képzésének magasabb szintre emeléséről, üdülési lehetőségeinek fejlesztéséről.*

A harmadik napirend a tisztségviselők oktatására vonatkozó előterjesztés volt. Az elnökség úgy határozott, *hogy a legutóbbi választások során újonnan választott szakszervezeti részortfelelősök alapképzését 1971/72-ben végre kell hajtani.* A szervezési és káderosztály módszertani irányelveket dolgoz ki az oktatásra vonatkozóan.

Végezetül egyebek között elfogadta az elnökség a KISZ-választásokkal kapcsolatban a szakszervezeti szervekre háruló feladatokról szóló határozatot.

A gyerekeknek

A *Dombóvár* állomás szakszervezeti bizottságához tartozó dolgozók — beleértve a simontornyai, a sásdi, a mázaszászvári vonalrész, valamint a csoma-szabadi és a dombóvári gazdasági vasút dolgozóit is — gyűjtést indítottak a *Takarót Vietnamnak!* és a *Villanyt minden tanyasi iskolának!* mozgalom céljaira.

Az 5—10 forintos adományokból összegyűlt 5200 forintot fele-fele arányban osztották el, vagyis 2600 forintot juttattak a vietnami gyerekek megsegítésére és ugyanannyival járultak hozzá a tanyasi iskolák villamosításához.

Tóth László

Intézkedésért — köszönet

Zalaegerszeg állomás tizennyolc fiatal dolgozója július 18-án kirándulást rendezett a Balaton északi partjára. Este, útban hazafelé, *Tapolca* állomáson a hangosbeszélőn át értesültek arról, hogy a *Keszthely* felől érkező 7508. számú vonat 20 perces késése miatt a 7411-es személyvonathoz *Ukk* állomáson nem lesz csatlakozásuk.

A főmenetirányító azonban a fiatalok segítségére sietett: *megváratta a késett vonatot.* A jól sikerült kirándulásért ezúton tolmácsolom az egerszegi fiatalok köszönetét:

Markos József

A szegedi igazgatóság nyerte a vándorzászlót

A vasút 57 millió tonna árut szállított az első félévben

A MÁV az első fél évben 57 *millió tonna árut szállított.* Ez az eredmény a tervhez viszonyítva 102,2, a bázishoz viszonyítva pedig 104,8 százaléknak felel meg. A legfontosabb áruféleségekből elszállított áru mennyisége lényegesen meghaladja a múlt évit. Visszaesés csupán a szénnél, az asványolajnál, a téglánál és a cserépnél, a gabonaféléknél, valamint a darabáru-fuvarozásnál következett be.

Az átlagos szállítási távolság növekedése következtében

az árutonna-kilométer teljesítmény a tervhez viszonyítva 104,3, a bázishoz viszonyítva pedig 106,8 százalék.

Kedvező eredmények születtek *az import- és tranzitszállításoknál is.* A tranzitszállítások erőteljes növekedése azért is figyelemre méltó, mivel ez a népgazdaság szempontjából hatékony devizaszerzési lehetőség.

Annak ellenére, hogy az áruszállítás főbb mutatói mind a tervhez, mind a bázishoz viszonyítva kedvezően alakultak, nem lehetünk elégedettek. Tagadhatatlan ugyanis, hogy

az erőfeszítések ellenére sem sikerült kielégíteni azokat az igényeket, amelyeket a szállíttató felek támasztottak a vasúttal szemben.

Kétségtelen, ebben az is közrejátszott, hogy a fuvarozatók még mindig nem használják ki az év eleji előszállítási, valamint a hétvégi jobb kocsiellátási lehetőségeket. *Am jobb szervező munkával, rugalmasabb kereskedelmi politikával mi is többet tehetnénk az ügy érdekében.*

A személyszállítási teljesítmények korántsem alakultak olyan jól, mint az áruszállításnál. Jóllehet a vasút a jelentkező igényeket kielégítette, az elszállított utasok száma azonban *a tervvel szemben 3,9, a bázishoz viszonyítva 3,7 százalékkal csökkent.* Ha kismértékben is, de csökkent az utaskilométer-teljesítmény is.

Annak ellenére, hogy a személyszállítási teljesítmények évről évre csökkennek,

nem tudunk előbbre jutni a szolgáltatások színvonalának emelésében.

Pedig már elérkezett az ideje annak, hogy az állomásokon és a vonatokon egyaránt nagyobb gondot fordítsunk az utasok kiszolgálására, kényelmes utaztatására.

A napokban megtörtént az igazgatóságok első félévi teljesítményének értékelése is. *A legjobb eredményt a szegedi vasútigazgatóság érte el.* A szegediek után a debreceni vasútigazgatóság következik a sorban. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlaját tehát a szegedi igazgatóság nyerte, a vele járó 400 ezer forint jutalommal. A második helyezett debreceni igazgatóság vezérigazgatói elismerésben részesül.

Kevés a hűtőkocsi

Szentesi gondok a nyári forgalomban

Szentes állomás, amely dolgozóinak tavalyi munkája alapján elnyerte az „Élüzem" címet, az első félévben további elismerésre méltó eredményeket ért el az áruszállításban. Szállítási tonnatervüket 104,57 százalékra teljesítették és mivel a helyi *Erőtakarmánygyár* részére sikerült kellőszámú kisraksúlyú kocsit is beállítaniok, kocsikihasználási eredményük ugyancsak kedvezően, 103,55 százalékra alakult. A kocsitartózkodás 92 százalékos műszaki normáját 93,32 százalékra teljesítették és ugyancsak jó eredménynek számít az idegenkocsik tartózkodásánál elért 107,53 százalék.

— *Erősen növekvő tendenciájú áruforgalmat bonyolítottunk le az idei esztendő eddig eltelt időszakában* — mondotta *Papp Zoltán* állomásfőnök. — *Leadási forgalmunk a tavalyihoz képest 28,79 százalékkal, míg a feladási forgalom 10,52 százalékkal növekedett. Különösen jelentősnek tartom az expresszáru-forgalom 28,83 százalékos növekedését.*

A megélénkült gyümölcs és zöldségszállítás, valamint a kocsikiegyenlítési feladatok szükségessé teszik, hogy most naponta 17—18 tehervonat induljon Szentes állomásról. Ezek gondos előkészítése, összeállítása jelentős feladat az állomás valamennyi forgalmi és kereskedelmi dolgozója számára.

— *A legtöbb gondunk, nehézségünk mégsem a munkából adódik* — jegyezte meg ezzel kapcsolatban az állomásfőnök —, *hanem éppen abból, hogy nincs mivel dolgoznunk. Ma is például 10 kocsit igényeltek élőállat szállításra, de csak hármat sikerült kiállítanunk. Az export zöldpaprikához kért hét kocsi helyett csak négyet, a vágottbaromfi-szállításra igényelt hét hűtőkocsi helyett hármat sikerült csak biztosítanunk.*

S amíg a nyári zöldáru- és gyümölcsszállítás csúcsforgalmában a hűtőkocsik hiánya okozza a legtöbb nehézséget, személyszállításban *a Kiskunfélegyházáról érkező vonatok „verik el" rendszeresen Szentes állomás csatlakozó vonatait.* Ennek következménye, hogy a jó áruszállítási teljesítmények mellett személyvonati menetrendszerűségükkel igazán nem dicsekedhetnek a szentesiek. Bár ezt egyébként sem tennék, boszszantja őket, hogy saját erőből — vagyis, ha Kiskunfélegyháza, illetve a 700-as fővonal nem segít — aligha tudnak javítani a 96,88 százalékos személyvonati menetrendszerűségükön...

L. J.

A Műszaki-brigád kezdeményezésére:

Újítási hét Szombathelyen

A szocialista brigádok tenniakarása, alkotókedve szinte kimeríthetetlen lehetőségeket rejt magában. Ezt példázza a szombathelyi pályafenntartási főnökség ezüstkoszorús *Műszaki* szocialista brigádjának egyik legutóbbi kezdeményezése is.

A brigád egy hónappal ezelőtt újítási hetet rendezett. A főnökség többi, szám szerint 27 szocialista brigádja elhatározta, hogy elősegíti az újítási hét sikerét, *s összesen 18 újítási javaslatot nyújtottak be a brigádok tagjai.*

Azóta az újítások egy részét elfogadták, más részük értékelését, szakvéleményezését most végzik az illetékesek. Több javaslat elbírálása — nagyobb jelentőségük miatt — meghaladja a főnökség hatáskörét, ezért azokat az igazgatósághoz kellett felterjeszteni. Az viszont máris kétségtelen, *hogy a kezdeményezés a vártnál jobb eredményt hozott, s* a szocialista brigádokra az újítómozgalomban is méltán lehet számítani.

Nagy Zoltán
brigádvezető

Százötven vasutas

jutalomutazása

A vasútnál dolgozó szocialista brigádok törzsgárdatagok, a legkiválóbb munkát végzők erkölcsi és anyagi megbecsülésének egyik formája a külföldi jutalomutazás. Legutóbb, augusztus 5-én, *két csoportban 150 vasutas utazott jutalomképpen a Szovjetunióba.*

A tizenegy napos út gazdag, változatos programja sok élményt tartogatott. A résztvevők *Moszkvában* többek között ellátogattak a Kremlbe, a híres fegyvertárba, a Tretyakov-képtárba, a Puskin Múzeumba. *Leningrádban* megtekintették a Szmolnijt, az Auróra cirkálót, az Ermitázst és a Péter-Pál erődöt. Tapasztalataikat bizonyára visszaérkezésük után hasznosítani tudják.

A kiutazók részére a MÁV vezérigazgatója rendkívüli fizetett szabadságot biztosított.

Gáspár Sándor levele a Munka szerkesztőségéhez

Húsz esztendeje jelent meg először a *Munka*, a magyar szakszervezeti mozgalom folyóirata. A szocializmus építésében mind nagyobb szerepet vállaló, milliós tömegeket átfogó szakszervezetek égető szükségét érezték egy olyan folyóiratnak, amely részt vállal az egységes mozgalom tapasztalatainak feldolgozásában és terjesztésében, a szélesebb politikai összefüggések feltárásában és elvi, politikai, módszerbeli ismeretekkel vértezi fel a vezetőket, az aktivistákat.

Ilyen folyóirattá vált a Munka. *A két évtized folyamán betöltötte hivatását.* Hasábjain tükröződtek a szakszervezeti mozgalom erényei és gyengeségei, hangot kaptak problémái és kezdeményezései. A lap mindenkor igyekezett időben tájékoztatást adni és magyarázattal szolgálni olvasóinak. *Tartalmában mind gazdagabbá és fokozatosan a mozgalom vezetőinek, tisztségviselőinek kezében nélkülözhetetlen eszközzé vált.* Az alapszervezeti tevékenység bekövetkezett fejlődése szinte elképzelhetetlen lett volna a Munka közreműködése nélkül.

A folyóirat olvasótábora egyre gyarapodik: *a példányszám — ez évben először — túllépte a hárommillió ezret.* A szakszervezeti tisztségviselők kézikönyvtárában a Munka mindjobban elfoglalja méltó helyét.

A társadalmi, gazdasági életünkben végbemenő változások, a felsorakozó új feladatok növekvő követelményeket támasztanak a szakszervezetekkel, így a Munkával szemben is. A kezdeményezés és a cselekvés lehetőségei ma nagyobbak a tömegpolitikai munkában, mint bármikor ezelőtt. A megnövekedett társadalmi igényekre és lehetőségekre hivatkozott a Magyar Szocialista Munkáspárt X. kongresszusa és ezekhez igyekezett szabni a további feladatokat a Magyar Szakszervezetek XXII. kongresszusa is. *Az elnökség számít arra, hogy a feladatok megoldásából a Munka továbbra is vállalja és lelkesen, hozzáértéssel teljesíti a maga részét.*

A szakszervezeti mozgalom központi folyóiratának tájékoztató szerepe nem csökken, hanem növekedik. *A Munka olvasói továbbra is várnak időben érkező és megbízható információkat a felsőbb vezető szervek tevékenységéről és szándékairól.* Legalább ilyen fontos azonban a megbízható híradás a tagság és a tisztségviselők oldaláról, hiszen enélkül a legjobb vezetés is megbénulásra van kárhoztatva. A Munka tartson jogot a különböző szintű vezetők figyelmeztetésére, a helytelen és jogtalan eljárások szigorú megbírálására.

A szakszervezeti mozgalom életét helyesen tükröző folyóiratban *nemcsak a „hivatalos", fent határozattá emelt gondolatoknak, elképzeléseknek van helyük, hanem azoknak is, amelyek érlelődnek, félig készek, a mozgalom munkasai között vitatottak, vagy kipróbálás alatt állnak.* Helye van benne a kutatásnak, az új eredményeknek és a mi gyakorlatunktól eltérő nemzetközi tapasztalatoknak is.

Álljon a Munka a jövőben is szilárd politikai-ideológiai alapon, gondot és felelősséget elsősorban a munkásosztály iránt érezzen, *tegye érthetővé, hozzáférhetővé, természetessé az aktivisták tízezrei számára szakszervezeteink, majd a párt célját és igazát.*

Legyen, maradjon a Munka központi és szakmaközi folyóirat, *de ne feledkezzék meg semmilyen szakmáról,* se régiről, se újról, se a fizikai, se a szellemi dolgozókról, mert ezek közösen kovácsolták és tartják egyben a bérből, fizetésből élők csaknem összességét tömörítő egységes magyar szakszervezeti mozgalmat. *Sugározza a lap a szakszervezeti élet mélységes belső demokratizmusát, a régi és az új tagok, a különböző kategóriák egyenjogúságát.*

Ahogy munkásosztályunknak és egészében szocialista rendszerünknek, úgy szakszervezeteinknek és minden intézményünknek rendíthetetlenül a proletár-szolidaritás és -internacionalizmus talaján kell állniok. *Folytassa és fejlessze tovább a Munka a megbízható híradást más országok,* elsősorban a szocialista világ szakszervezeteinek tapasztalatairól, kezdeményezéseiről.

Mit vár tehát a magyar szakszervezeti mozgalom a Munkától? Azt, hogy *még gondosabban tanulmányozzon és dolgozzon fel minden továbbadásra érdemes hazai és nemzetközi tapasztalatot.* Azt, hogy necsak informáljon és kifejtsen, hanem önállóságra, felelős cselekvésre is neveljen. Azt, hogy a napi feladatokat a távlatiak figyelembevételével ismertesse, mindenkor utaljon az apró-munka politikai összefüggéseire is. Azt, hogy — figyelembe véve a természetes eltéréseket — a közöst, a mindnyájunkra előnyöst és kötelezőt helyezze előtérbe, *tanítson a jogos érdekvédelem és az államalkotó magatartás egyeztetésére.*

Biztosak vagyunk abban, hogy a Munka kollektívája — a szakszervezeti vezetés eszközeként és részeként — mindent meg fog tenni szép és felelős feladatainak teljesítéséért.

A huszadik évforduló alkalmával melegen köszöntjük a Munka szerkesztőségét, régi és új munkatársait. Köszönetünk és elismerésünk a folyóirat két évtizedes hasznos munkásságaert, jókívánságaink a további törekvések sikerehez.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége nevében:

GÁSPÁR SÁNDOR,
főtitkár

KIT KELL EGYEDÜLÁLLÓNAK TEKINTENI?

A családi pótlékra jogosultság egyes feltételeinek megváltozása az egyedülálló dolgozók, valamint a különélő szülők esetében

A családi pótlékról szóló kormányrendelet végrehajtására kiadott SZOT szabályzat 4. §. (1) bekezdés c) pontjában írt rendelkezés szerint *egyedülállónak kell tekinteni* — többek között — azt a dolgozót is, akinek házastársa nyugellátásban részesül és nyugellátásának, valamint esetleges egyéb kereseteinek, jövedelmének együttes összege a havi 500 forintot nem haladja meg.

Ugyanez a szabályzat 18. §. (2) bekezdése pedig úgy rendelkezik, hogy abban az esetben, ha a szülők nem élnek együtt és a családi pótlékra jogosultság feltételei csak az egyik szülőnél állnak fenn, *ennek a szülőnek a jogán a másik szülő részére a nála levő közös gyermek után is meg kell állapítani a családi pótlékot,* ha — az egyéb feltételek fennállása mellett — a családi pótlékra nem jogosult különélő szülő keresete vagy jövedelme — a (4) bekezdés rendelkezése szerint — nem haladja meg együttesen sem a havi 500 forintot.

A kereseti és jövedelmi értékhatárnak 500 forintban történő további fenntartása határányt jelentene az egyedülálló dolgozó, valamint a különélő szülő családi pótlék igénybejogosultságának megállapításakor olyan esetben, *amikor az egyedülálló dolgozó házastársa, vagy a családi pótlékra nem jogosult különélő szülő nyugellátásban részesül.* A nyugdíjak és járadékok kiegészítéséről szóló — 1970. március 1-től hatályba lépett, valamint a nyugellátások és egyéb ellátások évenkénti rendszeres emeléséről szóló — 1971 január 1-től alkalmazandó — rendelkezések alapján ugyanis *a nyugellátások összege emelkedett és a havi 500 forintot már általában meghaladják.*

Ez az emelkedés azonban azzal a következménnyel járt, hogy azokban az esetekben, amikor a házastárs nyugellátása, vagy keresetének és jövedelmének, valamint nyugellátásának együttes összege az említett rendelkezések alapján havi 500 forintnál magasabb lett, a másik házastárs, mint egyedülálló dolgozó részére járó családi pótlék folyósítását be kellett szüntetni. Ugyanígy a különélő, családi pótlékra egyébként nem jogosult szülő sem kaphatott családi pótlékot, ha a különélő másik szülő nyugellátása, illetőleg egyéb keresete, jövedelme és nyugellátása együttesen meghaladta a havi 500 forintot.

Nyilvánvaló, hogy a nyugdíjrendezés nem járhat olyan hátrányos következményekkel, hogy a nyugellátás összegének emelkedése miatt megszünjön a családi pótlékra jogosultság. Ezért a *SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatósága — a Munkaügyi Minisztériummal* és a *Pénzügyminisztériummal egyetértésben* — az 1971. április 26-án kiadott 500—1/1971 Tb. Főig. számú utasításával módosította az egyedülálló dolgozók, valamint a különélő szülők családi pótlékra jogosultságával kapcsolatos egyes rendelkezéseket.

Az utasítás szerint:

1. A 2/1966. (VI. 1.) SZOT számú szabályzat 4. §-a (1) bekezdés c) pontjában, valamint az 500—1/1966 (Tb. K. 4.) Tb. Főig. számú utasítás 17. pontjában foglalt rendelkezések alkalmazása szempontjából azt a dolgozót, akinek házastársa nyugellátásban részesül, abban az esetben kell egyedülállónak tekinteni, ha a házastárs keresete, jövedelme és nyugellátása összesen az öregségi és rokkantsági nyugdíj 610 forintban megállapított és az évi 2—2 százalékos rendszeres emeléssel növelt legalacsonyabb összegét [1/1970. (V. 15.) SZOT számú szabályzat 8. §-a] nem haladja meg.

2. Az 1. pontban foglalt rendelkezést megfelelően alkalmazni kell abban az esetben is, ha a családi pótlékra jogosultságot a 2/1966 (VI. 1.) SZOT számú szabályzat 18. §-a (3) és (4) bekezdésének rendelkezései alapján kell megállapítani.

3. Az 1., 2. pontban foglaltakat azonban *csak azokra a személyekre lehet alkalmazni,* akik a hivatkozott szabályzati rendelkezések alapján korábban már részesültek családi pótlékban és annak beszüntetésére a nyugellátás összegének felemelésére tekintettel került sor.

4. Az új rendelkezéseket hivatalból — ha pedig az adatok hiányában nem lehetséges — az érdekelt igénybejelentése alapján kell alkalmazni. A családi pótlékot azonban — az általános szabályok alkalmazásánál — legfeljebb a jogosultság hivatalból történő megállapításától, *illetőleg az igény beérkezésétől visszafelé számított legfeljebb három hónapra lehet folyósítani.*

A nők még hátrányban vannak

Egyebek között két fontos napirendi pontot tárgyalt július 29-i ülésén szakszervezetünk *szegedi területi bizottsága.* Mindkét téma napirendre tűzését alapos vizsgálódás, körültekintés előzte meg, majd az ülésen elhangzott vélemények, hozzászólások segítették meghatározni a további tennivalókat.

Először is a szocialista brigádmozgalom helyzetével foglalkoztak az ülés résztvevői. Megállapították, hogy *a szegedi vasútigazgatóság területén a dolgozók 58 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban.* Az idén 23 brigád 272 tagját tüntették ki aranyjelvénnyel, 50 brigád 724 tagja kapta meg az ezüst, 124 brigád 1220 tagja a bronz fokozatú kitüntetést, 167 brigád 1895 tagja pedig a zöldkoszorús jelvényt érdemelte ki. Jelenleg 45 szolgálati helyen mintegy 8000 dolgozó, pontosan 723 brigád versenyez a szocialista cím elnyeréséért, illetve megtartásáért, vállalásaik teljesítésével segítve a vasút feladatainak végrehajtását. A szocialista szolgálati hely cím megszerzésére is számos helyen tettek felajánlást a dolgozók.

A másik napirendi pont megtárgyalása közben arra kerestek választ a területi bizottság tagjai, *hogyan lehetne a vasútnál dolgozó nők munkakörülményeit, szociális ellátottságát tovább javítani.* A szegedi igazgatóság területén mintegy 2000 nő dolgozik. Negyven százalékuk törzsgárdatag. Többségüket a végrehajtó-szolgálatnál, illetve a forgalmi utazó szolgálatnál foglalkoztatják. *Bérezésük, sajnos, az egyes kategóriákon belül is elmarad a férfiak bérezésétől,* s gyakran a kitüntetések odaítélésénél is hátrányba kerülnek. Jellemző, hogy az utóbbi öt évben 58 kormánykitüntetésben részesített férfi között egyetlen nő sem akadt. Figyelemre méltó körülmény, hogy az igazgatóság területén foglalkoztatott nők 68,4 százaléka családanya s 43,5 százalékuk részesült különböző szintű politikai és szakmai továbbképzésben. Kevés kivétellel szakszervezeti tagok, sőt, 391 KISZ-tag és 174 párttag is van köztük. *Vezetői munkakört kevesen töltenek be, társadalmi tisztségben viszont elég gyakran ott találni őket.*

Ez a néhány adat is jól sejteti, hogy a nők helyzetének javítását tovább kell szorgalmazni.

Sziládi Sándor

Eredményes fél év Szegeden

Fel éve annak, hogy Szeged-állomás szakszervezeti bizottságának tizenhárom tagja a választás után munkához látott. Az eddigi eredmények azt mutatják, hogy a bizottság *Kerekes Gyula* elnök és *Bodor Ferenc* titkár vezetésével hozzáértően, a tagság megelégedésére végzi feladatát.

A munka nem könnyű, hiszen az állomás létszámába mintegy 750 dolgozó tartozik, ezenkívül a szeged szb irányítja *Kiskundorozsma, Szatymaz, Kistelek, Röszke* állomások, valamint két kisvasúti vonal dolgozóinak szakszervezeti tevékenységét. Igaz, a feladatokat kiválóan segíti a nyolc műhelybizottság 34 tisztségviselője, számtalan aktivista és 45 szocialista brigád 391 tagja. A segítség azonban kölcsönös.

Ha már a segítségről esett szó, nem hagyhatjuk említés nélkül azoknak az szb-tagoknak a gazdag és értékes tapasztalatát, akik nagy ambícióval, fiatalos tenniakarással láttak munkához. *Szám szerint öt régi, újraválasztott tagja van az szb-nek.* Valamennyien hozzájárultak ahhoz, hogy az időszerű feladatok elvégzéséhez megfelelően összeállított felvételi munkaterv álljon a szakszervezeti bizottság rendelkezésére, s ennek végrehajtásából a reszortosok képzettségükhöz merten és egyéni adottságaikhoz méltóan vehessék ki részüket.

A szakszervezeti bizottság munkájában a legjelentősebb változás a korábbi időszakokhoz képest, hogy a fölösleges viták, „üres szócséplések" helyett a célravezető tettekre, konkrét intézkedésekre irányul minden energia. *Az irányításban közös szerepe van a gazdasági vezetésnek, a párt-szervezetnek és a szakszervezeti bizottságnak.* Közöttük teljes az egyetértés valamennyi kérdésben.

Az elmult időszak egyik legnehezebb feladata volt a nők szociális helyzetének és munkakörülményeinek javítása. *Az állomásnak 193 női dolgozója van, s a 9 tagu nőbizottság nem képes minden problémát megoldani.* Az szb támogatásával azonban sikerült elérni, hogy a munkatervben szereplő feladatok ebben a vonatkozásban is mind megvalósultak, s a következő időszak erőfeszítései újabb eredményeket hozhatnak.

A dolgozók hangulata bizakodó, a korábbi 97 százalékos szervezettség folyamatosan eléri a kitűzött 100 százalékot. S ez is egyik biztosítéka a további jó munkának.

Sz. S.

Oktatótisztek továbbképzése

A vasút fennállása óta az idei, jubileumi évben történt meg először, hogy a műszaki kocsiszolgálatnál oktatótiszti tanfolyamot szerveztek. A MÁV-vezérigazgatóság 2. szakosztályának oktatási osztálya, valamint a 7. B. műszaki kocsiszolgálati osztály helyesen ismerte fel, *hogy a vasút napjainkban tapasztalt megújulása közben elmaradt a kocsik műszaki karbantartásával foglalkozó dolgozók megfelelő képzése.* A régi, favázas, minden szempontból korszerűtlen személykocsikat mindinkább felváltják a legmodernebb technikával épített, fénycső világítású, automatizált szellőzésű és légfűtésű járművek. Kezelésük, üzemeltetésük és karbantartásuk magas szintű szaktudást igényel.

A tanfolyam igen eredményesen zárult, s ebben része volt a MÁV Tisztképző Intézetének is. Az ország legjobb tudású szakemberei, kocsiszolgálati szakvezetői működtek közre az oktatótisztek képzésében.

A gazdagodó ismeretek, a becsülettel elvégzett munka végső soron az utazóközönség érdekeit, igényeinek jobb kielégítését szolgálja.

Balogh János

Reggel a MÁV Kórházban

Különös, meghatározhatatlan színű a július végi párás hajnal. A *MÁV Kórház* körüli magas épületek sziluettjei lassan öltenek formát. Fészkeikből egymás után bújnak elő és röppennek a kórház külső folyosójára az elhullott ételmorzsák sepregetői, a gazdátlan galambok.

Még csendes a város.

Mint párnás ajtó mögül a hang, úgy hallatszik a mindennapos élet zaja: autók, nehéz villamoskocsik tompa zúgása, egy-egy korai vonat kerekeinek csattogása, távoli madárcsivitelés.

A hajnali hangkoktélba élesen belesivít, majd mind közelebbről hallik egy mentőautó elsőbbséget követelő szirénája. A hang, mely az avatott füleknek kétségtelen értesítést jelent, *pillanatok alatt felfokozza a kórház örökmozgó, de látszólagosan még csendes életét.*

Hosszú folyosón gördül a jól ismert, magas betegszállító kocsi. Agyvérzéses beteget hoznak. A zárult szemek, a kékespiros arc, az egyenlőtlen légzés az előlegezett diagnózis biztos jele. Az éjjeli nővér *Iza néni* — csak így ismerik a betegek és munkatársai — egy fiatal ügyeletes orvossal egyértelműen a 305-ös szobába helyezik el. *Az elsősegély, az orvosi ellátás után a többi már a nővér dolga.*

Ebben a mindig medicina illatu, örökké nyugtalan legkörben, *a kórház III-as beosztályán a hajnal jelenti a reggelt.* Ilyenkor sürüsödnek a problémák.

A 80 esztendős „K" bácsi többszörös agyvérzéses beteg, szellemi fogyatékossága következtében — az éj leple alatt — minden fellelhető zugot felkeres. Ez esetben a nyitva felejtett tanári szoba szögletéből kísérte ki Iza néni, éppen akkor, amikor azt mellékhelyiséggé készült ledegradálni.

Ezekben a napokban *a 307-es szobára is nagyon kell ügyelni, mert egy alig 40 esztendős fiatalember nagy figyelmet igényel.* De az ugyanott fekvő, mozdulatlanságra ítélt szívtrombózisos betegről sem lehet a szemet levenni.

Közben riadt hangok hallatszanak az egyik női szobából. K. bácsi ismét elégtelennek találta a jó és kényelmes helyét és éppen — *minden bizonnyal nem legénykedő szándékkal — a női szobába tévedt be.* Iza nővér türelmes, de határozott hang kíséretében tessékeli vissza az öreget, és mint egy gyermeket babusgatva fekteti vissza ágyába.

Világosodik... A nap tüzes koronája lassan feltünik a horizonton.

Az éjszakás nővérek finise kezdetét veszi. Végigjárják a szobákat. Az életmegnyilvánulás megannyi jelenségeiben segítik a magukkal tehetetlen betegeket. Mindennél nagyobb munkát igényel a tehetetlen és öreg betegek mosdatása, fekhelyük rendbe hozása.

Az ébredő betegek között pillanatok alatt terjed a hír, *hogy a 304-ben egy örökösen veszekedő, gyakran öntudat nélküli 84 éves öreg bácsi örökre megbokelt már mindennel, s mindenkivel.* Egy küzdelmekkel, örömmel, bánattal, bizakodással teli életből egy mozdulatlanná dermedt, fehér lepellel takart ágy maradt.

Nyolc óra tájt hozzák a reggelit. Friss tej illata tölt be mindent. A betegek monoton kórházi életében mindig egy időt pergető színfolt az étkezés.

Futnak a percek...

Rendet, csendet öltenek a szobák, közeleg a reggeli vizit. *Anna főnővér* vizsla szemekkel járja végig az osztályt, és közli, hogy tanári vizit következik. *Dr. Róth Imre* tanár és *dr. Nagy László* főorvos két fiatal gyakorló orvos kíséretében lepnek be a 307-es szobába.

Csak egy ventillátor suhog. A tanár hangja halk, tekintete korát meghazudtolóan fiatalos. A főorvos — a betegek közeli ismerője — részletesen beszámol a kezében levő kórlapokról. EKG-filmeket teregetnek ki. Medicinák nevei hangzanak. A belgyógyász tanár csaknem mindenkit megvizsgál. Vigasztaló és nagyon egyéni, ahogy mondja: *„sóhajtson csak..."*

Beszédesek, messze szökőek ezek az orvosi kérésre rendelt sóhajok. Ki tudja, merre, hova szállnak?

Alig később tér vissza a főorvos és a regulának megfelelően néhány jó szó kíséretében észrevétlenül lopja be az injekciókat a betegek tomporába.

Kora délelőtt van, inkább még reggel, de a MÁV Kórház III-as belosztályán már fáradtak az orvosok, ápolók, akik sokat, mindent megtesznek a betegek ápolása, egészsége érdekében.

— gergely —

A bírság 50 forint

Egy megjegyzést szeretnék fűzni a *Harapófogóban a potyautasok* című cikkhez, amely a *Magyar Vasutas* ezelőtti számában jelent meg.

Helyesen írta a cikk szerzője, hogy a csoportos jegyellenőrzést a pécsi vasútigazgatóság rendeletére június 19-én kezdték alkalmazni a balatoni vonalon, de azokkal az utasokkal szemben korábban is 50 forintos bírságot alkalmaztunk, akik az első jegyvizsgálatkor nem jelentették be, hogy nincs érvényes menetjegyük.

Berta György,
vizsgáló főkalauz

AZ ŐSZI FORGALOM KÜSZÖBÉN

Ácsorgó vonatok, visszahagyott teherkocsik

Az aratás megkezdésével minden évben növekszik a vasúttal szemben támasztott szállítási igény. Igaz, még csak az elején vagyunk az idei őszi forgalomnak, de máris sok tennivaló igérkezik.

A felületes szemlélő, amint nézegeti a vasutasok munkáját, a jövő-menő vonatokat, azt gondolja, hogy minden a legnagyobb rendben megy. Különösen a fővonalakon, szinte szünet nélkül robognak az áruval megrakott vonatok

TÖBB MOZDONY?

A látszólagos jó munka mögött azonban — ne restelljük magunk között önkritikusan megvizsgálni a jelenségeket — *hanyagság is rejlik. Az állomásokon 3—4 napja továbbításra váró rakott kocsik sorakoznak, és a közlekedő vonatok is nagyon sokat ácsorognak.* Ráadásul, sajnos, ez mind gyakoribb eset.

Nálunk, az *Aszód—Balassagyarmat* közötti vonalon, mint másutt is, akad mentség és magyarázat. De nem magyarázatra, hanem tettekre van szükség. Tagadhatatlan ugyan, *hogy a 375-ös sorozatú gépek a IX. terhelési szakaszba sorolt pályán 20 kilométeres sebességgel mindössze 215 tonnás vonatot továbbítha nak. Ezért sokszor megtörtenik, hogy 30—40 rakott kocsi az állomásokon marad.* De az is igaz, hogy a vasúti vontatójárműállomány növekedett az utóbbi években, miközben az elszállítandó áruk mennyisége körülbelül azonos szinten maradt. Akkor miért nem lehet a helyzeten változtatni?

JOBB SZERVEZÉST!

Nem kell hozzá számítógép, sem egyetemi végzettség, csak egy kis lelkiismeret, hogy belássuk: *mit jelent a népgazdaságnak csupán egyetlen áruval rakott kocsi többnapos ácsorgása?* Ennyi idő alatt a kocsi meg egyszer fordulhatna, s a kieső egyetlen vagonnál — nagyon szerény fuvardíjat számítva — legalább 500 forint kárt okoz. Az említett 30—40 kocsinál az összeg mindjárt 15—20 ezer forintra emelkedik. Ha pedig a vasút többi vonalain is ez a helyzet uralkodik, *többmillios bevételről kell lemondanunk.* Hát még milyen kár érné a vasutat, ha a fuvaroztató vállalatok élnének jogukkal, *s benyujtanák kártérítési igenyüket a határidők túllépése miatt!*

Közgazdasági szemléletünk, sajnos, még nem tart ott, hogy megütközzünk ezen. *A vasút vezeto szerveiben egyik-masik felelős személy legfeljebb csak azon háborog, ha egy-egy forgalmi szolgálattevő részére tulorat kell fizetni a közbeváltas elmaradása következtében.* Nem helyes természetesen ez az utóbbi költségtöbblet sem. De nem elég csak eddig látni, hiszen sokkal fontosabb, hogy a kifizetésre kerülő béreknek, a tervezett béremeléseknek megteremthessük az anyagi fedezetét. Azt pedig csak jól szervezett, pontos munkával lehet.

FURCSA ELLENTMONDÁS

Amikor a munka szervezéséről beszélünk, óhatatlanul eszünkbe jutnak a bérezés és az anyagi ösztönzés kérdései is. *A kis allomasokon visszahagyott elegy nem csokkenti a nagy allomasok havi premiumát, pedig a mozdonyokkal, a mozdonyszemélyzettel es a vonatkisérő szakaszokkal éppen a nagy állomások rendelkeznek.* A kis állomások viszont — amelyek dolgozói sem az elegy továbbítására, sem visszahagyására nem részesülnek havi prémiumban — többnyire egykedvűen tudomásul veszik az „objektív nehézségeket". *A torlódas, a rossz szervezés következménye azután az emberek tulzott terhelése, az idegeskedés, a létszamhiány, a beralap tullepese.* A túlóra egyik fő oka a bevezetett munkaidőcsökkentés ellensúlyozására forditott túlmunka.

Furcsa ellentmondás, de a jól, körültekintően szervezett és el is végzett munkával meg lehet szüntetni.

Nagy Elemér
főintéző
Acsa-Erdőkürt
állomasvezetője

Reálisabb célkitűzéseket!

A budapesti vasútigazgatóság meghatározó szerepet játszik a MÁV eredményeinek alakulásában. A jó eredmények eléréséhez a nagy csomópontok kollektívái kétséget kizáróan jelentősen hozzájárulnak. Az elmúlt évben azonban azt tapasztaltuk, hogy a célkitűzések irreális megállapítása miatt a vasútigazgatosag területéről nagy csomópont nem részesült elismerésben, kitüntetésben.

Győr állomás fontos szerepet tölt be a nyugati országok felé irányuló tranzit szállítások lebonyolításában és a GySEV kiszolgálásában. E fontos feladatok végrehajtásában *a győri vasutasok az elmúlt időszakban derekasan helytálltak.* Ennek ellenére sem a mult évi, sem az ez évi első félévi *kiváló csomopont* célkitűzéseket nem sikerült teljesíteniük, így magasabb elismerésben, kitüntetésben nem részesülhettek. Joggal vetődik fel a kérdés: vajon miért? Ezt vizsgáltuk mi is közösen az 1. szakosztállyal. Erről beszélgettünk az állomás szakszervezeti bizottságának titkárával és a gazdasági vezetőkkel. Azt mindenek előtt megállapítottuk, hogy a munkaversennyel, ezen belül a szocialista brigádmozgalommal, a flatalokkal megfelelően foglalkoznak a gazdasagi és mozgalmi szervek.

— *Minden eligazitáson elmondjuk, ezen kivül a szolgálati helyek falan elhelyezett táblákon ismertetjük, hogy hol „szorit a cipő" a célkitűzések teljesítésénél* — mondotta az állomás üzemgazdásza. Tehát a termelést elősegítő propaganda is jó. Ezt tükrözi, hogy Győr várossá nyilvánításának 700. évfordulójára a brigádok külön kiegészítő vállalásokat tettek, amelyek kapcsolódnak az eves gazdasagi, kulturális tevékenységükhöz.

— Dolgozóink a termelési tanácskozásokon, brigádértekezleteken is foglalkoztak a célkitűzések teljesítésével — kapcsolódott a beszélgetésbe *Somogyi Lajos*, az állomas szb-titkára —. Az ott elhangzottak alapján *kezdeményeztük a gazdasági vezetésnek, hogy az eves célkituzések modositását kérje az igazgatóság III. osztályától, mivel az első öt honap utan már láttuk, hogy azok teljesitése a legjobb szervezés mellett is lehetetlen.* A III. osztály a felterjesztesre, az altalunk javasolt reális célkitűzesekre eddig nem válaszolt.

Az első felevben a tehervonatok 80 szazalékra megszabott menetrend szerinti indítasat 71,19 százalékra, a vonatközlekedési terv d/a-tényezőt 72 szazalék helyett 65,19 százalékra teljesítették. Jogos tehat a kérdés: *miért ad ki a III. osztály olyan célkitűzest az allomás reszére, amelyről eleve látszik, hogy nem teljesithető.* Az ilyen versenycélkitűzések nem ösztönzőek, és nem hatnak mozgósító erővel meg a legjobb propagandamunka mellett sem. A reálisan megállapított célkitűzések viszont nagyban elősegítik az adott szolgálati hely gazdasagi feladatainak vegrehajtasát, főként ha a kiváló teljesítményekhez megfelelő anyagi elismeres is kapcsolódik. Nehéz azonban a dolgozókat, a szocialista kollektivákat mozgositani olyan celkitűzések teljesitesere, amelyeknek a gazdasági munka és üzemszervezési feltételei nincsenek biztositva. *Ez nem segiti elő a munkaversenymozgalmat, és kedvét szegi a becsületesen dolgozó embereknek is.*

A MÁV vezérigazgatojának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének 1971—75. évre kiadott munkaverseny-irányelvei kimondják: *„Amennyiben a körülmények az év folyaman változnak, akkor a már kiadott célkitüzések szamszerűségén modositani lehet."*

A munkaverseny szervezésehez, irányításához tartozik az a feladat is, hogy az illetékes gazdasági és szakszervezeti szerveknek a kiadott célkitüzéseket állandóan figyelemmel kell kisérni, és ha szükséges, a reális feltételeknek megfelelően módositani.

Úgy gondoljuk, hogy *Győr állomás célkitüzéseinek módositása még nem késo.*

Molnár László

Ha ott lettem volna a kerekasztalnál...

Nagy érdeklődéssel olvastam a *Magyar Vasutas* június 16-i számában megjelent, a személyszállítással kapcsolatos kerekasztal-beszelgetésről közölt cikket. *Sajnáltam, hogy a társadalmi ellenőrök képviseletében nem lehettem ott a tanácskozáson, mert nekünk is lenne sok mondanivalónk.* Remélem azonban, hogy az alább leírt hozzászólás elősegítheti közös tennivaloink elvégzését.

Igen gyakori a személyszállító vonatok indokolatlan feltartása, a késön kezelt jelzőknél valo megállítása. A nagy távolságot befutó személy-, gyors- és sürgősvonatoknál ezek miatt 20—30 perces késések is előfordulnak. Sokszor azt gondoljuk, hogy az illetékes forgalmi szervek ügyet sem vetnek az ilyen esetekre, bár az alábbi példa mintha az ellenkezőjét bizonyítaná.

Az összegyűrt menetlevél

Június 5-én történt a 4447. számú vonatnál, hogy a hatvani honállomású *Bota István* vonatvezető beírta a menetlevélbe a *Rákospalota-Újpest* bejárati jelzőjénél valo feltartást. *A vonat addig menetrend szerint közlekedett Veresegyházról,* majd az említett jelzőnél 4 percig tartózkodott, s ebből kifolyólag öt perc késéssel érkezett a végállomásra.

Amikor a forgalmi szolgálattevő Rákospalota-Újpesten átvette a menetlevelet, ektelen haragra lobbant, s ratámadt a vonatvezetőre. *„Hogyan merészelte beirni a jelzőnel történt megallast!"* Ilyen semmiségért!? Azzal feleletet sem várva, összegyurte a menetlevelet.

Sajnos, nem egyedüli eset, amikor a magasabb beosztásban levő dolgozók valótlanság rögzítésere kényszeritik munkatarsaikat. A *„kozmetikázás" nem szüntetí meg a problémákat, de alkalmas lehet arra, hogy a hanyag munkát ne követhesse felelősségre vonás.* Bota István vonatvezető helyesen járt el, amikor eseménykönyvileg jelentette a menetlevél összegyurését s a bejegyzett valodi adatokat nem volt hajlandó meghamisítani az okmányon. *(A további fejleményekről meg nem kaptunk tájékoztatást.)*

Késés már az indulásnál

A vonatok késését gyakran előidezi az is, hogy a szerelvényeket későn tolják be az indulasi vágányokra. Ez a jelenség főként a *Keleti pályaudvaron* ismétlődik elég rendszeresen, s a vonatok nagyobb késése szinte elkerülhetetlenné válik, ha egy-egy kocsit valami műszaki hiba miatt már a menetrendszerű indulás idején kell a vonatból kisorozni.

A harmadik dolog, amit jo lenne a vasút vezetőinek is ismét fontolóra venni, a jegyvizsgálók munkájával kapcsolatos. A létszám kevés, ugyanakkor a kultúrált utazás feltételeinek biztosítása ezre több feladatot kíván az utazó személyzettől. Ezért nem tudjuk megérteni, *hogy miért kellett a jól bevált, régebbi tipusú kéregjegyeket megváltoztatni,* ezzel a jegyvizsgálóknak fölösleges többletmunkát okozni?

Értelmetlen újítás

Az uj kéregjegyeken ugyanis szinte vakoskodva kell keresgélni az apró, lyukasztásra szant rubrikákat. Ráadásul ezeket az állomási keletbélyegző sokszor felismerhetetlenné teszi. *Különösen lassult a jegykezelés az esti, gyerebb világitásnál.* Azonkívül, hogy sajat munkánkat lenyegesen megnehezitette az értelmetlen *„újítás"*, az utasok korábbi tájékoztatása is elmaradt, ami a régi jegyek hátlapján olvasható volt. Az tudniillik, hogy melyik állomásig, illetve állomásokig érvényes a jegy. De ha már fel is gyültek a készletek az újfajta kéregjegyekből, így is engedélyezni lehetne a kezelés korábbi módját, legalább az egy útra szóló — nem menettérti — fajtáknál. A lyukasztásból akkor is megállapítható, hogy a jegyváltást követően mikor használta fel jegyét az utas. *Fontos a gyorsabb, pontosabb jegyvizsgálat, a vasut és nem utolsósorban az utasok érdeke is ezt kívánja.*

Szücs Ferenc

UTAZÁSKOR

pályaudvari pavilonjainkban
vásárolhat

AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRUT

UTASELLÁTÓ

EGY ÉVTIZED EREDMÉNYE

Sikeresen túljutottak minden buktatón

Nemcsak a MÁV-nál, hanem az ország sok más vállalatánál is csak hírből ismerték a szocialista brigád kifejezést, amikor tizenegy evvel ezelőtt a Bp. Nyugati Műszaki Kocsiszolgalati Főnökség kocsitisztítási részlegének 12 dolgozója — *Patkai Béla* vezetésével — megalakitotta a *November 7.* brigádot. Ok, tizenketten nem tudták még azt sem, hogy milyen elvek, milyen modszerek, normák szerint végezik munkájukat. A célt azonban ismerték, és magukévá tették: *szocialista módon tanulni, dolgozni és élni.*

Pátkai Béla tizenegy év múltán ismét kezebe veszi az első brigádnaplót. Lesöpri fedeléről a port, belelapoz. Nezegeti a fényképeket, olvassa a bejegyzéseket. Az első brigádszerződés, az egykori elképzelések ma már rég túlhaladottak, de akkor meg jelentőségteljesek voltak.

Sok minden tisztázódott

— *Az új mozgalomba embereket bevonni, szervezni nem volt nehéz feladat* — emlékezik a brigádvezető. — Aki jelentkezett, azelőtt is rendesen elvégezte a munkáját. Az első problémák az egyébként készségesen vállalt társadalmi munkák gyakorlati végrehajtásánál adódtak. Ha sikerült is a napi munkaidő után 6—8 brigádtagot újra kocsira küldeni —, mert ilyesmit is vállaltunk —, azt csak kitartó agitálás eredményeként értük el. A többiek megmosolyogtak bennünket: *„mifele dolog tizenkét órás muszak után ingyen folytatni a munkát!"* — mondták.

— Később sok minden tisztázódott, de most is bármikor, készséggel végzünk olyan feladatokat, amelyek hasznosak, nélkülözhetetlenek a közösség számára. A gazdasági munkában a mérce azóta is egyre magasabb, hiszen a kulturált utazas feltételeinek megteremtése a kocsik tisztántartásánál kezdődik. *A brigádtagok munkája azonban kifogástalan, a munkafegyelem megsértése évek óta nem fordult elő...*

Széles látókör

A brigád tagjai közül a legtöbben színházat még kívülről sem nagyon láttak azelőtt. Ezzel kapcsolatban most a következőket mondja a brigádvezető:

— *Az első közös színházi előadás élményét fokozta, hogy a látottakkal fehér asztalnál vitattuk meg.* Ki-ki dicsérte vagy bírálta a szereplők játékát, vagyis kifejtette, hogy mi tetszett, mi nem tetszett. Azután egyre gyakoribbak lettek az ilyen eszmecserék. Minden előadásra lázasan készülődött a brigád. *Később rendszeresitettük a különböző oktatásokon való részvételt.* Előfordult, hogy a brigádtagok fáradtan, kimerülten ültek be az előadásokra, a különböző politikai vagy szakmai tanfolyamokra, de mind nagyobb figyelemmel hallgatták az előadók szavait. *Ki elobb, ki utóbb bekapcsolódott a vitakba is.* Ma már jól képzettek, széles látókörüek, tárgyilagos értékítéletre mindenkor készek a November 7. szocialista brigád tagjai.

A tizenegy esztendő eseményeit részletesen, aprólékosan elmondani, szinte lehetetlen, bár ezek ismerete nélkül a kívülálló alig követheti nyomon a végbement változásokat.

— Igen, túljutottunk számos buktatón, volt részünk elismerésben, gúnyban, köszönetben egyaránt. *Az viszont brigádunkban is mindvégig jellemezte a mozgalmat, hogy az indulás utáni kételkedés rohamosan csökkent.* Amikor mi is, mások is, látták, hogy gyarapodnak a kivívott elismerés jelei — az oklevelek, jelvények, zászlók, és sorban megtelnek a brigádnaplók oldalai — könnyebben legyőztünk minden akadályt. Üzemünkben egyre kevesebb lett a dolgozók létszáma, és mindig több a tisztítandó kocsi, de lelkesedésünk nem hagyott alább. Részünk volt abban is hogy példánkat követve újabb és újabb brigádok alakultak főnökségünknél...

Amit az elismerés takar

A kivívott erkölcsi és anyagi elismerésnél is nagyobb eredményként könyvelik el a brigádtagok önmaguk nevelését, jellembeli tulajdonságaik előnyös megváltoztatását.

— Valóban nagy dolog az, hogy például az idén május elsejére megkaptuk az arany brigádérmet, hozzá 12 600 forint jutalmat, de sokkal többet ér szamunkra, amit az elismerés takar — magyarazza Pátkai Béla. — *Közülünk csak az utóbbi két évben öten szereztek szakmunkásbizonyitványt.* A szakmai és a politikai oktatáson százszázalékos a részvétel. Egy-egy műszak végeztével meglátogatjuk beteg társainkat: házat épitünk egyik nagycsalados brigádtagunk részére; sorba állunk, ha véradásra kerül sor; *s a szerelvényeken észrevenni, hogy melyiknek a tisztitása volt a mi feladatunk.* Pedig a brigádtagok nyolcvan százaléka vidéki, nem egy közülük 80—100 kilométert utazik naponta. Ráadásul már nem is vagyunk flatalok: *15—20 évi szolgálat van már mögöttünk.*

Egy bejegyzés a sok közül

Kezembe veszem én is a brigádnaplókat, nézegetem a gyöngybetűs, díszes iniciálékkal tarkított oldalakat. Képek Leninről, a Téli Palota ostromáról, s a legszivesebben alajuk írnám a brigádvezető, mint ügyes kezű rajzoló nevét. Lassan eljutok az egyik friss keletű bejegyzéshez, amit most ide irok befejezésként:

„Műszakváltás. A megbeszélésen jelen volt minden brigádtag. *Trecska Imre*, a kocsiszolgálat főnöke e szavakkal lépett a terembe: — *Béla bácsi, 4—5 ember kellene műszakon kivül, azonnal!*

Béla bácsi bólintott, majd a műszakot befejező brigádtagok felé kacsintott Szó nélkül felállt *Vass Ferenc, Micsutka Ferenc, Herczeg János, Becz József* és *Erős Mihályné*

— Mehetünk! — mondták egyszerre kiszolgálásukra..."

Besze Imre

A marketing szerepe

A SZEMÉLY- ÉS ÁRUSZÁLLÍTÁSBAN

Napjainkban sokat foglalkozik a szaksajtó a marketing jelentőségével, annak módszereivel, gyakorlati alkalmazásával, a szocialista termelési viszonyok között betölthető szerepével. A közölt cikkek igazolják, hogy a marketing alkalmazása saját viszonyaink között messzemenően elősegíti, szorgalmazza a szocialista társadalom gazdagodását, a dolgozó emberek életszínvonal emelkedését.

A közlekedésben sem nélkülözhető

A marketing szerepe az, hogy a piacról szerzett rövidebb-hosszabb távú igényeket felmérje és meghatározza, az igények meghatározásával kialakítsa a megfelelő termékét, szolgáltatását, s az alkalmazott termékét, szolgáltatásait nyereségesen értékesítse.

A marketing mind az alkalmazási területét, mind a szerepét tekintve *a közlekedésben sem nélkülözhető.* Ezért kísértük figyelemmel a közlekedést irányító főhatóság képviselőinek Szegeden, 1970. szeptember 3—4-én tartott előadásait a *„Marketing a közlekedésben"* c. konferencián. Megnyugvással vettük tudomásul, hogy a *„a marketing szerepe nem korlátozható a szorosan vett árupiacra, szükségszerűen a közlekedés termékére, a fuvarozási tevékenységre is alkalmazni kell."* Az előadás anyagából megismerhettük a marketing módszereinek makro- és mikroszféráiban alkalmazható sokszínűségét, gyakorlatilag eddig nem ismert tapasztalatait, a marketing koncepció dinamikáját.

A közlekedésen belül *a vasúton is történtek kezdeményezések a marketing alkalmazására,* s a nemzetközi szakirodalomból ismertek előttünk az amerikai vasutakon, a francia és osztrák vasútaknál ilyen irányban tett intézkedések.

Annak ellenére, hogy hazánkban a MÁV szervezetében még nincsen kifejezetten marketing-szervezet, *a marketing módszerek közül igen sokat tudatosan alkalmazunk.* Tudatosan azért, mert erre jelenleg is és a jövőben is, főleg a vasútl forgalmi szolgálat szemszögéből igen nagy szükség van, és szükség lesz.

A személyszállítás vonalán az utazóközönség igényeinek felmérése eredményezte többek között a több megye székhelyét összekötő *Szeged—Miskolc* gyorsvonatpár és a *Szeged—Fécs* közötti gyorsvonatpár bevezetését. Az utazóközönség igényeinek megfelelően vezettük be a minden igényt kielégítő *Szeged—Budapest* közötti expresszvonatot, melyen tájjellegű ételek, italok kerülnek kiszolgálásra, s az utazóközönség kulturális igényeinek kielégítését tájjellegű képekkel, festményekkel segítjük elő.

Minden évben megelőzi menetrendszerkesztésünket a társadalmi szervektől, iskoláktól, intézményektől, üzemektől, sőt a vonaton kiosztott kérdőívek alapján az egyes utasoktól is a megfelelő informálódás, melynek alapján a legkedvezőbb menetrendszerű vonatok kerülnek bevezetésre.

Az is ismeretes, hogy a vasút minden jelentősebb kulturális megmozdulásra érzékenyen reagál, rendszerint különvonatok indításával és díjmérsékléssel segíti e programok sikeres lebonyolítását. Ilyen vonatkozásban utalunk a *szegedi ünnepi játékokra,* a *gyulai várjátékokra,* a *szegedi ifjúsági napokra* rendszeresen indított különvonatjainkra.

Véleményünk szerint azonban elsősorban a személyszállítási szolgáltatásaink növekvő színvonalának bemutatására, *több reklámra, propagandaanyagra lenne szükség,* mint amit jelenleg az utazóközönség által megvásárolható „Menetrend" nyújt.

Az áruszállításban is nagy szerepe van

A marketing módszerek fejlesztésének és alkalmazásának még döntőbb szükségszerűsége merül fel *a forgalmi szolgálat szemszögéből nézve az áruszállítás területén.* Véleményünk szerint a kereskedelmi szolgálat irányító apparátusának döntő többségét ilyen feladatokkal kellene foglalkoztatnunk, megfelelő átképzés után. *Fel sem mérhető egyelőre az ezen a területen kifejtett tevékenységből eredő haszon, sem a fuvaroztatók, sem a vasút irányában.* A kölcsönös előnyök azonban, amelyeket tudatosan és szétszórtan ez irányban kifejtettünk már jelenleg is kimutathatók a forgalmi szakszolgálat körében.

Ilyenek:

— a fuvaroztató vállalatoktól szerzett információk alapján a szállítási igényeknek megfelelően *aránylag biztonságosan kijelölhetjük a vonatközlekedési tervünket,* mely az áruáramlások irányait veszi figyelembe;

— a kölcsönös informálódás gyakorlati előnyei esetében a kocsiigények határidőre történő kielégítésénél jelentkeznek;

— az informálódás alapján kerültek bevezetésre az E. T. expresszvonatok *Szeged* és *Budapest* között, melynek eredményeként *a Szeged térségében este megrakott primőráruk a hajnali órákban a budapesti piacokra kerülhettek;*

— a kölcsönös előnyök biztosítása érdekében rakva rakott fordaszerelvényekben bonyolítottuk le a cukorrépa- és a cukorrépaszelet-forgalmat a megrakó-kiadó és cukorgyári állomások között;

— a nagy tömegben feladásra kerülő építési anyagokat *jól kihasznált rakodással képzett irányvonatokon tudjuk továbbítani,* mely vasúti vonatkozásban jelentős megtakarításokat eredményez, s e megtakarított költségből anyagi ösztönzésben részesülnek a megrakó- és fogadóvállalatok dolgozói is.

A kölcsönös előnyök fuvaroztatók és vasút között a fenti eredmények és szolgáltatások következtében nyilvánvalók. Egyes szakírók mégis vitatják, hogy a MÁV-nál a jelenleg fennálló és egyes csúcsforgalmi időszakokban jelentkező kapacitáshiányok miatt *szükség van-e marketingre?*

A forgalmi szabályzat szemszögéből megítélve e kérdést, *feltétlenül igennel válaszolhatunk.* Ilyen tekintetben a szegedi igazgatóságnak az őszi csúcsforgalmi időszakban jelentős információ beszerzésére, a fuvaroztatókkal való tárgyalásra van szüksége ahhoz, hogy a záhonyi kocsikiegyenlítésnek is eleget tegyen az igen jelentős tranzitszállítások megtartása és biztosítása szempontjából. Másrészt, hogy a fuvaroztatók belső termelésében, értékesítésében együttműködve, megfelelő időpontban a népgazdasági igényeknek megfelelően a szükséges kocsiigényeket is teljesíthesse. Bár ilyen vonatkozásban széles körű informálást, tárgyalást kell lebonyolítani, lényeges panaszok alig hangzanak el, s ezt csakis a marketing-módszerek segítségével biztosíthattuk.

Az ötnapos munkahét bevezetésével jelentkező heti megrakások egyenlőtlenségeit csakis a marketing-módszerek alkalmazásával sikerült némileg kiegyensúlyozni, s a rakodási idő- és kocsiállláspénz-kedvezményekkel tarifális ösztönzéssel a rakodást elősegíteni. Véleményünk szerint egy meglévő marketing-szervezet ilyen vonatkozású tevékenysége nagyobb sikert biztosított volna a rakodások egyenletessé tételében.

Tarifális eszközökkel

Örömmel vettük tudomásul, hogy a vasút legfelsőbb vezetői a kapacitáshiányok felszámolását tűzték napirendre, s ez helyileg még inkább aláhúzza a marketing-szemlélet elterjedését, mert adott esetben kapacitásfelesleg esetén azonnali igényekkel, tarifális eszközökkel, szolgáltatásaink bővítésével kell megfelelő kapcsolatokat keresni a fuvaroztatókkal, melynek ismételten előnyei mutatkoznak, nemcsak a fuvaroztatók és a fuvarozó vonalán, de népgazdaságunk szempontjából is.

A marketing-tevékenységnek véleményünk szerint, az egységes fuvarozási lánc kiépítésében is jelentkeznie kell a MÁV és a VOLÁN vonatkozásában. Többek között *szükségesnek tartanánk a MÁV részéről a körzeti pályaudvarok rakodásgépesítésében való tevékenyebb részvételét,* adott esetben rakodómunkások rendelkezésre bocsátását, hogy a rakodásgépesítés jelenlegi problémáját egységes intézkedések útján javíthassuk meg.

A vasút részéről tovább kellene szervezni a szállítmányozási tevékenységet, s a házhozfuvarozásnak a Szabályzat 45. cikkében foglalt rendelkezések szerinti megvalósítása is *a marketing-tevékenységek sürgős feladatai közé tartozna,* s e kérdések megoldása nagy segítséget nyújtana a forgalmi szolgáltatások mennyiségi és minőségi javítását illetően.

A marketing módszereinek a vasút területén való alkalmazása köréből csak néhány gondolatot ragadtam ki, elsősorban azokat, amelyeket a forgalmi szolgálatnál feltétlenül szükségesnek tartottam, s amelyek alkalmasak lehetnek ilyen vonatkozású további gondolatok ébresztéséhez.

Dr. Susla János

Az első félévi statisztika szerint:

Emelkedett a súlyos balesetek száma

Az 1971 első félévének baleseti helyzetéről készített felmérések a halálos és csonkulásos üzemi balesetek emelkedésére hívják fel a figyelmet. A súlyos kategóriába sorolt balesetek emelkedése több mint egy éve tart és 1969 hasonló időszakához viszonyítva az alábbi képet mutatja: 1969 első félévében 17, tavaly 28, ez évben pedig 29 halálos üzemi baleset történt. Hasonló a helyzet a csonkulásos balesetek tekintetében is. 1969-ben 21, a múlt évben 23, az idén pedig már 30 csonkulásos baleset történt.

Megnőtt az üzemen kívüli balesetek száma

A súlyos belesetek növekedése mellett elhalványul az az eredmény, ami a könnyebb lefolyású balesetek csökkenésében tapasztalható. Figyelmet érdemel az a megállapítás is, amelyet a vasútüzem területén az első félévben végrehajtott munkavédelmi törvényességi vizsgálatok során állapított meg a *Legfőbb Ügyészség.* A megállapítások szerint a nem üzemi balesetek aránya az üzemi balesetekhez képest rendkívül magas. Helyenként a különbség több mint tizenötszörös. Többek között *Budapest—Nyugati pályaudvaron* közel háromszoros, a *Szak- és Szerelőipari Főnökségnél* nyolcszoros, a *terézvárosi pályafenntartási főnökségnél* hétszeres, a *hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökségnél* tizenötszörös. Az ilyen jellegű balesetek tisztázása kivizsgálása sok helyen vontatott, sőt el is marad. *Miskolc—Tiszai pályaudvaron* 32 ilyen esetet említ a jelentés.

Nem állítjuk, hogy ezek mögött üzemi baleset húzódik meg, bár a sérülések több esetben a munkahelyi tevékenység jellegét viselik. *Helyes-e, ha mindent üzemi balesetként kezelünk* — adódik a kérdés. Mintha a baleseti helyzet romlásának ez lenne a legfontosabb oka.

„Nem rossz a mi baleseti helyzetünk és még jobb lenne, ha figyelmen kívül hagyhatnánk az ugynevezett határeseteket" — halljuk gyakran, *ha „a bajokat leszámítjuk".* A statisztikai adatok elsősorban csak számok és aki ezeket mindössze kivonásra, összeadásra használja, elfelejtheti azt, ami a számok mögött van, az embert, a sérültet, aki még élhetne, dolgozhatna.

A bajokat leszámítani csak elméletben lehet. Ezek balesetek formájában megvannak és számolnunk kell velük, azért, hogy csökkenjenek, megszűnjenek. *Még magyarázatul sem fogadhatók el azok az érvek, amelyekkel esetenként önmagukat és másokat is megnyugtatni kívánnak helyenként a balesetek emelkedése miatt.* De ezekkel az érvekkel sajnos sokszor hetekbe, hónapokba nyúló viszatérő viták vannak azon, hogy miért kell, illetve miért nem lehet egy-egy balesetet elismerni.

Elhagyta munkahelyét

„A dolgozó még nem jelentkezett szolgálatra, még nem vette fel a munkát" — mondják és folynak a viták pedig mindenki tudja, hogy a 3/1967 (VII. 21.) SZOT szabályzat szerint a baleset ettől függetlenül üzeminek minősül. *„Elhagyta a munkahelyét, leittasodott, akkor szereztünk tudomást róla, hogy nincs a helyén, amikor megtudtuk hogy meghalt."* Hozzáteszik azt is nem első esetben csinálta és gyakran ez utóbbi indoklás a legigazabb. Sajnos, helyenként ez rendszerré vált, mert az ellenőrzés hiányosságai folytán azzá válhatott. Nemegyszer fordult már elő, hogy ahol mindössze 5—6 főből álló csoport dolgozott, *senkinek sem tűnt fel, ha egy ember hiányzott.* Senki nem kereste, pedig jóllehet helyette is dolgoztak. A munkahelyi közvetlen munkairányítóknak, vezetőknek, de a munkatársaknak is felelősséget kell érezniük egymás iránt.

Az ilyen jellegű balesetek esetében gyakran vetik fel, hogy legyünk rugalmasabbak és az előkre is tekintettel kell lennünk. Értik ezalatt önmagukat és a felelősöket. Mi is azt mondjuk *legyünk tekintettel az emberre,* viseljük gondját, hogy sokáig dolgos, fegyelmezett, egészséges maradjon.

Az ember iránti felelősség azonban nem zárja ki az előfordult baleseti események jellegének helyes megítélését. *Tanulni kell a balesetekből, hogy ugyanazon okból másik ne forduljon elő.* A balesetek bekövetkezése után az üzemiségi vitákra meggyőzésre fordított energiára ott lenne és van szükség ahol az említett halálos és csonkulásos balesetek történnek. A baleseti helyzet javításának csakis ez az egyedüli helyes módja.

A szabályokat be kell tartani

A baleseti helyzet elemzése arra hívja fel a figyelmünket, *hogy a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál kell többet tennünk a tolatási és guritási műveletek során tapasztalható magatartási és felügyeleti problémák megszüntetésére főként a budapesti és debreceni igazgatóságnál.* Hasonlóképpen nagyobb gondot kell fordítani a járműjavító szakszolgálatnál is a gépi munkáknál előfordult balesetek csökkentésére.

A balesetek statisztikai szempontok szerint történő adminisztrálása sok esetben ténylegesen nem sokat segít az érintett dolgozón, de a balesetek elhallgatása igen sokat ronthat. Egyik leglényegesebb probléma, *hogy a munkáról, a biztonságtechnikai és munkafegyelmi helyzetről valótlan képet kapunk.*

A szabályok nem önmagukért vannak és nem is véletlenül tartalmaznak szigorú előírásokat. Tudott dolog, hogy e szabályok mind a munkaadóra, mind pedig a munkavállalóra egyaránt kötelező érvényűek. Mindezek mellett azt is tudomásul kell venni, *hogy a balesetek csak az előírások megszegése útján jöhetnek létre.* Márpedig a mulasztások következményeit még akkor is viselni kell, ha azok kellemetlenek és kényelmetlenek. Ilyen többek között a statisztika is. *A súlyos balesetek alakulása tekintetében jelenleg valóban rossz képet mutatnak a számok, melyek mögött látni kell az árvákat és özvegyeket, a munkaképtelenné vált vasutas dolgozókat éppúgy, mint a munka fogyatékosságait és ebből fakadó legfontosabb tennivalókat.*

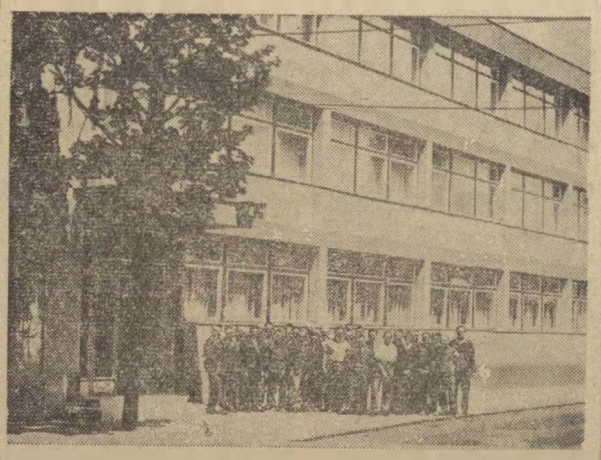
Hegedüs Károly

Központi irodaházat avattak a debreceni járműjavítóban

A debreceni járműjavító üzemben nemrég került átadásra *a mintegy 3,2 millió forint beruházással épült központi épület.* Az épületet a Hajdú-Bihar megyei Tanács Tervezőirodájának tervei alapján az üzem saját kivitelezésben készítette el. A központi épület megépítésének szükségességét több körülmény is sürgette. Így például az üzem területén elszórtan, apró helyiségekben összezsúfoltan dolgoztak az irányítás és ellenőrzés szervei. *A dolgozóknak ügyeik intézésére kilométereket kellett szaladgálni.* Nehezebb volt e munkahelyek központi irányítása és összefogása. Talán a legnyomósabb indok, hogy a női dolgozók élet- és munkakörülményei javítása igen szükségessé vált. *Az új épületben mintegy száz dolgozó nyer elhelyezést, és ezek között 56 női dolgozó van.*

Az átadást, illetve átvételt követően rövid házi ünnepségen értékelték a tervezők, a kivitelezők és a közreműködők munkáját. *Gál József,* az üzem igazgatója megjutalmazta az építőmunkában élenjáró dolgozókat. Az építők közül ki kell emelni *Szombati Gábor* kőművest, *Koszorus János* ácsot, *Gazdag János* festőt és brigádjaikat, akiknek oroszlánrészük van abban, hogy az épület kevés létszámmal, olcsón és igen hamar elkészült.

Nagy László



Az üzem új központi irodaépülete a kivitelezést végző dolgozókkal.

(Husi József felvétele)

Sok még a tennivaló

A személyszállítás időszerű kérdéseiről folytatott *kerekasztal-beszélgetés,* illetve az annak nyomán közölt cikk rendkívül felkeltette érdeklődésemet. Tetszett, hogy a beszélgetés részvevői valóban olyan vasutasok voltak, akik beosztásuknál fogva közvetlen kapcsolatban állnak a személyforgalommal, az utazóközönséggel.

Mind a szerkesztőség kérdéseiből, mind a kérdésre adott válaszokból kicsendült a vasutasok társadalmi felelőssége, amelyet a menetrend szerinti közlekedés megteremtéséért, a kulturált utazás biztosításáért éreznek.

Ezzel a felelősséggel végezzük mi, személyszállítást társadalmi ellenőrök is a munkánkat. Megbizatásom eddigi időszakában — miközben mintegy félezer jelentést tettem tapasztalataimról — ugyanazokat a benyomásokat szereztem, amelyeket az említett cikk tükrözött. Mindez igazolja, hogy nekünk, vasutasoknak, van még sok tennivalónk.

Simon Pál,

Példátlan fegyelmezetlenség

Éjjeli 1 órakor részegen állított be Isaszeg állomás forgalmi irodájába *Horváth József* főintéző, helybeli lakos, a ceglédi vonal szolgálaton kívüli vonalbiztosa. Belekötött a forgalmistába, *Petri Sándor* segédtisztbe és *Lakszner Miklós* váltókezelőbe, majd kituszkolta őket az irodából. Ezután önkényesen a biztosítóberendezéshez lépett, és szabad jelzést adott a be- és kijárati jelzőn egy áthaladó tehervonatnak.

A kirekesztett forgalmi szolgálattevő szerencsére kézijelzéssel megállította a vonatot, mert a vonali sorompókezelők értesítése elmaradt. Hozzájárult az esetleges baleset elkerüléséhez a vonatszemélyzet ébersége is.

Horváth Józsefet a rendőrség az ügy kivizsgálásáig előzetes letartóztatásba helyezte, s hivatalos személy elleni erőszak és a közlekedés biztonságát veszélyeztető bűntett miatt eljárást indított ellene.

Békét Indokínának!

SZOLIDARITÁSI NAGYGYŰLÉS A TÖREKVÉS MŰVELŐDÉSI HÁZBAN



A nagygyűlés elnöksége

Az Országos Beketanacs és a Vasutasok Szakszervezetének budapesti területi bizottsága *indokínai szolidaritási nagygyűlést* rendezett augusztus 5-én délután a *Törekvés* Művelődési Házban. A több száz vasutas dolgozó között részt vett a nagygyűlésen *Hoang Cuong*, a Vietnami Demokratikus Köztársaság nagykövete. *Dinh Ba Thi*, a Dél-Vietnami Köztársaság nagykövete. *Rádónyi Károly*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Gábor Zoltán*, a KPM pártbizottságának titkára, *dr. Tóth Györgyné*, a vasutas-szakszervezet alelnöke.

A nagygyűlés részvevőit *Tóth János*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője üdvözölte, majd *Sebestyen Nándorné*, az Országos Béketanacs titkára mondott beszédet.

A szónok méltatta az indokínai népek harcát, amelyet hősies elszántsággal vívnak nemzeti függetlenségükért, társadalmi felemelkedésükért. Rámutatott, hogy a dél-vietnami *béketerv*, amelyet a VDK kormánya is egyértelműen támogat, meghozhatná napjaink leghosszabb és legvéresebb háborújának befejezését. E reális javaslatok támogatására fel kell sorakoznia az egész nemzetközi békemozgalomnak, mint ahogy a magyar társadalom milliói is teljes mértékben egyetértenek a Del-Vietnami Ideiglenes Forradalmi Kormány javaslataival. A hét pontból álló javaslatot július 1-én terjesztette elő Párizsban *Nguyen Thi Binh* asszony, a Del-Vietnami Köztársaság ideiglenes forradalmi kormányának külügyminisztere.

Felszólalt a nagygyulesen *Dinh Ba Thi* nagykövet is. Beszédében képet festett a szabadságáért küzdő vietnami nép sorozatos harci sikereiről. Elmondta, *hogy az idei év első felében — hat hónap alatt — 151 000 ellenséges katonat semmisitettek meg, illetve ejtettek foglyul Dél-Vietnamban, 600 allast, katonai orhelyet kenyszeritettek megadasra. Elpusztitottak továbbá 4200 katonai jarmüvet, lelőttek vagy megrongaltak 1160 repulogépet, több mint 2260 strategiai falut és koncentraciós tábort romboltak le, és nagy területeket tisztitottak meg az ellenségtől a szabadságharcosok.* Ez a győzelmek a laoszi és a kambodzsai népek győzelmeivel együtt azért nagy jelentőségűek, mert stratégiailag meghiúsították az amerikaiak „vietnamizálási" politikáját, az imperialisták hiú ábrandokkal szott mesterkedéseit. Ha az Egyesült Államok újabb kalandokba bocsátkozik, elkerülhetetlenül újabb, még nagyobb kudarcok érik. Szükség csak egy kivezető út van a zsákutcából: elfogadni a Del-Vietnami Köztársaság ideiglenes forradalmi kormányának a háború befejezésére és a del-vietnami béke helyreállítására tett 7 pontos javaslatát.

A nagygyűlés részvevői kitörő lelkesedéssel fogadták a tájékoztatást. A nagykövet szavai mély hatást gyakoroltak a jelenlevőkre. Ezután *Rékasi Istvan*, a budapesti területi bizottság titkara ismertette azt a szeleskörü mozgalmat, amely a magyar vasutas dolgozók köreben bontakozott ki az indokínai népek igazságos harcának támogatására.

—A magyar vasutasok — mondotta többek között — *minden országos szolidaritási akcióban tevékenyen reszt vállalnak.* Eddig 500 takarót és mintegy félmillio forintot gyüjtöttek, s továbbra is naponta érkeznek a megajánlások a vietnami nep megsegítésere.

Rékasi István ezután átadta Dihn Ba Thi és Hoang Cuong nagykövetnek azt a díszes albumot, amely a legutóbbi akciók eredményeit, a magyar vasutasok szolidaritását dokumentálja.

A nagygyűlés Tóth János igazgató zarszava utan az Internacionálé hangjaival ért véget.

A Közlekedési Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének

nyilatkozata a szudáni helyzetről

A Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségét felettébb felháborította az a hír, hogy Szudánban tömegesen letartóztatják és üldözik a szakszervezet harcos tagjait és más hazafiakat.

A szövetség elítéli a szudáni munkások szakszervezetei szövetsége főtitkárának, *Shafie El Sheikh* elvtársnak, a *Szakszervezeti Világszövetség* alelnökének meggyilkolását. Shafie El Sheikh elvtárs a béke fenntartásáért és a népek közötti barátság elmozdításáért megkapta a nemzetközi *Lenin-díjat*, a szakszervezeti mozgalom kiváló személyisége volt, aki az egész életét az imperializmus ellen, a békéért és a szakszervezetek egységéért folytatott harcnak szentelte. A szakszervezeti funkcionáriusok üldözése, a *Szudáni Munkások Szakszervezetei Szövetsége* főtitkárának és a szudáni munkásosztály egyéb vezetőinek, a Nimeri-rezsim által történt meggyilkolása a szakszervezeti és emberi szabadságjogok megsértését jelenti.

Ezek a gyilkosságok nyilvánvalóan csökkentik az antiimperialista erőket és az ipmerialisták céljait szolgálják, akik arra törekszenek, hogy megtörjék a dolgozók egységét az arab országokban abban a harcban, amelyet a reakció és az izraeli agresszió ellen folytatnak.

Egy női vonatkísérő brigád

A nők munkakörülményeinek, szocialis helyzetének javítását *Debrecen* állomáson is gondosan összeállított intézkedési terv segíti. Eszerint például az új menetrenddel kapcsolatos fordát úgy kellett elkészíteni, *hogy az utazo szolgálatnál dolgozó nők esetenként 20 óránál többet ne legyenek távol. Az igy elkészitett szolgálati beosztással a lányok, asszonyok elégedettek,* hiszen havonta csak egy alkalommal töltik otthonuktól távol az éjszakát, laktanyában.

A női brigadok pontos, lelkiismeretes munkával viszonozzák a gondoskodast. Közülük csak egy a képen látható brigád, amelyiknek *Vargyas Ilona* a vezetője. Példásan végzett vonatvezetői szolgálatán túl szakszervezeti bizalmiként is tevékenykedik, és tagja a KISZ-vezetőségnek. A következő oktatási évben ő lesz az ifjúsági szervezet politikai iskolájának egyik előadója. Kitüntetett, kivalo dolgozó.

A brigád másik tagja, *Nagy Erzsébet* jegyvizsgáló. Két gyermek neveléséről gondoskodik, emellett a műhelybizottságban végez kiemelkedő társadalmi munkát *Kovács Erzsébet*, a harmadik brigádtag, munkásőr. Ezenkívül az üzemi kézilabdacsapat vezetője, és a KISZ politikai iskola helyettes propagandistája.

A legifjabb brigádtag *Oláh Sándorné*. Alig egy éve került a vasúthoz, de jegyvizsgálói munkáját kezdettől fogva kifogástalanul végzi. A vonatkísérők KISZ-alapszervezeteben is megállja a helyét. Végeredményben neki is része van abban, hogy — az állomás vezetőinek megállapítása szerint — a nők a férfiakkal egyenlő mértékben veszik ki részüket a gazdasági és társadalmi feladatok elvégzéséből.

Czeglédi Sándor



A törzsgárda megbecsülése



Árok is van, gödör is van...

A zalaegerszeg—zalalövoi vonal több állomásán, illetve megállóhelyén meghosszabbították az utasok le- és felszállására szolgáló peront, miota forgalomba állitottak a korszerü, mellékvonali motorvonatot, a Piroskát. Úgy látszik azonban, hogy *Budafáról* megfeledkezett valaki.

Július 26-án szemtanuja voltam annak, hogy a vonatrol leszálló kisgyermekes anya megcsúszott, és a gyereekkel együtt az árokba esett. Szerencsére, ebben az esetben nagyobb baj nem történt.

Jó lenne, ha legalább néhány talpfát egymás melle fektetne a budafai megalloban levő hídnal a pályafenntartás, míg egy-egy utas a lábát vagy a kezét el nem töri.

(markos)

Egy vasutas házaspár örömei, gondjai

Az egy és negyedszázados évforduló ünnepségsorozata egyebek között azért is hasznos volt, mert ráirányította a figyelmet a vasút tartópilléreire, a vasutas családokra. Olvashattunk dédapákról, nagyapákról, apákról, akik örökségként hagyták utódaikra mesterségüket: *a szeretett vasutat.* Az ősökre emlekezés közben már kevesebb szó esett arról, hogyan gazdálkodnak az örökséggel, miként gyarapítják a „vasutas vagyont" a mai vasutas férfiak, vasutas asszonyok.

Hogyan él ma egy vasutascsalád? Egy vasutas házaspár?

Olyan családot választottunk, amelyiknek neve ünnepi megemlékezésben is elhangzott dicséretes példaként.

»» 1 ««

A férj *Sziklai Ervin*, a budapesti igazgatóság forgalmi osztályának főelőadója. Negyvenkettőben, érettségi után került a vasúthoz. Apjától, a váci fűtőház mozdonylakatosától vette át a stafétabotot, amivel a nagyapja, az érsekújvári mozdonyvezető indult el, még 1871-ben. *Forgalmi szolgálattevőkent többfelé megfordult az országban.* Pályája a felszabadulás után szépen ivelt felfelé. A budapesti igazgatóságon jobb parti és bal parti főmenetirányítóként szolgalt, majd vonalbiztos lett. Különböző beosztásaiban sztahanovista, kiváló dolgozó és érdemes vasutas címmel tüntettek ki. *Képezte magát, elvégezte a hároméves marxista egyetemet.* Beiratkozott a felsőfokú vasútforgalmi technikumba is, de 1967-ben súlyos baleset érte, sokáig betegeskedett, a tanulást abba kellett hagynia. Aztán teljesen felépült, ám mintha ekkor kissé megtört volna pályájának íve. *1970 áprilisa óta, amikor megindult a szobi vonal rekonstrukciója, ott dolgozik fontos kikiildetésben: az anyagvonatok irányítása, a különböző épitésvezetőségek szállításainak összehangolása, zavartalan lebonyolitása a feladata.* Nehez szolgálat. Állandó munkahelye nincs, „irodája" Budapesttől Szobig terjed. Amint ő mondja: „*Mindig oda megyek, ahol az ég dörög*". Meg is látszik rajta, hogy kevés időt tölt fedél alatt: bore négerbarna, mint a pályamunkasoké.

»» 2 ««

A feleség családfájára ugyancsak *Érsekújváron* vésték fel az első vasutas nevet, másfél évtizeddel később, mint férjéére, 1887-ben. Akkor lett a nagyapja az újvári pályamérnökségen pályaőr. Apja is újvári vasutas volt, onnan került *Budapest-Jozsefvárosba*, s miután még többfelé szolgált, *Kobánya-felsőről* ment nyugdíjba, mint kapus.

Sziklainé 1952 óta dolgozik a vasútnál. Szorgalma, rátermettsége, gyorsan vitte előre. *1963 óta személyzeti vezető a váci palyafenntartási főnökségen. Jelenleg o a csomoponti pártbizottság titkára is.*

Hatvanhetben elvegezte a közepiskolat, 1969—71-ben az általános levelező tiszti tanfolyamot. *Szolgalati beosztásában 530—550 ember személyzeti ügyeinek intézője.* Tavaly őszig a munkaügy is hozzá tartozott, ekkor különválasztották a két munkakört. Amíg együtt volt, csak munkából meg tanulásból állt az élete. Hogy miként nevelt fel közben két gyereket, arra nemigen tud magyarázatot adni. „*Segitett édesanyám is, aki velünk él, és most 80 éves*" — mondja szerénven. Fiuk, a 25 éves *Viktor* már kirepült a családi fészekbol. Vasutas ő is. Budapesten szolgál. Felesége szintén vasutas, a MÁV-kórházban dolgozik. A kisebbik gyerek, *Katalin*, 17 éves, most lesz negyedikes gimnazista.

»» 3 ««

A családi fészek Vác egyik külső negyedében van. Sziklai Ervin örökölte az édesapjától. *Régi, de karbantartott, jó beosztásu épület.* Előtte virágoskert, sziklakert. Látszik a házon, hogy akik lakják, otthon érzik magukat benne, és nem vágynak el innen.

A ház gazdája korán ébred, reggel 5-kor már talpon van. *Hat órakor motorkerékparjara pattan, és indul „irodájába" a vonalra.* Szereti motorját, mert olyan munkahelyen, mint az övé, gyorsan mozoghat vele, késedelem nélkül eljuthat mindenhová, ahova kell. Csak az bántotta, hogy a saját motorhasználatért sokáig nem kapott kilométerpénzt. Napidíjban sem reszesült, pedig többször kérelmezte. „*Te a Dunakanyarban nyaralsz, minek neked a napidij*" — mondtak neki. Egy igazgatói pályabejárásnak kellett jönnie, hogy megkapja, ami jár. Tóth János igazgató gyorsan intézkedett: *junius óta Sziklai Ervin motorhasználati díjat és napidijat is kap*

»» 4 ««

Lássuk, milyen a „nyaralás" a Dunakanyarban?

Három épitésvezetőség, ezenkívül a hídepitési főnökség ket részlege dolgozik a vonalon. Nagymarosig a felsővezetéképítési főnökség. Nagymarostól Szobig pedig a csehszlovák felsővezetéképítők munkálkodnak. Mindegyiknek szokadatlanul érkezik az anyag. Ezenkívül az építési főnökség szalagsoros aláverő, rostáló, vágánybontó és -fektető gépei is itt vannak. Jönnek-mennek a hosszúsínszállító, a vendégsín-fektető szerelvények, hol ide, hol oda irányítanak zúzott kővel rakott kocsikat, vagy menesztenek anyagért már kirakott vagonokat.

A munkálatok jelenleg a verőcei szakaszon érkeztek csúcspontra. Ott tartózkodik Sziklai Ervin, onnan irányítja a rendkívül bonyolult, sokrétű szállítási munkat, állandó érintkezésben az állomásokkal, hogy az építkezés ne akadályozza a menetrend szerinti teherforgalmat, főleg az átmenő forgalmat, amely változatlanul erős, s amelyet, ha vagányzárakkal is, de fenn kell tartani, mert népgazdasági érdek, hogy a Csehszlovákia felől érkező vagy arra irányuló tranzitszállítmányok eljussanak rendeltetési helyükre. *Az állomásokkal kitűnő az együttmüködés, mindent megtesznek egymásért, és sikeresen egyeztetik össze a nemzetközi meg a helyi vonatforgalom érdekeit az épitkezések szállitási érdekeivel.* Nem minden épitésvezetőség érti azonban meg, hogy munkáját össze kell hangolnia a többiek munkájával, aszerint, amint a szállítások forgalmi parancsnoka, Sziklai Ervin, a kezében összefutó szálak alapján megtervezi és folyamatosan irányítja. *A 4-es épitésvezetőség például, amely kezdetben egyedül dolgozott a vonalon és megszokta, hogy más épitökre nem kellett tekintettel lennie, kiváltságokat kér magának.*

Emiatt sűrűn vannak surlódások a 4-es építésvezetőség és a forgalom vezetője között. Sok bosszúságot, kétszeres munkát, nehéz küzdelmet okoz ez Sziklainak. *Hetenként kétszer-háromszor este 7—8 órakor vetödik haza, mert gondoskodni akar róla, hogy az anyagvonatokat vontató gépek személyzete is idejében hazakerüljön,* meg akar győződni arról, hogy a 4-es építésvezetőség lerakta-e az anyagot, stb. Sokszor előfordul, hogy vacsora után még egyszer kiszalad hűséges motorján valamelyik munkahelyre, hogy lássa, rendben van-e minden a másnapi munkakezdéshez.

Felesége, barátai már többször kérdezték tőle, *miért csinálja dolgát ilyen önemésztő precizitással,* egészségét veszélyeztető hajszában, kitéve magát annak is, hogy ellensege támad. Azt felelte: „*Csinálom, mert igy diktálja a lelkiismeretem. Mert igy csinálta az apám, a nagyapám is!*"

»» 5 ««

Otthon, a meghitt családi fészekben, munka végeztével — most, hogy már Sziklainé is utána van iskoláinak és több idejük van magánéletükkel is törődni — inkább feloldódást, örömet, pihenést hoznak a családi, meg a baráti beszélgetések a napi élményekről, munkájukról.

A családi tanácsban természetesen Kati is részt vesz. Hiszen mar nagylány, komolyan gondolkozik és jól tanul. A harmadik osztályt 4,6 átlaggal végezte. Most, hogy negyedik osztalyos lesz, és érettségi után pályát kell majd választania, gyakran szó esik arról is, mi legyen Katiból? A nyelvtanuláshoz vonzódik. Az orosz mar egész jól megy neki, a némettel is szépen halad. De szóba került az is, hogy esetleg vasutas lesz. Sokat gondolkozott ezen a kislány, és egyszer azt mondta: „*Olvastam az újságban, hogy a vasútnak közgazdászokra van szüksége. Mi lenne, ha közgazdasági egyetem nyelv szakára pályáznék és nyelvtudással elmennék vasutas közgazdásznak?*"

Lehet, hogy *Sziklai Kati* a vasútnál köt majd ki?

Szász Ferenc

HATVANÉVES

a Miskolci Vasutas Sport Club

„A sport közelebb hozza az embereket egymáshoz érzéseikben, gondolkodásukban ...” — hangzott el 1911-ben az MVSC alakuló közgyülésén. Mai meghatározásában a sport társadalmi ügy. Ennek a nemes ügynek szolgálatáról tanúskodik az MVSC hat évtizedes fennállása.

Terjedelmes lenne a jubiláló egyesület 60 éves működésének csak vázlatos ismertetése is, azért megemlékezésünk csak az ünnepi jelent emeli ki.

A 11 szakosztállyal működő egyesület nagy erőfeszítéseket tett a közelmúltban, hogy a mintegy 900 aktív versenyzőjének biztosítsa a fejlődéshez szükséges korszerű létesítményeket. E célkitűzés elérésében igen jelentős segítséget kapott az egyesület a Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége által nyújtott anyagi támogatásban, melyet az MTS helyi szervei és a vasutasszakszervezet területi bizottsága egészített ki.

Az anyagi támogatás gyors realizálását — a sportfejlesztésért felelősökön kívül — a sportszerető vasutas dolgozók társadalmi munkájukkal eredményesen támogatták. A *„Petőfi”* és *„Alkotmány”* szocialista brigádok kezdeményezésére *Miskolc-Tiszai pályaudvar*, a központi és más szolgálati ágak dolgozói jelentős részt vállaltak az ómiskolci pályafenntartási főnökség által minőségi szinten kivitelezett munkálatokban.

A sportlétesítmények fejlesztésének eredményeként elkészült a labdarúgópálya füvesítése, a tribün átépítése, az öltözők emeletráépítéses bővítése, a mosdók és zuhanyozók korszerűsítése, tanmedence építése a kajak-szakosztálynak, a kézilabdapálya felújítása, edzőpálya kiképzése, a betonkerítés felújítása és egy orvosi szoba is létesült.

Hatékony segítséget adott a járműjavító üzem területátadással, gőzfűtési és vízszolgáltatással, valamint egyéb segítő tevékenységével.

A közeljövő tervei: *az atlétikai pálya korszerűsítése, ifjúsági klubház létesítése, a Csorbatelepi tó mellett kajakkenu versenypálya és csónakház építése* és minőségi sportteljesítményeket növelő berendezések beszerzése.

Az egyesület vezetése a sportolási lehetőségek dinamikus fejlesztésével kívánja megteremteni azokat az objektív feltételeket, amelyek az ifjúság fokozottabb bekapcsolásával *biztosítják a vasutas sportolók minőségi utánpótlását és az eredmények növelését.*

Az MVSC elnökségének határozata szerint július 31-én szerény jubileumi ünnepséget tartottak. Ezen üdvözölték az egyesület alapítóinak egyetlen élő tagját, *Ligeti Károlyt*, az egyesület olimpiai és országos válogatottjait, a veterán és aktív sportolókat, az egyesület fejlesztésében élenjárókat. A hat évtizedes sportmunka elismeréseként megtisztelték jelenlétükkel az ünnepi összejövetelt a szakvonal, a város, az MTS és a mozgalmi szervek képviselői is.

dr. Deák Ferenc

ZÁHONYI LÁNYOK

góllövőcipőben

Kispályás, női labdarúgócsapatot alakítottak a *záhonyi* szertárfőnökség és a gépesített rakodási főnökség sportkedvelő, vállalkozó szellemű lányai.

A két csapat tagjai megkezdték az edzéseket, s a közeljövőben helyi rangadó mérkőzést tartanak. A záhonyi csomópont körzetében még egyedülálló sportesemény várhatóan nagyszámú közönséget vonz majd, s ezzel megszűnik azon a tájon is a férfiaknak a futballban betöltött egyeduralma.

Záhonyban egyébként *a többi sportágra sem jellemző a holt szezon.* Alig fejeződött be az NB III-as bajnokság — amelyben a ZVSC a második helyen végzett —, máris megkezdődött a kispályás labdarúgó üzemi bajnokság. Mivel a részvevő csapatok közül az első három helyezett veretlenül végzett, a gólarány döntötte el a bajnoki címet. *Így első lett a TBFF, második a kocsiszolgálat, harmadik a pályafenntartás csapata.*

Jelenleg két csoportban, nyolc szolgálati ág részvételével nagypályás labdarúgóbajnokság zajlik Záhonyban. Mellesleg: nemrég a záhonyi vasutasok szerezték meg asztaliteniszben a területi bizottság kupáját, s a *Debrecenben* rendezett versenyen az egyéni első helyezett is közülük került ki ebben a sportágban.

Egeressi Zsigmond

Újra az OB I-ben

Nagy bravúrt hajtott végre a BVSC fiatal játékosokból álló vízilabdacsapata. Az OB II-ben nemrég befejeződött bajnokságot 100 százalékos eredménnyel, veretlenül nyerte. A csapat, amely egy évvel ezelőtt meglehetősen furcsa körülmények között volt kénytelen elbúcsúzni a legjobbak mezőnyéből, most bebizonyította: *az OB I-ben van a helye.*

A csapat a kiesés után meggyengülve indult az OB II-ben. Hiszen egyszerre négy játékos, *Szeri, Zsoldos, Németh II és Kőrösi* távozott más egyesületbe. A többiek azonban lelkes játékkal kárpótolták őket. Tizennyolc mérkőzést játszottak. Valamennyi találkozón győzteskent hagyták el a medencét. Összesen 140 gólt dobtak és csak 41-et kaptak.

A szerkesztőség üzeni

Czeglédi Sándor, Marosán Pál Debrecen; Egeressi Zsigmond Záhony; Nagy Zoltán, Bödör József Szombathely; Szücs Ferenc Hatvan; Bognár Károly Tapolca; Hajdu László Bp.; Sziládi Sándor Szeged; Markos József Zalaegerszeg: Nagy Elemér Acsa-Erdőkürt; Tóth László Dombóvár: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Tóth Kálmán Recsk-Parádfürdő, Szilágyi Sándor Bp. BVKH; Nagy Elemér Acsa-Erdőkürt; Markos József Zalaegerszeg; Földi József Szolnok; Kiss Lajos Alsóörs: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 30. számból: 112 696/1971. 3. C. Vasúti Munkavédelmi Szabályzat a dolgozók egészsége és testi épsége védelmével kapcsolatos kérdésekről.

A 31. számból: 112 834/1971. 4. C. A MÁV szervezeti egységei 1971. év végi részesedésének változó keretrészére jogosító feltételek meghatározása.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton mondok köszönetet mindazoknak, akik férjem, Fokl István elhunyta alkalmából gyászomban osztoztak, és a temetésen részt vettek.

Özv. Fokl Istvánné

KERESZTREJTVÉNY

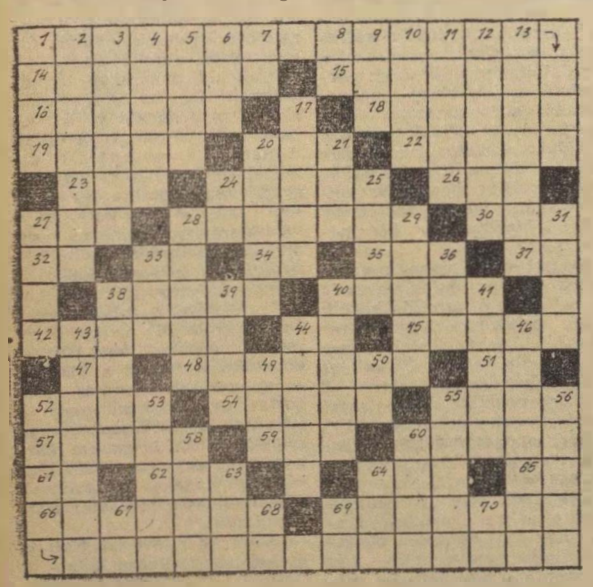
Vízszintes: 1. Augusztus 20-a. 14. ... Romain, híres francia író. 15. Vajon könyvelte? 16. T-vel a végén, fogpasztа márka. 18. Visszа: csípős, pajzán, ingerlő. 19. Betűpótlással ilyen sziget is van. 20. A ló legmagasabb pontja. 22. Meghatározott órára. 23. Kérdőszó. 24. Megkeresi a kenyerét 26. E. Z. O. 27. Termelőszövetkezetek Országos Tanácsa. 28. Utazó társaság a sivatagban. 30. Az osztrák államvasutak betűjele. 32. Csontokat köt összе. 33. Növény. 34. Rangjelző. 35. Mint 20 vízszintes. 37. Ikon páratlan betűi. 38. Ruhamodell. 40. Latin anya. 42. Mikroszkópnak a szem elé eső lencséje. 44. Énekló hang. 45. Fejér megyei község. 47. Azonos mássalhangzók. 48. Kisebbít, leszállít. 51. Személyes névmás. 52. Eszméle. 54. Nigéria fővárosa. 55. Billiárdozási kellék. 57. H-val sodronya. 59. Nagy madár. 60. Mongol nomád lovas nép volt. 61. Azonos betűk. 62. Éppen rövidebben. 64. Folyót szel át. 65. Két mássalhangzó. 66. Jugoszláv városban lakó. 69. Szombathely római neve.

Függőleges: 1. Rizsből készült szeszes ital Jáva szigetén. 2 Kacatokon. 3. Egy ásványcsoport összefoglaló neve. 4. Anyagok homogén elegye. 5. Régi kínai pénzegység. 6. Menni mássalhangzói. 7. Juttat. 8. Az itterbium kémiai jele. 9. U. E. S. 10. Ime. 11. Káder betűi keverve. 12. Vasúti kocsik kelléke. 13. Kenya fővárosa. 17. Maláj nép a Fülöp szigeteken. 20. Déltiroli város. 21. Védett kikötőhely. 24. A mai nap. 25 Teve féle állat. 27. Szomszédos ország államfője. 28. Nógrád megyei község. 29. Délafrikai államszövetség egyik tartománya. 31. Drávamenti község. 33. A szobát határolja. 36. A 48 vízszintes kezdete 38. Község Hajdú megyében. 39. Város a Szovjetunióban. 40. Tésztaféle. 41. Szomszéd nép. 43. ...János, romániai festő (1886—1949). 44 Árnyas hely a kertben. 46. A dohány alkaloidája. 49. Német névelő. 50. Kerti munkát végez. 52. **Ez az esemény augusztus 1-vel függ össze.** 53. Rosszul hall. 55. Dunántúli bányászközség. 56. Tanít, nevel. 58. Az egyik szülőé. 60. Csalogató. 63. P. B. V. 64. ... íz. hívó mohamedán. 67. Gödöllő szélei. 68. T. F. 69. A szamárium vegyjele. 70. Sír.

Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 52. Beküldési határidő: 1971. szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vasúti Ujítási Szabályzat. Kezdeményezés kibontakoztatása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 14. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Gyenge Károly Bp., VI., Majakovszkij u. 106. II. 8. Virágh Józsefné Sopron, Déli pu. Farkas Jenőné, Veszprém, Wartha u 24/a, Kocsis Péter, Gödöllő, Munkácsy M. út 3/a. B. lépcsőház I. em 4. Nagy Józsefné, Vésztő, Bartók Béla u. 32.



FAZEKAS LAJOS:

ÚTI MOZAIK

Utaztam városokba, országokon át,
álltam pályaudvarok hűs csarnokában;
amig más vidáman ölelte rokonát,
a régen-távozót szerelemmel vártam.

Jártam a tiszta Alpokban, ahol
a felhők a hegyeket ölelik,
s hol a kis faluk odahúzódnak
a hegyekhez, föl a fenyvesekig.

Merengtem reklámok fényzuhatagában,
mig dörgött mögöttem Milánó vas-szive;
Nápolyban szép Dél szegényeivel háltam,
s néztem a szédítő terek fényeibe.

Délen azúr tengerben fürödtem,
számhoz csapta sós karaját a hab.
S távol, mint egy szörny, csatahajó tűnt
föl, messze-szigetnél hatalmasabb.

KÉT PERC TARTÓZKODÁS

Felejthetetlen élmény Hajmáskéren

Az idei vasutasnapon feledhetetlen élmenyben volt részünk *Hajmasker* állomáson, miközben Szombathelyrol Budapest-Déli pályaudvarra továbbitottuk az 1817-es személyvonatot.

Az M62—113. számú Dieselmozdonyt *Szanyi Janos* vezette, aki 23 éve teljesit szolgálatot. A vonatvezető én voltam, 35 évi szolgálattal a hátam mögött. A két jegyvizsgáló, *Bodorkos Istvan* és *Gerencsér József* szintén veterán, nem sokkal a nyugdíjazás előtt. Mind a negyen szocialista brigádba tartozunk.

Mi tagadas, bizony konny szökött a szemünkbe a meghatottságtól, amikor a vonat megállt. *Végh László* felügyelő, állomásfőnök vezetesével egész küldöttség fogadott bennünket. *Orlán Lajos* főintéző és kislánya, *Nyerki József* és kisfia virágcsokrokat adtak át nekünk, majd az állomás minden dolgozója meleg szavak kiséretében üdvözölt bennünket, további sikeres munkát, örömteli vasutasnapokat kívánva.

A kétperces tartózkodás után gyorsan el kellett búcsúznunk, de a megtiszteltetest, a boldog pillanatokat soha nem fogjuk elfelejteni. *Köszönjük Hajmásker állomás minden dolgozójának.*

Bödör József
vonatvezető és brigádja

Helvenöt éves a szegedi MÁV Nevelőotthon

A millennium évében, 1896. szeptember 6-án tizenhárom új közintézmény avatását ünnepelte *Szeged* városa. Kórházak, egészségügyi intézmények, iskolák, a kultúrpalota és más középületek átadásával egyidőben avatták Szeged-Alsóváros akkori legnagyobb épülettömbjét: *a „MÁV Szegedi Nevelő- és Tápintézet”-ét.*

Hetvenöt évvel ezelőtt valósult meg tehát először, hogy a települések iskoláitól távol fekvő kis vasúti őrházak dolgozóinak gyermekeit — a szegedi üzletvezetőség javaslatára és a város akkori tanácsának anyagi és erkölcsi támogatásával — a vasút vette gondozásba.

Háromnegyed évszázad nagy idő egy intézmény életében. A szeptemberi ünnepségsorozatra megjelenő *emlékkönyv 180 oldalon tárgyalja a MÁV Nevelőotthon múltját, jelenét.* Fényképek, egykori újságcikkek, emlékezések elevenítik fel a régi időket. *Azt, hogy miként talált otthonra az intézet falai között az első 200 növendék, és hogyan él ott ma már 320 ifju, az eletre céltudatosan felkészülő emberke.* Ismerteti ezenkívül a könyv azt is, hogy milyen harcok között születtek az eredmények vagy következtek be átmeneti kudarcok, hogyan alakultak ki bizonyos szokások és hagyományok, miközben a növendékek ezrei nőttek fel és váltak teljes értékű emberré a Magyar Államvasutak védőszárnyai alatt.

Az évforduló alkalmából *kiállításokat is rendeznek.* Bemutatják a közönségnek a régi épület korszerűsítésének és egy új épület létesítésének terveit. Mert a nevelőotthonnak nemcsak gazdag múltja, hanem ragyogó jövője is van.

Az ünnepi készülődés időszakában az intézmény vezetősége *szeretettel kéri a volt növendékeket, hogy jelentsék be jelenlegi címüket régi, második otthonuknak.* Az ünnepségek idejére tervezett találkozóra így válik lehetővé a meghívók szétküldése.

Dr. Szabó Tibor

Levél egy utastól:

„A vasutasok nagyszerű emberek”

Nagyszerű, derék emberek a vasutasok. Ismét alkalmam volt meggyőződni róla.

Július 17-én az Esztergom felől 21 óra 30-kor érkező személyvonatról szálltam le feleségemmel Óbuda állomáson. A 60-as autóbuszon ültünk már, amikor megdöbbenten észrevettem, *hogy kistáskámat, benne személyi igazolványomat. kapu- és lakáskulcsaimat, szemüvegeimet, készpénzemet a vonatban felejtettem.* Szinte feldúlt állapotban tértem vissza az állomásra.

Ott azonban *Laboda István* forgalmi szolgálattevő a legnagyobb készséggel segített rajtam. Telefonált a Nyugati pályaudvarra, majd 30—40 perc múlva vette a hírt, hogy mehetek elvesztett értékeimért.

Közben, amíg Óbuda állomáson vártam az értesítésre. odajött hozzám *Sellei Sándor* tolatásvezető, és — látva bőrig ázott. siralmas állapotomat — ülőhellyel, majd cigarettával kínált meg. Sőt, amikor szolgálati kötelessége elszólította, és kiment a pályaudvarra, egész csomag cigarettáját ott hagyta hogy tetszésem szerint vegyem igénybe.

A Nyugati pályaudvar ügyeletén ugyancsak a legmeszszebbmenő udvariassággal fogadott egy fiatal tisztviselő. majd kis idő múltán oda érkezett Lelkes főfelügyelő, az ügyeletes tiszt Szivélyesen nyújtotta át a legpontosabb leltárba vett tárgyaimat, amelyeket — mint megtudtam — szintén egy vasutas, *Pintér Bela* MÁV főintéző adott le a vonat érkezése után.

A példásan emberséges, az előírásos kötelezettségen messze túlmenő előzékenységért, nagyrabecsülésem kifejezésével ezúton mondok köszönetet a vasutasoknak.

Dr. Tarján Pál

HÍREK

— A MÁV-nevelőotthonok vezetőinek nyár végi munkaértekezletét augusztus 23—24—25-én Kőszegen tartják. A részvevők értékelik az elmúlt oktatási év tapasztalatait és meghatározzák az 1971—72-es tanév főbb nevelési feladatait. Az évente több mint 1200 gyermeknek otthont adó intézmények feladatainak végrehajtásához az idén 25 millió forint áll rendelkezésre, s a nevelés egyéb feltételei is biztosítva vannak.

— A Magyar Honvédelmi Szövetség újabb alapszervezete alakult meg augusztusban Sátoraljaújhely állomáson. Az ott dolgozó vasutasok — leszerelt katonák, KISZ-fiatalok — közül sokan jelentették be, hogy részt kívánnak venni az alapszervezet munkájában.

— Nyolcvanezer talpfát adott át a MÁV-nak az első félévben a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat. A dolgozók vállalásai nyomán lehetővé vált az átadási ütem gyorsítása. Így júliusban már 41 000 talpfát kapott a vasút, s a jelek szerint augusztusban ismét túlszárnyalják korábbi teljesítményüket a vállalat dolgozói.

— Hat lakást kaptak a tapolcai vasutasok a helybeli Május 1. utca 9. szám alatti társasházban. Az újdonsült lakástulajdonosok a közelmúltban már be is költöztek uj otthonaikba. A sárvári Entzbruder lakótelepen szintén felépült a vasutasok 21 lakásos háza. A beköltözés ott is megtörtént.

— Vasúti szolgálati helyeket látogattak meg egyik július végi munkanapjukon a Magyar Szocialista Munkáspárt Borsod megyei és Miskolc városi bizottságának gazdaságpolitikai munkatársai. Részt vett a látogatáson Dojcsák János, a megyei pártbizottság titkára és Drótos László, a városi pártbizottság titkára is. Emődön, Nyékládházán, Miskolc-Tiszai pályaudvaron ismerkedtek a vasutasok munkájával.

— Évek óta eredményesen működik a vasutas-posta klub a Heves megyei Nagytálya községben. Legutóbb dr. Pásztor Pál, a miskolci vasútigazgatóság vezetője volt a klub vendége. Nagy érdeklődéssel kísért előadást tartott a MÁV fejlesztéséről és ebből a Heves megyét érintő kérdésekről.

— Gurítódomb építését kezdték meg Nyíregyháza állomáson. Az elegyrendezéshez használt régi kis „csurgató” átadja helyét a Debrecen—Nyíregyháza közötti második sínpárnak.

— A KISZ VIII. kongresszusa tiszteletére 200 óra társadalmi munkát ajánlottak fel a zalaegerszegi vontatási főnökség fiataljai. Munkájukkal a fűtőház területét rendezik, csinosítják.

— Harminchét évi szolgálat után nyugalomba vonult Bakóczy László felügyelő, a debreceni vontatási főnökség mozdonyreszortosa. Búcsúztatásakor a főnökség vezetősége méltatta a kiváló szakember érdemeit, amelyeket elsősorban a fiatalabb nemzedék nevelésével szerzett.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872.
Üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Levélcím: Bp 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM | Ára 40 fillér | 1971. SZEPTEMBER 1.

EREDMÉNYES ELSŐ FÉLÉV UTÁN

Átadták a vándorzászlót a szegedi Vasútigazgatóságnak

A vasútigazgatóságok első félévi munkaversenyében a szegedi igazgatóság dolgozói nyerték el a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* és a *Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége* vörös vándorzászlaját, a vele járó 400 ezer forint jutalommal együtt. A zászló ünnepélyes átadására augusztus 24-én került sor a szegedi *Tisza Szálló* koncerttermében.

A nap gazdag programja valóban méltó volt az eredményes munkával kivívott elismeréshez. Délelőtt Szegeden tartották az igazgatóságok vezetőinek egyéb ként Pécsre tervezett értekezletét. *Az igazgatói értekezlettel egyidőben a területi bizottság vendégül látta a testület politikai munkatársait és a szolgálati helyek függetlenített szb-titkárait.*

Délután 3 órakor kezdődött a zászlóátadási ünnepség. Az elnöklő *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára üdvözölte a részvevőket, köztük *Győri Imrét*, az MSZMP Központi Bizottságának tagját, a Csongrád megyei Pártbizottság első titkárát, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját, *Szabó Antalt*, a vasutasszakszervezet főtitkárát, a megye és a város vezető szerveinek, testületeinek képviselőit, a MÁV vezérigazgatóság, a vasútigazgatóságok, a helyi közlekedési és a nagyobb szállító vállalatok vezetőit, a kitüntetett szegedi igazgatóság dolgozóit.

Az első félévben végzett eredményes munkát *Kiss Károly* igazgató méltatta. Érzékeltette beszédében, hogy a mind jobban korszerűsödő MÁV tevékenysége — *ezen belül a szegedi igazgatóság dolgozóinak kiemelkedő munkája — jól illeszkedik a népgazdaság egész területén elért gazdasági eredményekhez.* A vasút 57 millió tonna árut szállított az első félévben, s ez a teljesítmény rekordnak számít. Ilyen körülmények között még megtisztelőbb az első helyezést kivívni, hiszen a többi igazgatóság területén is nagyszerű eredmények születtek. Kifejtette továbbá, hogy a szocialista munkaversenyben az igazgatóság területén dolgozó vasutasok 55 százaléka vesz részt, s ebben a versenyben a fiatalok is sokkal aktívabbak, mint régebben voltak. A jó helyezés révén lehetővé vált, hogy az első félévi eredményekért *az idén eddig mintegy hétmillió forint kerülhetett kifizetésre különböző prémiumok és jutalmak formájában az igazgatóság szolgálati helyein.*

Kiss Károly külön gratulált *a debreceni igazgatóság* dolgozóinak második helyezésükhöz, akik igen szoros versenyben — alig egy hajszálnyira elmaradva — nagyszerű teljesítménnyel érdemelték ki *a vezérigazgatói elismerést.* Miközben megköszönte a dolgozók munkáját, kifejezte reményét, hogy a második félévben is kiemelkedő eredményeket érnek el a szegedi igazgatóság dolgozói.

Ezután *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a szegedi igazgatóság dolgozóit. *Nagyra értékelte a magyar vasút idei teljesítményét, ezen belül a szegedi igazgatóság dolgozóinak helytállását.* Ugyanakkor rámutatott, hogy a debreceni igazgatóság területén az utóbbi hónapokban jobbak az eredmények. Bár azok a tranzitszállítások — tette hozzá —, amelyek az év hátralevő részében a *Szovjetunió* és *Jugoszlávia* között a szegedi igazgatóság vonalait is érintve kerülnek lebonyolításra, lehetőséget teremtenek az eredmények túlszárnyalására. *teljat gazdaságosabban és főként sokkal kevesebb balesettel végezzük el a reánk háruló munkát.*

A beszédek elhangzása után *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes és *Szabó Antal* főtitkár átadta a vándorzászlót a szegediek képviselőjének, *Kiss Károly* igazgatónak és Acsai Mihály területi titkárnak.



Kiss Károly igazgató átveszi a vándorzászlót (Laczkó Ildikó felvétele)

A zászlót eddig őrző miskolciak jókívánságait *dr. Pásztor Pál* igazgató tolmácsolta, majd *Győri Imre*, az MSZMP Központi Bizottsága és Csongrád megyei bizottsága nevében üdvözölte a szegedi igazgatóság dolgozóit.

Száz vasutas kapott Kiváló dolgozó kitüntetést, ezenkívül sokan részesültek pénzjutalomban. **Kovács József**

— *Önök is láthatják* — mondotta ezután a miniszterhelyettes —, *hogy a 125 éves magyar vasút dolgozói a társadalomtól minden megadható erkölcsi és anyagi támogatást megkapnak. De látniuk kell azt is, hogy a vasutasság elsőrendű társadalmi ügye a személyszállítás.* A társadalom tagjai, az állampolgárok, a dolgozó emberek és minden vezető szerv képviselői aszerint ítélik meg a vasutasságot, hogy személyszállító vonatainak pontosan, a menetrendben megjelölt időben érnek-e az állomásokra. *Utasainknak, a dolgozó embereknek tartozunk azzal, hogy késés nélkül, a jelzőknél való indokolatlan feltartások nélkül közlekedtessük a személyszállító vonatokat.* Azzal együtt, hogy az áruszállításban is nagy feladataink vannak.

Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára is gratulált a szegedi igazgatóság dolgozóinak a vándorzászló elnyerése alkalmából.

— *A kiváló eredmények értékét növeli, hogy ezek a negyedik ötéves terv végrehajtásának indulásával egyidőben születtek* — mondotta a főtitkár, majd külön méltatta a szegedi igazgatóságnál „hangyaszorgalommal, aprólékos következetességgel végrehajtott" üzemszervező munkát. Ez is egyik jele annak, hogy a vasút egész területén egyre világosabban ismerik fel, hogy a szállítás nem a saját belső ügyünk, hanem az egész népgazdaságé, amely a baráti országok szocialista építőmunkáját, gazdasági tevékenységét is befolyásolja. *Többet kell azonban tenni azért, hogy a jó eredményekért „kisebb árat fizessünk"*,

Gyorsított gyümölcsexport

KÖZVETLEN EXPRESSZ-TEHERVONAT KECSKEMÉTRŐL

Az „aranyhomok" fővárosa, Kecskemét: *gazdag gyümölcstermő vidék központja.* Érthető, hogy itt a csúcsforgalom rendszerint a nyár derekán, már június végén, július elején megkezdődik.

— *Az idén is ez történt. Június utolsó két hetében a meggy gyors érése adott sok munkát Kecskemét állomásnak* — újságolta *Lőrincz Antal* állomásfőnök. — *Napi 40—45 kocsi feladás, főleg exportszállítmány képezte a csúcsforgalmat ebből a kedvelt gyümölcsből.* Az ezzel kapcsolatos szállítási feladatokat a *Bács-Kiskun megyei Mezőtermék Vállalattal* jól együttműködve zavartalanul bonyolítottuk le.

— A ma is világhírű kecskeméti sárgabarack hogyan jelentkezett az idén a vasúti szállítások vonatkozásában?

— *Elmondhatom, hogy állomásunk hiánytalanul ki tudta elégíteni a sárgabarack-export hűtőkocsiigényeit* — felelte az állomásfőnök. — Ez részben annak is betudható, hogy sajnos az idei barackternést a fagy- és jégkár eléggé „megtizedelte", így 25—30 kocsinál több feladási igény egy napon sem jelentkezett. A korábbi években naponta 60—80 kocsi sárgabarackot is útnak indítottunk. *Gyümölcsszállítmányaink gyors továbbításához, amihez jelentős népgazdasági érdek fűződik, igen nagy segítséget adott az állomásunkról közvetlenül Bp. Ferencvárosba indított 751 számú expressz-tehervonat bevezetése.*

Ezt a vonatot naponta 22.30 órakor indítják Kecskemétről. Ehhez a 7261-es tehervonat már 19 óráig behozza Kecskemétre az ugyancsak sürgősen továbbítandó gyümölcsszállítmányokat a tiszai vonalról, *Lakitelek, Nyárlőrinc, Tiszakécske* és *Csépa* körzetéből. A kecskemétiek nagy gondot fordítanak arra, hogy *az ET 751-es az előírt TEEM-csoportosításnak megfelelően legyen összeállítva* és így a lehetőség szerint mentesítsék az ilyenkor rendkívül túlterhelt fővárosi rendezőpályaudvart. Ezzel segíthetik elő a legjobban az idő múlására rendkívül érzékeny exportáru gyors továbbítását.

A gyümölcsszállítások lebonyolítása csak egy feladat Kecskemét állomás sok és fontos teendői közül. *A 2755-ös számú szolnok—záhonyi gyorstehervonattal például most is naponta 16—18 kocsi konzervet továbbítanak* szovjet megrendelő címére.

— Nyári csúcsforgalmunk idején is *elsőrangú feladatunknak tekintjük a kocsikiegyenlítést a záhonyi átrakó részére* — hangsúlyozta Lőrincz Antal. — *Naponta 100—120 K-kocsit és közel ugyanannyi G-kocsit indítunk útnak, hogy elősegítsük a tranzit- és az importforgalom zavartalanságát is.*

Eredményeivel, balesetmentes, jó munkájával Kecskemét vasutasai is jelentősen hozzájárultak a szegedi igazgatóság első félévi kiváló teljesítményeinek eléréséhez.

(L—en)

SIÓFOKTÓL SZÁNTÓDIG

Újabb vonalszakaszon működnek korszerű biztosítóberendezések

A Balaton déli partján húzódó vasútvonalon, *Siófok* és *Szántód-Kőröshegy* között üzembe helyezték az új térközbiztosító berendezéseket. Ugyanazon a napon, augusztus 17-én *Zamárdi-felsőn* és *Szántód-Kőröshegyen* is végleg megkezdte működését az új rendszerű, állomási biztosítóberendezés.

Az említett, mintegy 13 kilométer hosszú vonalszakaszon másnap átadták rendeltetésének a vasút-közúti kereszteződésekben létesített három fénysorompót és egy úgynevezett felhívásos sorompót is.

A mintegy 16 milliő forintos költséggel épített berendezések lényegesen növelik a közlekedés biztonságát és a nyáron különösen forgalmas fővonal átbocsátóképességét. Ugyanakkor megszűnt a váltók, jelzők, sorompók kézi működtetésével járó fizikai munka, hiszen a korszerű berendezéseket a személyzet gombnyomással vezérli.

A vonal korszerűsítése ezzel természetesen nem zárult le, mert a munkálatokat a vasútépítők tervszerűen folytatják a vonal további részén.

PILLANATKÉP SZARVASRÓL

Szolgálat és szolgáltatás

— *Sztrókay József vagyok* — mutatkozott be találkozásunkkor Szarvas állomás vezetője.

— Ejnye, de ismerős név.

— Valóban az. Neves tudósok közül többen viselték a Sztrókay nevet. Rokonaim közé sorolhatom például *Sztrókay Kálmánt*, a népszerű tudományos írót, újságírót, műfordítót, aki egykor az *Irodalom és Tudomány*, valamint az *Ifjú Technikus* egyik szerkesztője volt...

A modern technikának Sztrókay állomásfőnök is híve. Örömmel újságolja, hogy a Piroskák, a MÁV szárnyvonalain újabban forgalomba helyezett, hatrészes Diesel-motorvonatok a mezőtúr—orosházi vonalon is közlekednek már. *Az utazóközönség nagyon megkedvelte a kényelmes, kulturált utazást biztosító szerelvényeket.* Ugyanúgy, mint az utasok igényeit, a fuvaroztató felek érdekeit is mindig szem előtt tartják az állomásiak.

Szarvas állomáson egyébként 22 vasutas dolgozik. Forgalmi szolgálattevők, váltókörök, személypénztárosok, raktárnokok, málházók. *Létszámgond nincs — legalábbis papíron.* A nyári szabadságolások miatt azonban gyakran kell egymást helyettesíteni.

— *Az utóbbi időben három forgalmista üdült tőlünk a Balatonon* — magyarázza az állomásfőnök. — *Pótlásukról „házon belül" gondoskodtunk.*

Ez máris jól összeszokott kollektívára vall. Hozzátehetjük bizonyításként, *hogy az állomás dolgozói közül nyolcan viselik a törzsgárda-tagok arany jelvényét, és ugyananynyian vannak az ezüstjelvényesek is.* A forgalmi és a kereskedelmi dolgozók különben egy-egy szocialista brigádba tartoznak. Munkájuk elismerését a főnöki iroda falán látható oklevelek tanúsítják. Naponta átlagosan 50—60 leadási kocsi érkezik az állomásra, s többségük ismét rakottan távozik. Az állomás dolgozóinak legfőbb problémája, hogy olykor-olykor kevés az élőállatok szállítására szolgáló speciális kocsi. A helyi állami gazdaság ugyanis sok élőt exportál: *sertést Lengyelországba és Csehszlovákiába, vágómarhát az olaszoknak, lovat Franciaországba, juhot szintén Itáliába és göröghonba.*

— Jóformán csak a kocsiigények kielégítésén múlik, hogy az idén nagyobb teljesítményeket érjünk el, mint az elmúlt évben — mondják búcsúzáskor az állomás dolgozói.

Elmenőben megakad a szemem a felvételi épület előtt szépen ápolt rózsakerten.

— *A váltókörök hobbyja a kertészkedés* — hallom a főnöktől. — *A jó munkához ez a külsőség illik... a rendezett környezet is javítja a szolgáltatást...*

(szatmári)

LAPZÁRTA UTÁN

Ülést tartott a központi vezetőség

A szakszervezet központi vezetősége augusztus 27-én — lapzárta után — ülést tartott az alábbi napirenddel:

1. Jelentés a SZOT 1970. június 2-i, a kormány 1013/1970. számú, valamint a központi vezetőség 1970. július 28-i — *a néppolitikai munkáról szóló* — határozata végrehajtásának eddigi tapasztalatairól és a további feladatokról.

2. Javaslat a Szakszervezetek XXII. kongresszusa és a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusa határozatainak végrehajtására vonatkozó intézkedési tervre.

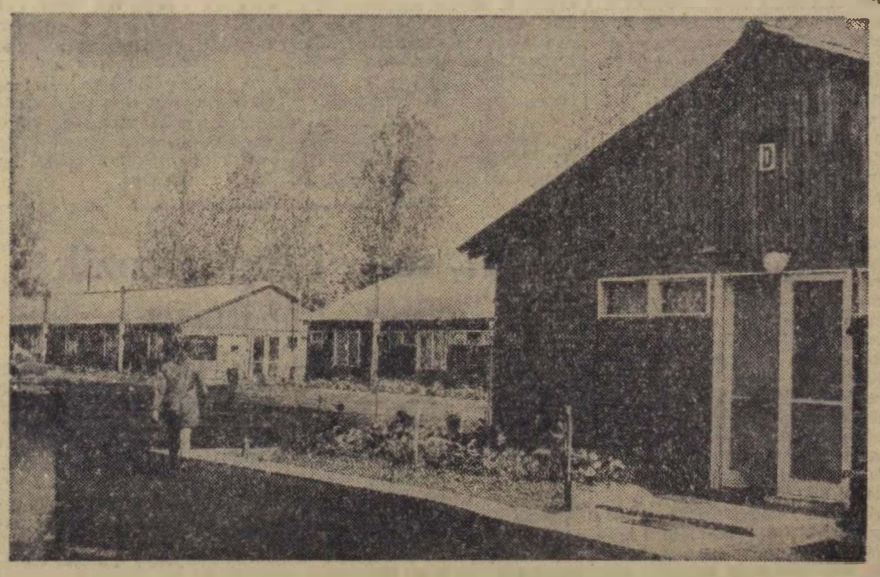
Tervezet a Vasutasok Szakszervezetének programjára.

A központi vezetőség és az elnökség 1971. második félévi munkaterve.

3. Tervezet a központi vezetőség szakbizottságainak 1971—1972. évre szóló programjára.

A központi vezetőség üléséről lapunk legközelebbi számában részletes tudósítást közlünk.

HOGYAN ÉLNEK A FELSŐVEZETÉK-ÉPÍTŐK?



Kétszáz lakosú település tetszetős faházai (Riport a 4. oldalon)

Második otthona: *a vendégszoba*

A LANDLER JENŐ JÁRMŰJAVÍTÓ ÖRÖMEIRŐL, GONDJAIRÓL BESZÉL

SIMON LÁSZLÓ SZB-TITKÁR

Mi lesz a másnap reggeli program? Ettől függ, hogy az esti órákban hazavárhatja-e *Simon Lászlót*, a Landler Jenő Járműjavító Üzem szb-titkárát családja, a Székesfehérvár melletti *Sárszentmihályon* a a kis családi házban.

Három évtized az üzemben

— Délután gyakran van vonatom, — mondja kérdésünkre —, *de reggel csak úgy, hogy 9 óra körül érkezhetek Újpestre. S mert nagyon sokszor van reggeli értekezlet vagy más teendő, a leggyakoribb otthonom mégiscsak a keleti vontatási főnökség vendégszobája...*

Most 55 esztendős, megfontolt, alaptermészetében derűs ember *Simon László, akit éppen három évtized köt a járműjavítóhoz*, ha volt is némi vargabetű, amikor hivatása más munkaterületre szólította. *1941-ben mint géplakatos került a főváros vasutaséletének e fontos centrumába.* Nem sokkal a felszabadulás után a vasutasszakszervezet központjában dolgozott. Irányítani kellett a Balaton környéki vasutasüdülők életét *Szántódon, Keszthelyen, Komárvárosban és Balatonfenyvesen.*

1950-ben ismét visszakerült az üzembe. Különböző beosztásokban dolgozott, majd 1961-ben az öthónapos pártiskola elvégzése után a szakszervezeti bizottságba választották, amelynek ma is titkára. Kevés olyan alapos ismerője van a Landler Jenő Járműjavító mozgalmas életének, mint amilyen Simon László.

— 2200—2300 dolgozónk van, s ebből 1500—1600 a fizikai dolgozók létszáma — kezdi beszélgetésünket. — *Jelenleg legaktuálisabb ügyünk az éves terv teljesítése*, amely — az első félév eredményeit tekintve — sikeresen zajlott. A második félév már lényegesen több problémát ígér, hiszen jelentős létszámhiánnyal kell megküzdenünk a fizikai dolgozókat tekintve.

Az szb-titkár elmondta, hogy a *problémák elsősorban a mozdony- és kocsiosztályon mutatkoznak.* Ezeken az osztályokon dobog elsősorban a járműjavító „szíve". A fiatalokat nem könnyű ilyen munkaterületekre édesgetni, mert a munkahelyek állapota, a szociális körülmények eléggé elmaradottak. Az üzem gazdasági vezetői, párt- és szakszervezeti szervei sokat tesznek a helyzet javításáért.

Új létesítmények

— Bár a hivatalos megnyitásra még nem került sor — mondja Simon László —, *már üzemel az új kultúrház, amelyhez a SZOT 4 millió forinttal járult hozzá, a többi pénzt pedig a vasutasszakszervezet bocsátotta rendelkezésünkre.* Elkészült a kocsiosztályon a 900 fős modern öltöző is, korszerű fürdő- és mosdóhelyiségekkel. S különösen sokat javított a dolgozók hangulatán — *a vasutasszakszervezet elnökségének köszönhetjük* —, hogy új alapokra helyeztük az egészségügyi ellátottságot. A korszerű orvosi rendelő két műszakban két fogorvossal, egy felülvizsgáló és egy üzemi orvossal 1,5 milliós forintos költséggel készült el, s minden szónál ékesebben bizonyítja a dolgozókról való gondoskodás tényét.

A további tervek sorába tartozik, hogy idén vagy jövőre az ebédlőhelyiséget is bővítik, csinosítják: *eddig délelőtt 11 órától fél 2-ig 200-an étkezhettek, ha a tervek valóra válnak, ez a szám 300—400 főre emelkedik.* Korszerűsítik emellett a mozdonyosztály fűtését és világítását is; ezzel a téli felkészülés munkája válik könnyebbé. A termoventillátoros fűtés a zord időkben lényegesen jobb körülményeket biztosít majd a nagyon nehéz munkát végző dolgozók számára.

Egyenletesen fejlődik a Landler Jenő Járműjavítóban a szocialista brigádmozgalom. *Ez évben 170 brigád kötött szerződést az arany, ezüst és bronz fokozatok eléréséért*, s talán csak 200-an vannak olyanok a fizikai dolgozók soraiban, akik még nem ismerték fel az újat, a jobbat, amely az eredményesebb termelőmunka elismert emelőjévé vált. Az nem vitás, hogy a mozgalom most már hamarosan áthatja az egész üzemet, hiszen *Kovács Pál* esztergályos aranykoszorús brigádja, a kocsijavító osztályon *Szilágyi Gyula* aranykoszorús brigádja, hogy csak e két nevet említsük, magával ragadja a többi brigádot is.

Gondoskodás a nőkről

Az szb a vasutasszakszervezet központi vezetősége 1970. júliusi határozata alapján *intézkedési tervet dolgozott ki erre az évre a nőkkel és a fiatalokkal való foglalkozásról. Az első félév eredményeit nemrég értékelték; az eredmények biztatóak.* A bérpolitikai intézkedések során 179 fizikai dolgozó nő közül 93-nak rendezték a bérét, s intézkedéseket tettek a nőknek a vezetésbe való bevonását illetően is. Ez utóbbi célt szolgálja, *hogy 14 nő végzi az alapfokú általános igazgatási, munkaügyi és számviteli tanfolyamot.* Ketten tettek anyagkezelési vizsgát. A káderutánpótlás terve úgy alakul, hogy ebben — az 1970—75. évi időszakot tekintve — 15 nő dolgozó szerepel az évekkel ezelőtti lényegesen kisebb számmal szemben. A női dolgozók jobb megbecsülése jegyében ez év április 4-én, május 1-én és a vasutasnapon többen kaptak kitüntetést és pénzjutalmat.

— Jelentős eredményeket mutathatunk fel — folytatta az szb-titkár — a fiatalok szociális és bérezési problémáinak megoldását illetően is. *A mozdonyosztályon személyenként vizsgáltuk meg a 25 éven aluli fiatalok bérét, s mindazok, akik nem érték el az átlagot, minimum 50 filléres órabéremelésben részesültek.* Negyvenhárman kaptak emelést, három fiatalnak az órabére 1,10 forinttal emelkedett.

Lehetne még sorolni az elgondolásokat, terveket, hiszen a feladatok napról napra nőnek. Érthető, hogy hétről hétre visszatérnek azok a napok, amikor a család nem láthatja Simon Lászlót, de bizonyára megbocsátják ezt a családfőnek, akinek életéhez valóban hozzánőtt a vasúti járműjavítás e rangos fellegvára...

Maros László

SZAKSZERVEZETI KÜLDÖTTSÉG BOLÍVIÁBÓL



Augusztus 14-én a bolíviai vasúti, légiközlekedési, villamossági és telefonüzemi dolgozók szakszervezeti szövetségének öttagú delegációja látogatott hazánkba, Hernandó Poppe Martinez vasutas főtitkár vezetésével. A küldöttség négynapos tartózkodása során vasúti és légiforgalmi létesítményeket tekintett meg, közben látogatást tett a Vasutasok Szakszervezete központjában is. Képünkön: Szabó Antal főtitkár tájékoztatja a bolíviai vendégeket

(Laczkó Ildikó felvétele)

A Hivatalos Lapból

a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 32. számból: 112582/1971. 1. B. A KPM Vasúti Főosztály 1970. évi statisztikai beszámolórendszer jegyzékének helyesbítése és hatályának meghosszabbítása.

Válaszolunk olvasóinknak

Mikor van helye fegyelmi eljárásnak?

Budapest—Ferencváros állomás létszámába tartozó *Polgár István* vonatvezető szerkesztőségünkhöz írt levelében panaszolta, hogy nem biztosították részére a szolgálat befejezése után járó és a kollektív szerződésben biztosított pihenőidőt. Még jogosan otthon maradhatott volna, amikor szolgálattételre vezényelték. Ő — megértve a szolgálati hely gondjait — az elrendelt időben jelentkezett és felvette a munkát.

A munka felvételét követően Polgár István több mint 13 óra szolgálati időt teljesített, amikor Vácról a forduló állomásról visszaútban egy vonatot kellett volna továbbítania Rákosrendező állomásra. *Ezt a rendelkezést azonban — arra való hivatkozással, hogy a korábbi pihenőideje sem volt biztosítva és emiatt fáradt — nem teljesítette, vasutas nyelven szólva a szolgálatot megtagadta.* Ilyen előzmények után került sor fegyelmi felelősségre vonásra, amit sérelmesnek tartott, mert a fegyelmi hatóság nem vette figyelembe, hogy a törvényesnél rövidebb pihenőidő miatt egy adott időszakban a megengedettnél hosszabb ideig volt szolgálatban.

Természetesen, neki is joga lett volna a megelőző napon a törvényes pihenőidő letöltésére. Annak viszont, hogy ezzel a törvényes lehetőséggel nem élt, és szolgálattételre jelentkezett, *a fegyelmi eljárás szempontjából már nincs jelentősége.* Más kérdés, hogy ilyen esetekben az arra illetékes szerveknek — beleértve a szakszervezeti bizottságot is — meg kell vizsgálni, *indokolt volt-e a dolgozót az őt megillető pihenőidő letelte előtt szolgálattételre vezényelni.*

Ilyen esetben ugyanis, ha a dolgozó munkafegyelmére, munkához való viszonyára apellálva elvárják, hogy a munkát felvegye — és ezzel a törvényes pihenőidejének rovására elősegíti a szolgálati hely munkáját —, *akkor jogosan sérti igazságérzetét, hogy ilyen helyzetbe kerül.*

Ezért a szolgálati vezetésnek is meg kell tenni mindent — beleértve az ilyen utasítást kiadó, fegyelmi úton történő felelősségre vonását is —, annak érdekében, hogy a dolgozók törvényes jogai ne szenvedjenek csorbát.

Rangfokozat, visszatérés után

Császár István levélírónk Szombathelyről azt kérdezi, *hogy a vasútnál újból munkába lépett dolgozó visszakaphatja-e az előző szolgálati ideje alatt elért rangfokozatát?* Korábban, mint forgalmi szolgálattevő, a III. szakcsoport 7. rangfokozatába volt kinevezve. 1965. július 26-tól 1969. március 5-ig nem a MÁV-nál dolgozott. Jelenleg ismét vasutas, de nem a korábbi beosztásban dolgozik.

Az előző munkaviszonyban eltöltött szolgálati időnek rangfokozat szempontjából történő beszámítását a 118500/1965. I/2. B. számú rendelet szabályozza. *(A vasúti dolgozókra vonatkozó munkaügyi jogszabályok gyűjteménye 1. kötet, 132. oldal.)* Az idézett rendelet 3. pontja értelmében, volt MÁV kinevezett dolgozó újbóli alkalmazása esetén csak abban az esetben kaphatja vissza korábbi rangfokozatát, ha annak megfelelő valamennyi feltétellel *(iskolai végzettség, vasúti szakképzettség és annak megfelelő munkakör)* rendelkezik.

Leveléből megállapíthatóan újbóli alkalmazásakor — mivel szakvizsgái elévültek —, nem kerülhetett vissza korábbi beosztásába, hanem csak alacsonyabb szakcsoportnak megfelelő munkakörbe. *Ilyen esetben azonban már nincs lehetőség a visszatérés utáni beosztástól függetlenül a korábbi kinevezés visszaállítására.*

Ez esetben csak az új munkakör szerinti, alacsonyabb szakcsoporton lehet a dolgozó korábbi rangfokozatát megadni és ha később áthelyezik az időközben megszerzett vasúti szakképzettségének megfelelő munkakörbe, úgy átminősítéssel kerülhet eredeti szakcsoportjába.

Dr. Szabó Miklós

Mit kell tudni

a forgalmi szolgálatra egészségromlás miatt alkalmatlanná vált vasutasok nyugdíjkedvezményéről

A *Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány* 1969-ben határozatot hozott a vasúti forgalom biztonságának fokozásáról, a vasutas dolgozók helyzetének, munkakörülményeinek *fegyelmének* javításáról. A kormányhatározat kimondta, *hogy a forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló munkakörökben —, ahol az egészségi állapot szolgálatból származó megromlása miatt más munkakörbe történő áthelyezés válik szükségessé — gondoskodni kell bércsökkenés ellensúlyozásáról. Biztosítani kell továbbá*, hogy ilyen esetekben —, amennyiben a dolgozó számára előnyösebb — a nyugdíj megállapításánál azt a jövedelmet vegyék alapul, amelyet a dolgozó eredeti munkakörében folyamatos munka esetén elért volna.

A kormányhatározat nyugdíjvonatkozású részének végrehajtásánál követendő eljárást a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóságának utasítása állapította meg. Az utasítás szerint *munkabérátlag számítási kedvezményben részesíthető a MÁV és a GYSEV dolgozót közül, aki a vasúti forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló munkaköre — kedvezményre jogosító munkakör — ellátására az egészségi állapotának a szolgálatból származó megromlása miatt 1970. december 31-ét követően véglegesen alkalmatlanná vált és emiatt más munkakörbe helyezték át*, ha a nyugdíjazásáig vasúti szolgálatban maradt és a kedvezményre jogosító munkakörben eltöltött ideje a 15 évet eléri.

A kedvezményre jogosító munkakörök *a forgalmi, a pályafenntartási és a vontatási szolgálathoz tartoznak.* Valamennyi kedvezményre jogosító munkakör részletes felsorolására nincs lehetőség. Tájékoztatásul azonban közölhetjük, hogy ilyen kedvezményre jogosító munkakörnek kell tekinteni a forgalmi szolgálatnál például a forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó, kocsifelíró, tolatásvezető, kocsirendező, sarus, váltókezelő, jegyvizsgáló, vonatfékező, a pályafenntartási szolgálatnál például a térközőr, sorompókezelő, vonalgondozó pályaőr, továbbá valamennyi szolgálati ágnál a mozdonyvezető, mozdonyfűtő, vágánygépkocsivezető munkaköröket.

A kedvezményre jogosító munkakör betöltésére való alkalmatlanságot *a vasútigazgatósági főorvos állapítja meg.*

A dolgozó öregségi, illetve rokkantsági nyugdíjának összegét annak a munkabérnek az alapulvételével kell megállapítani, amelyet annál a szolgálati főnökségnél (üzemben), ahol utoljára a kedvezményre jogosító munkakörben munkaviszonyban állott, *a vele azonos munkakörben foglalkoztatottak a nyugdíj megállapítását közvetlenül megelőző tizenhét naptári hónapban átlagosan elértek.* Ha ez a szolgálati főnökség (üzem) időközben megszűnt, a hozzá hasonló szolgálati főnökségen (üzemben) elért munkabért kell figyelembe venni.

Azt, hogy a dolgozó jogosult-e a munkabérátlag számítási kedvezményre, a vasúti nyugdíjmegállapító szervek hivatalból vizsgálják.

A kormányhatározat rendelkezéseit az öregségi és a rokkantsági nyugdíj megállapításánál az 1970. december 31-ét követően bejelentett nyugdíjigényeknél, a hozzátartozói nyugellátások megállapításánál pedig az ezt az időpontot követően történt elhalálozás esetén kell alkalmazni. Felhívjuk a figyelmet arra, *hogy a korábban megállapított nyugellátásokat e rendelkezés alapján módosítani nem lehet.*

Dr. Kiss Ferenc

REPÜLŐGÉPEN JALTÁBA

Hatvan fiatal vasutas jutalomüdülése

Lapunk előbbi számában már megírtuk, hogy augusztus elején 150 szocialista brigádvezető és törzsgárdatag utazott jutalomképpen 11 napra a Szovjetunióba. A legkiválóbb munkát végző vasutasok erkölcsi és anyagi megbecsülésének ez a formája azonban nem zárult le, *mert szeptember 10-én újabb 60 vasutas utazik nyolcnapos üdülésre a MÁV vezérigazgatóság költségén.*

A csoport tagjai ezúttal a KISZ-szervezetek választott tisztségviselői és a kiváló ifjú munkások közül kerülnek ki. Nem első eset, hogy részükre a vasút lehetővé teszi a külföldi jutalomüdülést, de most megduplázták a részvevők számát. *Újszerű az is, hogy a fiatalok Budapesttől Jaltáig és vissza repülőgépen teszik meg az utat*, így több időt tölthetnek pihenéssel, szórakozással a Fekete-tenger partján.

A jutalomüdülésen részt vevő 240 vasúti dolgozó útiköltségére, ellátására és költőpénzére *összesen egymillió forintot biztosított a vasút legfelső vezetősége.*

Ki, mivel foglalkozik

szabad idejében?

A békéscsabai MÁV Kultúrotthonban *Kalcsó Imre* szb.-titkár nyitotta meg augusztus 14-én azt az egy hétig tartó kiállítást, amely elsősorban *Tóth István* főellenőr fáradságot nem ismerő munkája, kiváló szervezése nyomán jött létre. Bemutatásra került 62 festmény, kézimunka, fafaragvány, szobor, amelyeket a vasutasok szabad idejükben készítettek.

A festmények közül főként *Medovárszki Mátyás és Szeles Károly* raktárnok, *Kecskeméti András* átmenesztő képei nyerték el a közönség tetszését. A kézimunkák között *Rakovszki István* raktárnok húsz subaszőnyegje és díszpárnái számítottak remekműveknek. A faragványok „mezőnyéből" *Honvéd György* munkái emelkedtek ki.

Boldizsár Gyula

JÓL DOLGOZIK A VASÚT, CSAK DRÁGÁN

Takarékos üzemvitelt!

Az elmúlt napokban *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának elnökletével *Szegeden* tanácskoztak a vasútigazgatóságok vezetői és a vezérigazgatóság üzemi szakosztályainak képviselői az év első hét hónapjának eredményeiről, az őszi forgalom tennivalóiról.

FOKOZNI KELL AZ ELLENŐRZÉST

Holló Lajos, az 1. szakosztály vezetője beszámolójában kiemelte, hogy januártól júliusig *216 millió utast szállított el a MÁV, és ez a szám az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva 9 millió utassal kevesebb.* Nyomatékosan felhívta a figyelmet arra, hogy a vonatokon hiányos a jegyvizsgálat, nagyon megszaporodott a jegy nélkül utazók száma, ezért pénzügyi érdekeink hathatós intézkedéseket követelnek. *A jövőben fokozni kell az ellenőrzést, mert több millió forintos kára származik a vasútnak abból, hogy egyes vonalakon szokássá válik a jegy nélküli utazás.* A jegyvizsgálók létszámát női dolgozókkal és nyugdíjas vasutasok igénybevételével növelik majd.

Az év végéig még 183 millió utas elszállításáról kell gondoskodni. A harmadik negyedévben a tervek szerint 65 millió, a negyedik negyedben pedig várhatóan 89 millió utas veszi igénybe a vonatokat.

Az év első hét hónapjában *67,6 millió tonna árut fuvarozott el a MÁV.* Az áruszállítási tervet eddig 102,4 százalékra teljesítettük, a tervezettnél 3 millió tonna áruval többet juttatott el a vasút rendeltetési helyére. Némi visszaesés volt a múlt évhez viszonyítva a szén, a tégla és a cserép szállításánál, emelkedett viszont a feladott mész, műtrágya, kő és kavics mennyisége. Emelkedett a vasút áru-tonnakilométer teljesítménye is; *noha a selejtezéseket leszámítva, az új járművekkel nem emelkedett számottevően a MÁV kocsiparkja.*

Jándi Károly, a pénzügyi szakosztály vezetője elmondta, hogy *termelési eredményeinket tekintve, igen jól dolgozik a vasút — csak drágán.* Igaz, hogy nyereségtervünket az időarány (7 hónap) tükrében teljesítettük, de a többletszállításnak megfelelő többletnyereség már nem mutatható ki. *A terven felüli nyereséget a költségek aránytalan növekedésének fedezésére kellett felhasználni.* A Diesel- és villamosvontatás gazdasági előnyeit azért nem használhattuk ki, mert a terven felüli vontatási többletteljesítményt 70 százalékban a gőzmozdonyok nyújtották, és ez 30 millió forint többletköltséget jelentett.

TAKARÉKOSABBAN

Sajnos, *27 millió forinttal nőtt* a gőz- és Diesel-vontatás fajlagos üzemanyag-fogyasztásának költsége a tervezettel szemben.

A Diesel-vontatásnál a harmadik negyedévre tervezett 602 gramm/100 elegy-tonnakilométer fajlagos nyersolaj-felhasználással szemben 682 gramm/100 elegy-tonnakilométer nyersolaj fogyott. Azt, hogy ennek az egyetlen mutatónak milyen jelentősége van, mi sem bizonyítja jobban, *mint az, hogy csak 20 gramm/100 elegy-tonnakilométer fogyasztás-csökkenés esetén egy fél év alatt 5.3 millió forintot takaríthatnánk meg.* Ha pedig a gőzvontatásnál csak 30 szabvány dekagrammal tudnánk csökkenteni a 100 elegy-tonnakilométerenkénti szénfogyasztást, ez 13 millió forinttal csökkentené költségeinket.

Az üzemanyag-fogyasztás csökkentése a vontatási és forgalmi dolgozók összefogásával lehetséges. *A vontatásnak biztosítania kell a gépek üzemkész állapotát, csökkenteni a szolgálatképtelenségek számát.* A vontatási utazószemélyzet ügyeljen arra, hogy ne járassák feleslegesen a Diesel-motorok motorjait, a gőzmozdonyoknál pedig újítsák fel az elmúlt évtizedekben jól bevált tüzeléstechnikai módszereket. *Ha a forgalmi szakszolgálat ehhez biztosítja a vonatközlekedés maximális tervszerűségét s megelőzi a gépácsorgásokat, akkor az eredmény nem marad el.*

Elsősorban a korszerű vonóerőt vezényeljék a mozdonyirányítók, amikor a vontatási nemek között választási lehetőség van. Külön ki kell viszont emelni a villamosvontatás igen kedvező fajlagos energiafelhasználását.

Szinte nehéz elképzelni, hogy a vontatáson kívül még mennyi energiát használ fel a vasút. *Villany-, víz- és gázszámlánk a tervnél 10,6 millió forinttal volt magasabb.* Ez az összeg a vasút „háztartásában" is jelentős összeg. A második félév hátralevő időszakában messzemenően takarékoskodni kell minden téren.

Arról van szó, hogy minden, a terven felül elért költségmegtakarítás növeli a vasút vállalati eredményét. Nem is kis összeggel. Hozzátesszük: *minden tízezer forintból háromezer forint és minden 1 millió forintból 300 ezer forint a saját részesedési alapunkat növeli, tehát minden dolgozó közvetlenül is érdekelt abban, hogy csökkentsük a költségeket!*

Nem szabad lebecsülni a legkisebb költségmegtakarítási lehetőségeket sem. Ha például az idegen kocsik gyors továbbításával, csak egy nappal csökkenteni tudjuk a tartózkodási időt, *kocsinként és naponként 137 forint kocsibért takaríthatunk meg,* változatlan tranzit fuvardíjbevétel mellett. Hasonló a helyzet a „potyautasok" kiszűrése esetén. Minden bevétel a vasutas dolgozók egész közösségének érdeke!

PRÓBÁLJUK MEG

Az első félévben jelentősen túlléptük a fenntartási költségeket. A fenntartási költségtervet minden szakszolgálat és szolgálati hely jól ismeri. A második félév hátralevő 4 hónapjában úgy kell gazdálkodni, hogy éves szinten a megadott kereteken belül maradjanak a költségek. Az élet- és vagyonbiztonság érdekében szükséges fenntartások maradéktalan elvégzése mellett, az egyéb fenntartási munkákat csak a rendelkezésre álló pénzügyi keretek erejéig szabad elvégezni.

Jobban ki kell használni saját fenntartási kapacitásunkat, mert a vasúton kívüli vállalatok lényegesen drágábban végzik el ugyanazt a fenntartási munkát, vagy nyújtják ugyanazt a szolgáltatást. *Felül kell vizsgálni ezenkívül az idegen fuvareszközök kihasználását. Az ellenőrzés azt bizonyította, hogy saját közúti kapacitásunk sincs megfelelően kihasználva.* Ezért egyfelől — ahol lehet — saját fuvareszközeinkkel elégítsük ki a közúti fuvarszükségletet, másfelől ott, ahol saját fuvareszközünk ilyen célra nem használható ki állandóan, idegen fuvarvállalással, eszközeink jobb kihasználásával és hasznosításával is szolgálhatjuk gazdasági érdekeinket.

Az idén még 4 hónap áll rendelkezésünkre ahhoz, hogy az őszi forgalom, a nagy személy- és áruszállítási teendők mellett a gazdálkodásban is rendbeszedjük dolgainkat. Országszerte elismerik, méltányolják jó eredményeinket, melyekre továbbra is számít a közvélemény. Most próbáljuk meg ugyanezt — *egy kicsit olcsóbban . . .*

Bermann István

Vezénylés a presszó falán

A dombóvári csomópont *Dél-Dunántúl* egyik legnagyobb vasúti közlekedési gócpontja. Jelentős szerepet tölt be mind a belföldi, mind a nemzetközi vasúti forgalom lebonyolításában. Súlyponti helyzete, a vasutas dolgozók nagy létszáma miatt mindig alkalmas terület volt arra, hogy az ottani dolgozók munkájáról és munkakörülményeiről más területen is hasznosítható tapasztalatokat szerezzünk.

A csomópont dolgozói az elmúlt években többször hívták fel magukra a közvélemény figyelmét, amikor kiemelkedő munkateljesítmények alapján magas kitüntetésekben, erkölcsi és anyagi elismerésekben részesültek.

Legutóbbi látogatásunk alkalmával az érdekelt bennünket, hogy ezen a csomóponton hogyan tartják be a kollektív szerződés rendelkezéseit. *A tapasztalatok sajnos ezúttal nem ajánlhatók más területeken való alkalmazásra, de hasznos tanácsokkal szolgálhatnak a törvényesség betartására, mind a vezetők, mind a dolgozók részére.*

Dombóvár vontatási főnökségénél a fordán kívüli utazókat a szolgálat leteltekor nem értesítik arról, hogy legközelebb mikor jelentkezzenek szolgálatra. *A naponta 18 órakor elkészített vezénylést kifüggesztik a vasutas kultúrotthon és az újdombóvári presszó falára* (éjjel is megvilágítva) és a dolgozók — a lakossággal együtt — ezen a nyilvános hirdetményen keresztül értesülnek legközelebbi szolgálatukról.

A kifüggesztett vezénylés megtekintése és tudomásul vétele nincs kötelezően elrendelve. *A csomóponton olyan közszellemet alakítottak ki, hogy azt minden dolgozó saját érdekének, „öntudatos" kötelességének tekintse.* Ez a módszer a vontatási főnökség részére nyilvánvalóan kényelmes, mert nem kell a szolgálatot előre tervezni és gazdaságos is, mert sem lakáson töltött készenlétet nem kell elrendelni, sem a vezénylés pontatlanságából adódó kollektív szerződés 24. § (5) bekezdés szerinti kötelezettséget ne nem kell vállalni.

Előfordult olyan eset, amikor a kollektív szerződés 35. § (3) bekezdés szerint *törvényesen előre kijelölt heti pihenőnapját töltő dolgozó ellen azért indítottak fegyelmi eljárást,* mert az említett „hirdetésről" értesülve jóhiszeműen felhívta a vezénylő figyelmét, hogy pihenőnapja van, nem kapott értesítést annak áthelyezéséről és tervbe vett ügyének intézését nem tudja elhalasztani. Ha a dolgozó — történetesen *Nyers József* mozdonyvezető — mit sem törődve a hirdetménnyel nyugodtan töltötte volna pihenőnapját, akkor nem lett volna alapja a fegyelmi felelősségrevonásnak sem.

A kollektív szerződés 21. § (1) bekezdése előírja, hogy az utazó szolgálatot teljesítő dolgozó egy szolgálatban pihenő nélkül teljesített szolgálati óráinak száma általában *12 óra lehet és rendkívüli esetben sem haladhatja meg a 18 órát.*

A dombóvári vontatási főnökségnél 1971. június hónapban — egyfolytában pihenő nélkül — *18—24 óra között 154 mozdonyvezető és 203 fűtő, 25—30 óra között 22 mozdonyvezető és 39 fűtő, 30 óra felett 7 mozdonyvezető és 11 fűtő teljesített szolgálatot.* Ugyanezen időszakban havi 300 szolgálati óra felett 4 mozdonyvezető, 2 motorvezető és 10 fűtő, havi 300 távolléti óra felett pedig 24 mozdonyvezető és 40 fűtő teljesített szolgálatot. Volt olyan dolgozó is (*Tápai József* mozdonyvezető) aki 350 szolgálati és 360 távolléti órát teljesített.

Ezzel a munkáltatással a vontatási főnökség amellett, hogy veszélyeztette a forgalom biztonságát, törvényellenesen a dolgozókra is olyan felelősséget hárított, amit egy esetleges baleset következményeként önhibájukon kívül viselniök kellett volna.

Igaz, hogy ebben a kérdésben a dolgozók sem mentesek a felelősségtől. Nagyon gyakran tesznek ők is elmarasztaló megjegyzéseket a szakszervezetre, ha ragaszkodik ennek a sokat vitatott szabálynak — a 18 órás szolgálati óra maximumnak — a betartásához.

Azzal a tipikus esettel állunk itt szemben, *amikor a szakszervezetnek a dolgozók véleménye ellenére, de a dolgozók érdekében kell állást foglalni, illetve cselekedni.* Sajnos, későn ismerte fel a szakszervezet álláspontjának helyességét *Moór István* szombathelyi mozdonyvezető és *Bódis Imre* fűtő, akik szolgálatuk 20. órájában elaludtak és az általuk továbbított 4168 sz. vonattal *1971. április 24-én 14 óra 19 perckor Aszófő állomás kijárati jelzőjét meghaladták.* (A 4169. sz. ellenvonat útban volt.) A szigorú fegyelmi határozat indoklásában egyedül az áll, hogy 18 óra szolgálat leteltekor nem kértek leváltót, pedig erre módjuk lett volna. A fegyelmi felelősségrevonás mellett bűnvádi eljárás is indult ellenük, ahol a védelem ellátását a szakszervezet vállalta.

Sok hasznos tapasztalat mellett *Dombóvár* állomáson is akadnak hiányosságok. *Itt is szívesebben választják a kényelmesebb megoldást még akkor is, ha ezzel a dolgozókat megkárosítják.* Jellemző például, hogy a heti pihenőnapokra vonatkozóan nem tartják be a kollektív szerződés 35. § (2) bekezdésben foglalt előírásokat. *A heti pihenőnapokat a hónap végén nem jelölik ki előre a következő hónapra,* így azt a dolgozóval nem is közlik írásban. Heti pihenőnap elmaradása esetén annak megváltását nem az ide vonatkozó 16/1967. MüM R. 9. § (2) bek. szerint számolják el.

A felsorolt hiányosságok megszüntetésére és a felelős személyek felelősségrevonására a pécsi igazgatóság vezetője az intézkedést megtette.

Kajcsa József

Sok ilyen fiatalember kellene...

Melisek János hamar megszerette a vasutat

Balatonszárszó állomáson naponta több ezer, napbarnított, lezseren öltözött ember megy keresztül a sínekén. A közeli strandra tartanak. A forgalmi szolgálattevő — alig húszéves fiatalember — rövid pillantást vet rájuk, miután elmenesztette az egyik vonatot. A rekkenő hőség ellenére kifogástalanul begombolt egyenruhát, előírásosan a fejére illesztett vörös tányérsapkát visel.

— *Önt nem csábítja a strand?* — ezzel a kérdéssel szólítottam meg *Melisek Jánost*, az állomás legfiatalabb forgalmistáját.

— *Én is nagyon szeretek strandolni, s amennyire lehet, ki is használnom a nyár adta lehetőségeket, de ilyenkor ha szolgálatban vagyok, számomra nem létezik más, csak a vasút* — hangzik a válasz.

A szolgálat három legfontosabb tényezője: helyesen álljanak a váltók, .. sorompó időjében le legyen zárva, és rendben érkezzenek, induljanak vagy athaladjanak a vonatok.

— *Nyáron, naponta általában 75—80 vonatunk van* — mondja *Majer Sándor* málházó, az állomás szakszervezeti bizalmija. — A mi Jánosunk — int fejével a fiatal szolgálattevő felé — március 13-án került Szárszóra, de azóta teljes értékű embernek ismerjük. *Szokatlan gyorsasággal belejött a munkába. Mindenre kiterjed a figyelme, s még a legapróbb formaságokról sem feledkezik meg.* Ha például megszomjazik egy limonádéra vagy jaffára, a világért sem menne be a restibe. Olyankor engem kér meg, hogy hozzak már egy üdítő italt. *Igaza is van, ne lássuk a forgalmistát az utasok az ivópultnál, még akkor sem, ha csal. szódavíz van a poharában . . .*

Kovács Gyuláné, az állomás egyik régi pénztárosa is hallja a bizalmi véleményét, majd megjegyzi:

— *Sok ilyen fiatalember kellene a vasúthoz . . .*

Ezek után kérdeztem meg Melisek Jánostól, hogyan alakult eddig vasúti pályafutása.

— *Nágócsi vagyok, Tabon érettségiztem, utána a tabi állomáson voltam forgalmi és kereskedelmi tanuló. A szakvizsgák megszerzése után Karádra kerültem, és onnan helyeztek Szárszóra* — válaszolta.

— Elégedett-e jelenlegi beosztásában?

— Igen. Bevallom: *mindig olyan foglalkozás után vágyódtam, ahol az ember nincs szűk helyhez kötve.* A vasútnál megtaláltam a mentalitásomnak megfelelő elfoglaltságot. Szeretem az ütemes, de nem egyhangú munkát, a jövő-menő vonatokat, érzem a megtisztelő felelősséget, ami reám hárul. Az idősebb kollégákkal is jól megértjük egymást. Ezek után természetes, hogy tovább akarok tanulni, elvégezni a tiszti képzőt, amelynek előkészítőjét jövőre kezdem el.

— Rövid, másfél éves vasutas pályafutása idején volt-e már valamilyen „izgalmas" élményben része szolgálat közben?

— *Nem mondhatom, hogy lett volna, de nem is vágyom rá. Számomra igazán nagy élmény, ha gördülékenyen megy a forgalom, s pontosan, közlekednek a vonatok . . .*

Séra Sándor

Dr. Csanádi György Veszprém megyében

Augusztus 10-én Veszprémbe látogatott *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter. Kíséretében vele érkezett a megye székhelyére *Borbély Gábor*, a KISZ Központi Bizottságának osztályvezetője, *Szabó Béla*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője és a KPM, illetve a MÁV vezérigazgatóság több vezető szakembere. A vendégeket *Papp János*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a Veszprém megyei pártbizottság első titkára és a megye, a város vezetői fogadták.

A miniszter megtekintette *Veszprém-külső* 560 millió forintos költséggel megvalósuló rekonstrukciós munkálatait, amely végül is a Dunántúl legmodernebb vasútállomásává teszi a pályaudvart. Dr. Csanádi György ezután kíséretével felkereste Balatonedericsen a *Latinka Sándor* ifjúsági vasútépítő tábort, és szívélyesen elbeszélgetett a Tapolca-Balatonederics közötti *pálya új nyomvonalát építő 200 fiatallal.*

Köszönő sorok Vietnamból

Mint ismeretes, a Szakszervezetek Országos Tanácsa és a KISZ Központi Bizottságának megrendelésére a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem KISZ-fiataljai *9 darab Bah személykocsit készítettek a Vietnami Demokratikus Köztársaság részére*, melyeket, mint a magyar nép ajándékát ez év tavaszán indítottak útnak távoli célja felé.

A 9 személykocsi azóta megérkezett Vietnamba és *Fan Csong Tue* elvtárs, a VDK közlekedésügyi minisztere táviratban köszönte meg az ajándékot *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszternek. Táviratában a többi között ezeket írja:

„Önnek, tisztelt Miniszter elvtárs és az Ön személyében a vasút minden dolgozójának baráti, forró hálánkat fejezem ki. Kérem adja át hálás köszönetünket a KISZ Központi Bizottságának és a Szakszervezetek Országos Tanácsának."

Ahány brigád, annyi takaró

A pécsi távközlési és biztosítóberendezési fenntartási főnökség *Zalka Máté* aranyjelvényes szocialista brigádja mozgalmat indított *„egy brigád — egy takaró"* jelszóval. Ennek nyomán a főnökség 33 férfi és egy női brigádja összesen 34 darab meleg, steppelt takarót adományozott a vietnami gyerekeknek.

Az értékes ajándékot a Hazafias Népfront Baranya megyei Bizottságának titkársága augusztus első napjaiban vette át a pécsi TBFF szakszervezeti bizottságától.

Bánáti József

A gondoskodás újabb jele:

Rendelő, fogászattal

Új üzemorvosi és fogorvosi rendelő kezdte meg működését *Budapest—Józsefváros* állomáson. Erre a célra az úgynevezett kisajátítási csoport helyiségeit alakították át nehéz fizikai munkával és *mintegy 300 ezer forintos költséggel* a pályafenntartási főnökség XV. pályamesteri szakaszának dolgozói.

Az új orvosi rendelő megfelel az igényeknek. A várószobák is tágasak, kényelmesek. Az üzemorvosi rendelés naponta 6-tól 8 óráig tart, az ellenőrző orvos délben negyed 1-től negyed 3-ig rendel. Fogászatra naponta 7-től 13 óráig, illetve hétfőn és pénteken 16 óráig mehetnek a dolgozók.

Rapi József

Mini lakótelep a város peremén

Hogyan élnek Vácon a villamos felsővezeték-építők?

Satnya fákkal benőtt, gazos dzsungel volt még 1970-ben Vác-állomás Pest felőli végének az az 5 holdnyi területe, ahol most 200 lakosú rendezett mini-lakótelep lélegzik. Napközben a telep csendes. Csak a műhelykocsi felől hallatszik kalapácscsengés vagy érdes reszelőhang.

Halvány füstcsík kúszik föl az egyik fürdőkocsi végéből, gyorsan vastagszik és tömött barnásfeketén oszlik el a „főtér" fölött. Nyílik az egyik faház ajtaja, takarítónő lép ki rajta takarító eszközökkel. Öt óra után férfiak jönnek, előbb szállingózva, majd csoportosan. Az irodakocsikban, a lakókocsikban tűnnek el, vagy a fürdőkocsi bejárata nyeli el őket. Vége a napi munkának, a telep lakói hazaérkeztek.

Gyökeres változások

A *MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* váci telepén rögzítettük a fenti pillanatképet. Nem hangulatkeltésből, hanem azért, hogy a mini lakótelep elnevezéssel és a vele felidézett képzettársításokkal is érzékeltessük a változást, amit a főnökség nem mindig a leghízelgőbb jelzőkkel emlegetett, régi telephelyei után a váci hozott.

Jól emlékezhetünk rá, állandó elégedetlenség, zúgolódás, panasz forrásai voltak a régi telepek. *Nincs ez, nincs az, a dolgozók mostoha körülmények között élnek, hiányzik a szociális gondoskodás*, a gazdasági és mozgalmi vezetők nem teremtik meg azokat a körülményeket, amelyek között családi otthonuktól távol, nehéz, felelősségteljes munkájuk tartama alatt emberségesen élhetnének. Annak idején többször adtunk hangot a ceglédi telepen dolgozó felsővezetékesek kifogásainak, sőt kifakadásainak: *nem megfelelő a szállás, gyenge és drága az este tálalt, melegnek nevezett étel, a szakszervezet, csak a munkával törődik, a munkással kevésbé, nem tartanak szakszervezeti taggyűlést, ahol a dolgozók kipanaszkodhatnák magukat stb.*

Hogy van most?

Folytassuk a bevezetőben megkezdett leírást a váci elhelyezésről. A vágányok felől az ismert zöld lakókocsik hosszú szerelvénye határolja a „főteret". A tér két oldalán már nem megszokott a kép. *Négy-négy, tehát összesen 8 „Fecske—8-as" mintájú közúti lakókocsi helyezkedik el.* A szobi vonal villamosításának megkezdése előtt, a váci telep berendezésére vásárolta őket a főnökség teljes felszereléssel *a Kecskeméti Egyesült Jármű Ktsz-től darabonként 250 ezer forintért.* A tágas, szilárd. kívül-belül tetsztős ERDÉRT faházból négy sorakozik a közúti lakókocsik végében. Jól összeácsolt, hőszigetelt falaik kívülről halványbarnára vannak pácolva. lakkozva. belülről pedig dekorit-lemezzel fedték őket.

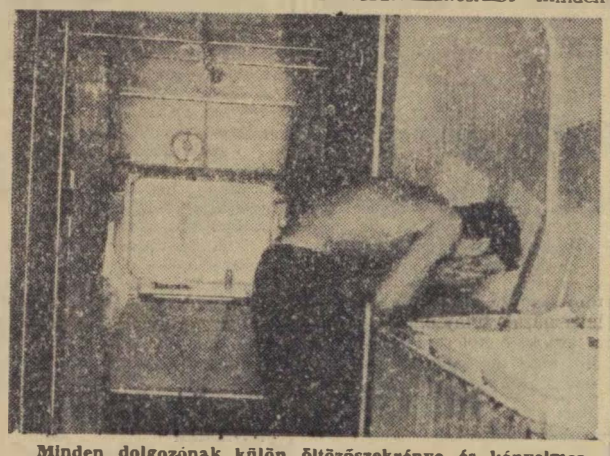
A régi zöld vasúti lakókocsik jórészét belül teljesen átalakíttatta a főnökség a *Kecskeméti Szolgáltató Vállalattal.* A kopott, öreg deszkafalakat itt is színes farost lemez borítja. Az alaposan felújított kocsikban már nem egy, hanem 3—4 mosdókagyló sorakozik egymás mellett. Annyi tágas öltözőszekrény van mindegyikben, ahány lakó.

A legújabb típusú olajkályha fűti a kocsikat. A konyhafülkében mindenütt villanytűzhely, hűtőszekrény, konyhaszekrény és mosogató kagyló. Minden átalakított kocsiban rádió szól. Az egyik étkezőkocsit televízióval is felszerelték. Vacsora után itt gyűlnek össze tv-nézésre a telep lakói közül a dohányosok. Mert — mily okos figyelmesség — külön „nem dohányzó" tv-szoba is van a C-faházban.

Cipő le, szandál fel

Nem lenne teljes beszámolónk, ha elhallgatnánk, hogy a műanyag lábrácsokkal borított padlójú, *különös gonddal tisztántartott fürdőkocsiban mosógép is van.* Használják is sokan. Reggelihez, vacsorához két étkezőkocsi áll a dolgozók rendelkezésére. Saját főztjüket tálalják benne maguknak, a többség azonban a *Dunai Cementmű* konyhájáról, jól záró termoszedényekben hozott, 2—3 fogásos vacsorát eszi 6.20 forintért, amiből 2,80 a vállalati hozzájárulás.

A következő időszakban újabb nyolc zöld lakókocsit modernizáltat a főnökség Kecskeméten, az arra megérdemelteket pedig *fővizsgára* küldi a *Landlerbe.*



Minden dolgozónak külön öltözőszekrénye és kényelmes mosdója van

(Laczkó Ildikó felvétele)

A „Fecskék" lakói többnyire fiatalok. Szeretik lakóhelyüket és vigyáznak rá. *Az egyik KISZ-kocsiba utcai cipővel nem szabad belépni, hogy a szoba tiszta maradjon.* Az ajtó mellé oda vannak készítve a gumiszandálok. Amint a lakók megtérnek a munkából, cipő le, szandál fel. De nemcsak óvják, díszítik is a szobákat, amelyekből két négyágyas van minden lakókocsiban.

A *Szilágyi* oszlopállító csoport lakrészének legfőbb dísze *a munkaverseny-zászló.* Különben a „Fecskék" berendezése is ugyanaz, mint a zöld kocsiké. Sehonnan sem hiányzik a villanytűzhely, a hűtőszekrény, az olajkályha, a rádió és a konnektor — villanyborotvának. A 8 közúti lakókocsin kívül kettő egybeépítve öltöző- és fürdőkocsiként szolgál szénfűtéses kazánnal, mosógéppel, centrifugával.

A középfolyósos rendszerű faházakban jobbra és balra nyílnak *a négy- és hatszemélyes szobák.* Tíz szoba fér el minden házban, a tízből egy konyha, egy pedig fürdő, villanybojlerrel. Két épületben télen villanykályha melegít, kettőben olaj. A házak bármily erősek, bármilyen „véglegesnek" látszanak alapjukon, a telep költözése esetén gyorsan szétszedhetők és akárhol újra felépíthetők.

Benépesülnek a tv-szobák

Este hat után, amikor már mind hazaérkeznek a vonalról az oszlopállítók, a szerelők, a darusok, szerződnek a „partik". *Vacsora után legtöbben a tv-szobák felé vonulnak.* Sokan indulnak, hogy benézzenek kicsit a városba. Népes társaság gyülekezik *Kiss György* szerelő csoportvezető körül. Kiss szépen tangóharmonikázik, a zenekedvelők őt hallgatják, énekelnek is harmonikakísérettel. A beszélgetőcsoportokban rendszerint a napi munka eseményeinek megtárgyalásával indul a szó. *Árvai Sándor,* az I. építésvezetőség helyettes vezetője elégedetten állapítja meg, hogy a Vác állomáson augusztus 2-án elkezdett oszlopszállítás a hónap második harmadában már a felénél tart. De azért *Fejes Jánossal,* az emelődaru-részleg vezetőjével azon tanakodnak, miként lehetne még fokozni a tempót.

Árvaitól megkérdezzük, véleménye szerint mi a különbség a sokat kifogásolt régi ceglédi és a váci telep között. Summásan felel: *„Ég és föld!"* Hozzáteszi még, hogy a váci ellátottság a munkakörülményeket, a munkakedvet is javítja, ezért megy jobban a vezetésépítés, mint bármikor a múltban.

Burmeister János szerelő építésvezető szerint a régi dolgozók, akik végigcsinálták már a vasútvillamosítást minden eddigi munkahelyen, annak örülnek a legjobban, hogy csökkent a fluktuáció az építésvezetőségen, amióta jobb a szociális ellátás.

Tátorján Antal, aki 1956-ban került a villamosvezeték építők közé, annak idején *Budapest—Ferencvárosban* mint gödörásó kezdte a szakmát.

— A régi szálláshelyeken télen a vörösre izzott kályha mellett is majd megfagytunk — mondja. Aztán széles mosolyra derül az arca, amikor mostani faházbeli lakószobája kényelméről beszél, és hozzáteszi:

— Otthon, Hajdúdorogon sincs részem ilyen összkomfortban.

Tanultak a hibákból

Amióta megválasztották a főnökségen az új szakszervezeti bizottságot, az szb-ülést minden hónapban megtartják és meghívják rá a váci építésvezetőségek műhelybizottsági titkárait, valamint a párt- és KISZ-vezetőket is. *Így állandó a kapcsolat a vezetéképítők és az szb között. Gyakran megfordul a telepen Ikodai István szb-titkár is,* aki hivatali beosztásában műszaki ügyintéző és két munkakörének teendőit hasznosan össze tudja egyeztetni a termelés meg a dolgozókról való gondoskodás érdekében. Mint megjegyzi, *a szakmai és a mozgalmi vezetés az utóbbi két évben sokat tanult a múlt hibáiból.* Most minden törekvésük az, hogy a hajdan többnyire barátságtalan körülmények között élő villamosfelsővezeték építők, akik csak hét végén, a családi körben érezték az otthon melegét, a jövőben az építőtelepen is otthonra leljenek és a vasút legjobban ellátott dolgozói közé tartozzanak.

Szász Ferenc

FEGYELMEZETTEBB MUNKÁVAL

Budapest térségében is csökkenthető a balesetek száma

Gyakran mondjuk, hogy a baleset a vasúti munka selejtje. Valóban ennél jóval többről, a selejt fogalmát jóval meghaladó károsodásról kell rendszerint beszélnünk. Hiszen a legkisebb vonatveszélyeztetés is emberek életét, testi épségét, népgazdaságunk jelentős értékeit teszi kockára.

Ennek tudatában elemezte a vasútüzem első félévi baleseti helyzetét a budapesti igazgatóság vasútüzem-biztonsági osztálya. Megállapították, hogy viszonylagosan nem romlott az igazgatóság baleseti helyzete, és a tapasztalható kedvező tendenciák további biztatást, alapot adnak a balesetmegelőző tevékenység fejlesztésére.

Balesetből egy is sok

— Mint egyéb kérdéseket, a baleseteket sem vizsgálhatjuk önmagukban, elvonatkoztatva az élet más jelenségeitől — mondotta értékelésükről *Gergely László,* a VBO vezetője. *— Elért eredményeinkhez, a fokozott teljesítményekhez viszonyítva mondhatjuk, hogy baleseti helyzetünk nem kedvezőtlen.* Az utóbbi négy év során az átlagos dolgozólétszám igazgatóságunk területén 13,5 százalékkal csökkent. Ugyanezen idő alatt az egy dolgozóra eső vonatkilométer-teljesítmény 17 százalékkal, az ezer dolgozó által kiszolgált vonatmennyiség pedig 15 százalékkal emelkedett. Ezalatt a közlekedő vonatokat ért balesetek száma csak 9 százalékkal emelkedett.

— Hány vonattal történt tényleges baleset az idei első félévben?

— Harminchat balesetünk volt, s ezek miatt haláleset szerencsére nem fordult elő, de öt vasutas dolgozónk szenvedett sérülést. Az összes baleset miatt bekövetkezett kár, ide értve a siktolatás és a gurítás közben történt rendkívüli eseményeket is, *meghaladta a 4,8 millió forintot.* A 36 vonatbaleset igen nagy szám, ha önmagában nézzük. Csakhogy az értékelt időszakban több mint 280 ezer vonat közlekedett a területünkön. Ebben az összehasonlításban már érzékelhető, hogy munkánk alapjában véve jól szervezett és fegyelmezett volt. Szeretném kiemelni azt is, hogy területünkön lényegesen, a bázisidőszakhoz képest 28,6 százalékkal csökkent a vonatveszélyeztetések száma.

— Baleseti helyzetünk viszonylagos javulásának megállapítása mellett azért azt is hangsúlyoznunk kell — folytatta az osztályvezető — *hogy balesetből egy is sok! Ezért* tárgyaljuk minden baleset ügyét szigorúan fegyelmi alapon. Az első félévben történt balesetek miatt 89 dolgozónk ellen kellett fegyelmi eljárást indítanunk.

Hiányos a felügyelet

A forgalmi baleseteket elemezve megállapítható, hogy a személyszállító vonatokkal történt balesetek száma (4) nem csökkent, vonatveszélyeztetés öttel kevesebb volt ugyan, de még mindig tűrhetetlenül sok. *Ez arra mutat, hogy az érdekelt végrehajtó dolgozók felelősségérzete közel sem kielégítő, és a szolgálati főnökök felügyeleti munkája sok helyen csekély értékű.*

Budapest térségében megengedhetetlenül magas a vonatokat ért balesetek és veszélyeztetések száma. A mennyiségi eredmények szorgalmazása mellett az üzembiztonság fejlesztésére is fokozott figyelmet kell fordítani, mert az itt bekövetkezett balesetek több alkalommal az egész hálózaton megérzett kedvezőtlen kihatásokat eredményeztek.

A kétvágányú vonalak közül a *szobi* és a *hegyeshalmi* fővonalon magas a balesetek és veszélyeztetések előfordulási gyakorisága. A *mellékvonalakon több baleset történt, mint a bázisidőszakban,* s ez egyértelműen arra mutat, hogy az üzembiztonság oldaláról nézve esett a színvonal. A munkafegyelem megszilárdításával, az ellenőrzések hatékonyságának növelésével. de a technikai eszközök erőteljesebb fejlesztésével is mielőbb segíteni kell a rendkívül kedvezőtlen helyzeten.

Új baleseti gócok

Elmondotta a budapesti VBO vezetője azt is, hogy továbbra sem csökkent a kocsiműszaki okok miatt bekövetkezett balesetek száma. Az elmúlt négy év első felének ilyen irányú adatai a következők: *1968-ban 15, 1969-ben 10, 1970-ben 16, 1971-ben pedig 14 baleset következett be műszaki okokból.* A helyzet tehát alig változott. Ha valaminek mégis örülni lehet, az csak az, hogy az idei első félévben a vontatójárművek balesetet okozó hibái eltűntek, ami a vontatási telepek jobb munkájának köszönhető.

Az előző év egyes baleseti gócai megszűntek, másutt erősebben kirajzolódott a veszélyzóna, egyes szolgálati helyek új balesetgóc jelleget öltöttek. Így *Szolnok, Aszód, Vác, Bp. Józsefváros és Obuda* állomások vezetői és dolgozói a mozgalmi szervek segítségével úrrá lettek a nehézségeken, és első félévi forgalmukat baleset és veszélyeztetés nélkül bonyolították le. *Bp. Ferencváros* állomás egy balesete és két vonatveszélyeztetése jelzi, hogy ez a szolgálati hely még korántsem szűnt meg baleseti góc lenni... *Taksony állomás két balesetével, Nagymaros és Kőbánya—Kispest állomás két vonatveszélyeztetésével, sajnos, új baleseti gócként „jelentkezett".* A legnagyobb vontatási telepek közül a *ferencvárosi* és a *Hámán Kató* vontatási főnökség mozdonyvezetői idézték elő a legtöbb veszélyeztetést és balesetet.

Lényeges romlás volt tapasztalható az utasításszerű váltó- és vágányút-ellenőrzés megtartásában. *A múlt év első felében nem volt baleset vágányút-ellenőrzés elmulasztása miatt, most pedig hat baleset történt ilyen mulasztásból.* E két mulasztástípusban 17—17 veszélyeztetés fordult elő tavaly is, az idén is. A helyzet tehát nem rosszabbodott, de aggodalomra ad okot, hogy a vágányút-ellenőrzés elmulasztások *száma 4-ről 11-re növekedett,* s különösen az, hogy az esetek nagy része a szolgálati főnökök felügyeleti szolgálatának ideje alatt fordult elő.

103 vasutas hárított el balesetet

— Melyek a legfontosabb teendők a budapesti igazgatóság területén a munka minőségének javítása, a biztonság fejlesztése érdekében?

— Amit ezzel kapcsolatban mondhatok, természetesen nem új a vasutasok számára — felelte Gergely László. *— A biztonsági szabályokat minden helyen és időben feltétlenül be kell tartanunk. A vezetés* iránt a fokozott, magasabb színvonalú ellenőrzés követelményét támasztjuk. Dolgozóink eddig is kétségtelenül sokat tettek a balesetek megelőzéséért. Amikor a hibákról beszélünk, erről is szót kell ejteni. *Az idei első félévben 103 vasutas dolgozó hárított el balesetet területünkön,* amiért az erkölcsi elismerésen túlmenően 133 ezer forint jutalmat fizettünk ki részükre. Közismerten szoros az összefüggés a balesetek gyakorisága és a fluktuáció között. Ezért kell a mozgalmi szervekkel közösen erőfeszítéseket tennünk a törzsgárda erősítésére, az új dolgozók magasabb színvonalú kiképzésére s arra, hogy több segítséget kapjanak szolgálatukban a kezdeti nehézségek leküzdéséhez.

Lőrincz János

Nem szabad

visszaélni a barátsággal

A barátságot mindig rontja, ha a baráti viszonyban állók visszaélnek az egymás iránti bizalommal. Hasznos, sőt nélkülözhetetlen, hogy a MÁV forgalmi dolgozói — elsősorban a vonatkísérők — és az Utasellátó alkalmazottai szoros munkatársi vagy baráti kapcsolatot tartsanak egymással. Ennek azonban soha ne legyenek olyan lesújtó tapasztalatai, mint amilyet az egyik utóbbi ellenőrzésünk alkalmával szereztünk *a 703-as, Szegedről Budapestre tartó gyorsvonaton.*

Feltűnt, hogy *Szakán Péter* jegyvizsgáló túl sokat időzget a büfés kocsiban. Pontosabban: *a 3802. számú büfés kocsi raktárhelyiségében.* Ekkor határoztuk el, hogy ellenőrizzük az Utasellátó személyzetét. Kiderült nyomban, hogy *Gábor András* fordavezetőn és *Szabó István* büfésen kívül, még egy idegen nő tartózkodik jegy nélkül a raktárban. A személyzet először azt mondta, hogy ő is az Utasellátó dolgozója, *de neve nem szerepelt a 257 991—92. számú menetlevélen.* Hogy is szerepelhetett volna, amikor a nő — személyi igazolványa szerint —, daruvezető egy öntödében.

Az ügy tisztázása után a jegynélküli nő kifizette *Szegedtől Budapestig* a gyorsvonati viteldíjat, az 50 forintos bírsággal együtt.

Mi, elsősorban a jegyvizsgálót hibáztatjuk, de az Utasellátó dolgozói is számíthatnak a felelősségre vonásra, hiszen központjukhoz eljuttattuk jelentésünket. Reméljük, a jövőben nem rontják ők sem, mások sem a két vállalat közötti barátságot, az egyébként jó együttműködést.

Szűcs Ferenc

A válasz késik

Németh Ferenc vonatvezető, aki 20 éves törzsgárdatag és Zalaegerszeg állomás létszámába tartozik, két évvel ezelőtt egy celldömölki útján megpillantott a hivatalos levelezés között egy „körözvényt". Arról szólt, hogy azok a fiatal vasutasok, akik építkezni akarnak, kölcsönt igényelhetnek a vasúttól. Erre Németh Ferenc így okoskodott: *— Leszolgáltam húsz évet, hátra van még 15 esztendőm. Az építési engedélyt megkaptam, milyen jól jönne most egy ilyen építkezési kölcsön, amit felkínálnak..*

Másnap meg is írta a kérvényt, majd a szolgálati főnökség javaslatával. a szolgálati út szabályos megtartásával elküldte a kérelmet és várt. Válasz azonban azóta sem érkezett.

Németh Ferencet most már nem az bántja. hogy kölcsönt nem kapott. hanem az. hogy *húszévi becsületes szolgálata sok-sok társadalmi munkája ellenére még csak válaszra sem méltatták.* Vajon miért?

Markos József

Élményekben gazdag vakáció volt...

Gyermekek csereüdültetése az NDK-ban

Az NDK-beli *Karl Marx-Stadt* vasúti Diesel-javítómű-helyének szakszervezeti bizottságával egyetértésben, az idén ötven gyermek csereüdültetését sikerült biztosítanunk.

A német gyerekek *Balatonkenesén* töltötték a két hetet, közben megismerkedtek Tihany és Budapest nevezetességeivel. A magyaros vendéglátás is tetszett nekik, s természetesen ez szintén feltétele volt annak, hogy igen jól érezték magukat. A két hét alatt barátságot kötöttek magyar pajtásaikkal. Kölcsönösen címeket cseréltek és azóta kialakult az egymás közti levelezés. Az elmélyült barátságra vall az a körülmény is, hogy a búcsúzásnál kevés szem maradt szárazon.

A magyar gyermekeket — akik az NDK-ban nyaraltak — a különböző szolgálati helyeken dolgozó szocialista brigádok tagjainak gyermekei közül választották ki. *A két hetet ők Frauensteinben, egy várkastélyban töltötték, amely 700 méter magasan fekszik Thüringia fenyvesekkel borított hegyei között.*



Képeslap Frauensteinből

Visszatérve az üdülésből, a gyerekek a legnagyobb elragadtatással mesélték külföldi nyaralásuk élményeit, csupán a kosztot találták kissé szokatlannak. *A vendéglátók azonban mindent elkövettek, hogy gyermekeink minél jobban érezzék magukat az NDK-ban.* Meglátogatták Karl Marx-Stadtot, s többek között egy játékgyárat is megtekintettek.

A búcsúzásnál hasonló jelenetek játszódtak le, mint a kenesei táborban. Könnyes szemmel vettek egymástól búcsút a gyerekek és ott is számos cím cserélődött, hogy levelezés útján tovább mélyüljön a személyes barátság, amely a közös táborozás vidám napjaiban kialakult. Bízunk benne, hogy a hasonló cserék ezután is lehetőséget adnak gyermekeinknek a szocialista országok és népeik megismeréséhez.

Parti József

★

A csereüdülésben részt vett gyerekek nevében ifjú *Henyei Ferenc* budapesti, VII. osztályos általános iskolai tanuló küldött levelet szerkesztőségünknek.

„Pajtásaim ugyan nem kértek fel, hogy nevükben is írjak — szögezi le bevezetőjében —, *biztosan egyezik a véleményünk abban, hogy mindnyájan nagyon jól éreztük magunkat az NDK-ban.* Számtalan élményben volt részünk. Német barátaink az igen szívélyes fogadtatás után állandóan gondoskodtak szórakoztatásunkról. Sportolási lehetőséget is biztosítottak. Sokszor összemértük erőnket, ügyességünket a német pajtásokkal. Kirándulásaink alkalmával megtekintettük a világhírű *Zwinger* képtárat Drezdában. Ránk, a fiúkra, mély benyomást gyakorolt az *Indián Múzeum*, ahol valóságos környezetben láthattuk az indiánok egykori életét. Ezenkívül megragadott bennünket Karl Marx-Stadt szépsége. Minderről hosszú oldalakat lehetne írni ...”

Beszámolt a levél a frissen kötött barátságról is, s amint Feri írja: *hazaérkezése óta már két levelet kapott a német pajtásoktól.* Megköszönte ezután a nevelők fáradozását, akik lehetővé tették a magyar gyerekeknek, hogy sokat lássanak, tanuljanak, s bepillanthassanak egy szocialista ország szorgos népének életébe.

„S úgy érzem — fejeződnek be a sorok —, *köszönettel tartozunk a Vasutasok Szakszervezetének is, és mindazoknak, akik biztosították számunkra ezt a felejthetetlen, nagy élményeket nyújtó nyaralást.”*

OTP-kölcsön

lakáskorszerűsítésre, gázbevezetésre, utazásra

Az utóbbi időben egyre több kisebb jövedelmű dolgozó keresi fel az OTP fiókjait azzal a kéréssel, hogy milyen segítséget kaphatnak lakáskorszerűsítési, tatarozási, gázbevezetési és egyéb problémáik megoldásához. Az alábbiakban ismertetjük azokat a legfontosabb kölcsönigénylési lehetőségeket, amelyek közül mindenki kiválaszthatja a legmegfelelőbbet igényeinek valóra váltása céljából.

Lakáskorszerűsítés

Erre a célra —, amely egyebek között magában foglalja a fürdőszoba kialakítását és berendezését, a gáz bevezetését, a lakás tatarozását, helyreállítását, közművesítését stb. — *a költség 75 százalékáig terjedő, legfeljebb 30 000 forint összegű, 6 százalékos kamatozású kölcsönt kaphatnak a személyi tulajdonban levő lakások tulajdonosai és bérlői, továbbá az állami tulajdonban levő lakások bérlői.* A hitel törlesztési ideje 5 év, indokolt esetben 10 esztendő. Budapesten 1970-ben 819 tatarozási kölcsönt csaknem 18 millió forint és 422 korszerűsítési kölcsönt több mint 8 millió forint összegben folyósítottak az OTP-fiókok.

A földgáz bevezetéséhez — az *Országos Energiagazdálkodási Hatóság* által kijelölt területen — a költség 75, indokolt esetben 90 százalékának erejéig 30 000 forint összegű, kétszázalékos kamatozású hitelt biztosít az *Országos Takarékpénztár*. A hitelt a földgáznak az utcai fővezetékből az ingatlanba való bevezetésére, gázkészülékek beszerzési és felszerelési költségeire, valamint a központi fűtés földgáztüzelésre való átállításának a költségeire használhatják fel mind a személyi tulajdonban levő házak tulajdonosai, mind a bérlők. A kölcsönt legfeljebb 10, indokolt esetben 15 év alatt kell visszafizetni.

Áruvásárlás

Az áruvásárlási kölcsönakció révén az Országos Takarékpénztár arra törekszik, hogy a lakosság egyre nagyobb mértékben szerezhessen be olyan értékű tartós fogyasztási cikket, amelyek könnyebbé, szebbé tehetik életüket. *Az áruvásárlási kölcsönt általában 1000 forintnál magasabb értékű árucikk beszerzésére lehet igénybe venni, mint például mosógép, porszívó, centrifuga, villanytűzhely, hűtőszekrény, bútor, televízió, rádió, magnetofon stb. megvásárlására.* Kölcsönnel lehet megvásárolni különböző motorkerékpárokat, csónakot, sport- és campingcikkeket is. Kedvezményes feltételekkel vásárolható hétvégi ház. 5000 forintig terjedő vásárlásnál a vásárolt áru összértékének 20 százalékát, az 5000 forinton felüli vásárlás esetén az összeg 30 százalékát kell készpénzben kifizetni. *Az előbbi esetében a törlesztési idő legfeljebb 12 hónap, az utóbbiaknál maximálisan 18 hónap.* A kölcsönösszeg után 6 havi lejárat esetén 4 százalék, ezt követően a lejárattól függően 3 havonként 1 százalékkal emelkedő egyszeri kezelési költséget kell fizetni, amely a kamatokat és az egyéb bankköltségeket is magában foglalja.

Személyi kölcsön

Azok, akik a szocialista országokba kívánnak ellátogatni, akár egyéni, akár szervezett társasutazás formájában, *az IBUSZ-nál és egyéb utazási irodáknál 2000 forintot, az Expressznél 1000 forintot meghaladó utazási költség részbeni fedezésére vehetnek hitelt igénybe* az áruvásárlási kölcsönökhöz hasonló feltételek mellett.

Az OTP azoknak is rendelkezésére áll, akiknek átmenetileg rövid időre szóló *készpénzes kölcsönre van szükségük. Részükre személyi kölcsönt biztosít.* A kölcsönösszeg általában 6000 forintig, illetve kivételesen indokolt esetekben 10 000 forintig terjedhet. *A maximális 10 000 forintos személyi kölcsönt a lakásproblémákkal (lakáscsere stb.) kapcsolatos kiadások részbeni fedezésére folyósítja az OTP,* ebben az esetben azonban a rendeltetésszerű felhasználást utólag igazolni kell. A személyi kölcsön törlesztési ideje általában legfeljebb 12, illetve 18 hónapig terjedhet. Az ügyleti kamat évi 8 százalék, ezenfelül a szokásos bankköltségek kerülnek felszámításra.

Több mint hobby

A szülőföld, az ember szeretete indította a gyorsan modernizálódó élet sodrában *Nagy Zoltán* közgazdászt, a MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság főelőadóját, hogy az egykori bicskei ember kenyérkereső használati, szükségleti tárgyalt, munkaeszközeit gyűjtse, őrizze. A bicskei származású, budapesti lakosú vasutasnak ma sem kis gond a néprajzkutatás, a magyar népművészet tárgyainak szenvedélyes gyűjtése. *Mindez összefonódott vasutas életével és a több mint egy évtizeden át lelkesen végzett vasutasszakszervezeti ifjumunkás mozgalmi munkájával.*

Lehet ez hagyománytisztelet is, hites őrzője az emlékeknek, családok, generációk emlékeinek. Belső és külső vágyódás, elkötelezettség az amatőr néprajzkutatás, a népművészet és történet mellett. Mindenképpen több a hobbynál.

Hobbynak is nemes, a legnemesebb olyan magán vállalkozás, ami szerfelett hasznos amatőr néptörténeti munka is. A több száz darabból álló gyűjteményben megtalálhatók a bicskeiek és környékbeliek használati tárgyai: *a faeke, a rokka, a faragott szék, a vetett ágy.*

Zugióban, *Pillangó úti* földszintes lakásának tárgyai, házikönyvtára csodálni való. Több tucat olyan könyv sorakozik szobájában, amelyek a haza különböző tájairól, tehetséges emberek népművészetéről vallanak. A népviseletről, pásztorművészetről, a parasztviseletről, a népi bútorokról, a fazekasságról, Katolatszegről, Matyóföldről, s ki tudná felsorolni a meganynyi értékes, gazdag anyagot.

Található gyűjteményében kelta kori urna, avar kori tányér, római, Árpád-kori és török kori kopónya, 1290-ből származó rézveret. *Minden darab külön tiszteletet ébreszt a kor, s a gyűjtő iránt,* aki az idő ilyen távolságából is őrzi, birtokolja az értékes gyűjteményt. Még nincs teljes katalógus. Egy-két éven belül nem is várható e hobbyból indult gazdag magángyűjteményeknek pontos felmérése.

K. Gy. J.

Harminc ország gépipari bemutatója Brnóban

Ebben az évben tizenharmadszor rendezik meg *Brnóban* a nemzetközi gépipari vásárt. A *szeptember 11—20 között* tartó vásáron a vendéglátókkal együtt 30 ország gépipara ismerteti legújabb eredményeit.

Magyarország a brnoi seregszemle hagyományos részvevője. A magyar vállalatok több mint 1100 négyzetméter fedett és 180 négyzetméter nyitott területen mutatják be termékeiket.

Karel Paclik, a brnoi vásár vezérigazgatójának és Frantisek Hála a budapesti csehszlovák nagykövetség kereskedelmi tanácsosának részvételével még a júniusban megrendezett sajtótájékoztatón külön felhívták a részvevők figyelmét azokra a termékekre, melyek előállításában a következő évek során gyártási kooperációk jöhetnek létre. Ilyen például az autóra szerelhető betonkeverő és több különböző fajta számítástechnikai berendezés. A csehszlovák üzemek már tárgyalnak a győri *Magyar Vagon- és Gépgyár* képviselőivel arról az együttműködési lehetőségről, hogy a Győrben készülő gépkocsialvázakra csehszlovák gyártmányú betonkeverőket szerelnek.

SZEPTEMBER 5-ÉN NYÍLIK A LIPCSEI ŐSZI VÁSÁR

Az NDK budapesti nagykövetségén *dr. Kurt Rödiger* kereskedelmi tanácsos tájékoztatta a magyar sajtó képviselőit az idei őszi lipcsei vásár eddigieknél is nagyobb szabású kiállításairól. A szeptember 5-én nyíló vásár területét az 1968. évihez képest 125 ezer négyzetméterrel kibővítették. *Összesen 27 külföldi ország 1600 cége állítja ki termékeit a világ minden tájáról.* Az NDK 4200 vállalata 208 ezer négyzetméteren mutatja be legújabb technikai újdonságait, köztük közlekedési eszközöket is. A Szovjetunióból 500 termelőüzem küldi el 7000 termékét. A magyar ipari és kereskedelmi vállalatok 2500 négyzetmétert elfoglaló kiállításán a világ minden részéből érkező szakemberek ugyancsak láthatnak majd többek között közlekedési eszközöket is.

Turistaként Spanyolországban

Útijegyzet I.

Hazai konzervekkel megrakott táskámmal terhelten, csak rövid sétát tettem *Párizsban*. Miután nem először ismerkedtem a „fény városával”, pontosan kidolgozott útitervem szerint rövid tartózkodás után indultam tovább *Hispánia* felé.

Az *Austerlitz pályaudvar* pénztáránál bemutattam szabadjegyemet. Mindent rendben talált a derék vasutas. Le is bélyegezte a jegyet, majd ezek után a legnagyobb lelkinyugalommal elfoglaltam helyemet az egyik első osztályú fülkében.

Elindultunk ...

Búcsút intettem a *Sacré Coeur-nek*, a gall főváros felfelvillanó épületóriásainak, azután egy barátságos, mexikói turistanő társaságában robogott velem a *páris—madridi expressz.*

Expressz ...?

...és jött a kalauz

Olyan négytengelyes kocsikból állt a szerelvény, mint a többi vonat, és ezt is villanymozdony vontatta. Mellettünk hegyek, völgyek, alagutak, folyók, kis falvak és nagyobb városok váltogatták egymást. Én útitársnőmet Mexikóról faggattam. Olasz és német szavakat kevertünk, közben ő különleges itallal kínált, amit én pesti szalámival viszonoztam.

S egyszercsak jött a kalauz ...

A hölggyel gyorsan végzett, az én jegyemet hoszasan nézegette, majd a fejét csóválta.

„Jól szabott ruhát visel a francia kalauz” — állapítottam meg közben nyugodtan. Sötétkék zubbonya fehér inget takar. De lapos sapkájának fényes simlije alatt gyanúsan villog a szeme.

— *Ce n'est pas bon! Uram, ez nem jó!* — jelentette ki megfellebbezhetetlenül.

— *Pourquoi? Miért?* — kérdeztem meglepetten.

— Mert ez különleges vonat. Expressz!

A francia kalauz nem is várt feleletet, hanem elővette utánfizetési tömbjét, *hogy elszámolja az általa kért 19 frank különbözetet.* Megszeppentem, hiszen száz dolláros valutámat tekintve, nem kis összegről volt szó. Bántott ezenkívül, hogy az egyezmény értelmében a franciáktól kapott szabadjegyre efféle, menetrendszerűen közlekedő vonaton is ráfizettetik a külföldi vasutast. Bezzeg mi nem vagyunk ilyen kicsinyesek a vendégekkel szemben.

Végül, ha nem is könnyen — sikerült a francia kalauzt jobb belátásra bírni.

Éjfél tájban érkeztünk a spanyol határra, *Hendaye* állomásra. Mindenki álmosan készálódott le a vonatról, mert át kellett szállni az ott várakozó, széles nyomtávú szerelvényre. *Előbb persze, libasorban haladtunk a rendőrség és a vámhivatal felé.* Volt köztünk amerikai, angol, argentin, francia és spanyol utas, azonkívül egy kis vékonyka, nyugatnémet lány, egy néger férfi szóval mindenféle náció. *De csak az én kék útlevelem keltett feltűnést.* Nézték, lapozták, forgatták. Kérdezgettek, fagattak, végül árgus pillantások kíséretében megengedték, hogy felszálljak a Madridba induló vonatra.

Ráfizetés

Ám indulás után ott is jött a kalauz. Mentségére szolgáljon, hogy kollegiálisan — szinte kicsit bocsánatkérően — *közölte velem, hogy 115 pesetát kell fizetnem.* Hiába számítgattam, hogy egy dollár hatvankilenc peseta, nem volt mentség: fizettem.

Reggel futottunk be Madridba, Chamertin pályaudvarra. Nem nagy állomás, de több nyelvű vasúti és szállodai információs szolgálat segíti a tanácstalan külföldieket.

A két és fél millió lakosú Madrid központjának egyik mellékutcájában kaptam szállást, 80 pesetáért. Ugyanott ismerkedtem meg a hatalmas termetű, magányos ausztráliai férfivel, *Michellel*, aki egy mindig dörmögő mackóhoz hasonlított. Foglalkozását tekintve, nyugdíjas vasmunkás. Remek cimborának bizonyult, így hát jól összebarátkoztunk. Elmondta, hogy gyermekei tanácsára és azok anyagi támogatásával ismerkedik Európával, és akkor leginkább — a spanyol borral.

A spanyol bor egyébként elég olcsó. *A legjobb zamatút sem mérik 10—12 pesetánál drágábban.* Azt mondják ott, hogy a spanyolokat is éppen a jó bor teszi olyan kedélyesekké és barátságossá, amilyennek megismertem őket. *A konyhájuk sem rossz, mert a miénkhez hasonlít.* Csak talán kevésbé fűszeresek az ételeik. Gyakori az olajos, különféle zöldségekből készült előétel. Levest csak estére főznek. A süteményféle ritkaság, de a bor mindig elmaradhatatlan.

Egy ebéd, amolyan jobb étteremben, 80—100 pesetába kerül. *A ruházati cikkek ára nagyjából egyezik a mi árainkkal, de a cipő nem olyan olcsó, mint ahogy nálunk hirlik.* Egy valamirevaló női cipő például 500—600 peseta, vagyis átszámítva 250—300 forint. Jól ki kell nyitnia a pénztárcáját annak is, aki színházba vagy moziba akar elmenni kedvesével, vagy éppen a családjával.

Rengeteg látnivaló

A városban, *Dél-Európa* metropolisában rengeteg a látnivaló. A kétszintű metro, a sok autóbusz viszonylag olcsón szállítja az utasokat, de a szintén nagyszámú magántaxisoknál ajánlatos előre kialkudni a viteldíjat, mert könnyen meglepetés érheti a gyanútlan külföldi turistát. Néha sajnos, rájuk van utalva az ember, mert az excentrikus elrendezésű nagyváros térképét hiába tekintgettük új barátommal, Michellel. Nagyon nehéz rajta eligazodni ...

Láttuk azért a bulvárok hatalmas — klasszikus és modern — palotáit, a tágas parkokat, a híres *Prádó* szökőkútja, az archeológiai múzeum megannyi csodáját. Ezek után határoztuk el, hogy megnézzük a *Torrost*, a szenzációs arénát, híres bikaviadalok színhelyét. Pontosabban: *egy igazi bikaviadalt.*

Gergely József

(Folytatjuk)

A vasutas sportegyesületek választása előtt

A *Magyar Testnevelési- és Sportszövetség* elnöksége határozatot hozott a sportegyesületi vezetőszervek újjáválasztására. Az MTS elnöksége határozata alapján *1971. szeptemberben és októberben kell a sportegyesületek vezetőségi- és küldöttválasztó közgyűlését megtartani.* Be kell számolni a kétéves tevékenységről és ezt követően megválasztani a vezető szerveket.

Fontos társadalmi esemény

Szakszervezeti szerveink a sportszervezetek újjáválasztását, *mint fontos társadalmi eseményt,* a sportmozgalom demokratizmusának továbbfejlesztését fogják fel. Ennek megfelelően *segítsék a sportszervezeti választásokat.* Foglaljanak állást a dolgozókat érintő testnevelés és sport legfontosabb kérdéseiben.

Szakszervezetünk elnöksége 1968 novemberi határozatában megszabta a vasutas sportmozgalom feladatait. E határozat alapján a sportmunka közelebb került szakszervezeti alapszervezeteinkhez, a sportegyesületek mind nagyobb erőkkel, politikai és anyagi támogatásban részesülnek.

Szakszervezeti szerveink és sportegyesületeink közös munkája nyomán tömegsportmozgalmunk is fejlődik. Sportegyesületeink közös munkája nyomán tömegsportmozgalmunk is fejlődik. Sportegyesületeink egyre jobban segítik az üzemi versenyek szervezését. *Szakszervezetünk jelentős összegeket biztosít a vasutas sportmozgalom és létesítmények helyzetének javítására, a sportkörök működési költségeinek biztosítására.* Ennek nyomán újjáépültek részben a miskolci, szegedi, szombathelyi vasutas sportpályák. Dunakeszin pedig új tornacsarnok épült. Számos létesítmény bővült az elmúlt két évben.

A választásokat, az elért eredményeket fel kell használni a tagság körében a nevelő- és agitációs munka javítására. A jogok és kötelességek nagyobb mérvű érvényesítésével fokozni kell a sportegyesületekhez való tartozást és felelősség érzést.

Körültekintően

A vezetőségválasztó közgyűlések célja és jelentősége indokolja az előkészítő munka átgondoltságát, tervszerűségét. Éppen ezért *különös gondot kell fordítani a sportegyesületek elnökségének arra, hogy politikailag és szervezetileg megfelelően készítsék elő a vezetőségválasztó közgyűléseket.* Érvényesíteni kell a tagságnak azt a jogát, hogy beszámoltassa a választott szerveket, vezetőket, megvitassák a sportegyesület helyzetét és megfelelő határozatokat hozzanak a munka további javítására.

A választások előkészítése során, széles körű véleménykutatás alapján, körültekintően kell megvizsgálni; *kik azok a személyek, akik számításba jöhetnek a választásnál.* Olyan sportembereket kell választani, akiknek szakmai felkészültsége, magatartása, egyénisége és ügyszeretete biztosíték a sportegyesület előtt álló feladatok megoldására. Helyes ha a sportmozgalomban jelenleg jól dolgozó egyének továbbra is tevékenykednek, de szükségesnek tartjuk az eddiginél több szakszervezeti tisztségviselő aktivizálását, és bekapcsolását a sportkörök vezetőségeibe.

A sportkörök elnökségei gondosan készítsék el beszámolójukat. A megválasztás óta eltelt időszak eredményeit, fogyatékosságait értékelve az MTS II. kongresszusának határozata alapján szabják meg a további feladatokat. A közgyűlés előkészítésére és lebonyolítására intézkedési tervet, forgatókönyvet célszerű készíteni, melyben meg kell határozni az egyes napirendi pontokkal kapcsolatos feladatokat.

Főbb tennivalók

A sportegyesületi *vezetőségválasztó* közgyűlés előkészületeit és lebonyolítását az MTS elnöksége által jóváhagyott irányelvek alapján kell megszervezni és végrehajtani. Az irányelvek meghatározzák a főbb tennivalókat; *a közgyűlés napirendjét, célját, előkészítését és lebonyolítását illetően.*

1. A sportegyesület elnökségének és számvizsgáló bizottságának beszámolója a kétéves munkáról.

2. A sportegyesület elnökségének, számvizsgáló bizottságának, valamint a küldöttek megválasztása.

A közgyűlés előkészítését, a sportegyesület feladatainak és célkitűzéseinek körültekintő meghatározását a helyi társadalmi szervezetekkel, elsősorban a párt, szakszervezeti és KISZ-szervezetekkel való hatékony együttműködés alapján kell végezni.

Célkitűzés: *szélesíteni a sportegyesület demokratizmusát, emelni a sportegyesületi vezetés színvonalát és javítani a szervezeti, gazdasági, módszertani munkát.*

Szakszervezeti bizottságaink az együttműködési irányelvekben foglaltak alapján nyújtsanak hathatós segítséget a sportegyesületi beszámoló és vezetőségválasztó közgyűlések előkészítéséhez és megtartásához. Mindent el kell követni annak érdekében, hogy a testnevelési és sportmozgalom a vasút területén az elnökség által kiadott irányelveknek megfelelően egészségesen fejlődjék tovább.

K. L.

Egy esztendő tapasztalatai a GB-határozat tükrében

A *Gazdasági Bizottság* 10 152/1970. számú határozata, amely elrendelte a késve kirakott vasúti kocsik állásdíjának, illetve a fekbéreknek a felemelését, egy évvel ezelőtt született. Az egyébként eléggé vegyes érzelmekkel fogadott határozat elérte célját: *mind a vállalatokat, mind a vasutat a rakodások jobb megszervezésére, a kocsipark ésszerűbb kihasználására, a rakodás gépesítésére, a kocsiforduló gyorsítására ösztönözte.* Az 1970. augusztus 15-én érvénybe lépett határozatnak köszönhető többek között az idei év első felében elért áruszállítási rekord is, amelynek külön növeli az értékét, hogy a kocsipark lényegében nem változott, vagyis nem kellett a korábbinál több teherkocsit igénybe venni.

A *pécsi vasútigazgatóság* területén is szembetűnően javultak az eredmények. Amíg például 1969 második és 1970 első felében 138 253 kocsit raktak ki késve az állomásokon, addig 1970 második és 1971 első felében *már csak 63 870 volt a késve kirakott kocsik száma.* A javulás ebben a vonatkozásban több mint 50 százalékos.

Ugyanilyen jó eredményt kapunk akkor is, ha a kocsiállláspénzes órák számát hasonlítjuk össze az említett időszakokban. A GB-határozat előtt *2 millió 287 ezer óráért kellett kocsiállláspénzt felszámítani, a határozat után viszont csak 824 ezer 809 óráért.* A csökkenés pontosan 1 millió 452 ezer 278 óra. A felszámított időért korábban 32 millió 574 ezer forint állláspénzt fizettek a vállalatok, majd a GB-határozat után ez az összeg is csaknem egymillió forinttal, egész pontosan 953 488 forinttal csökkent.

Elgondolkoztató persze, hogy a kocsiállláspénzek összege miért nem csökkent olyan arányban, mint az állásidők, illetve a késve kirakott kocsik száma. Ennek az a magyarázata, hogy néhány vállalat még mindig nagy késéssel rakja ki a részére érkezett árukat, márpedig ilyen esetben a kocsiállláspénz progresszíven emelkedik, és elérheti az óránkénti 200 forintot is. De erről jóformán csak ők tehetnek...

Akadnak vállalatok a fuvaroztatók között, amelyek nemtörődömsége elsősorban a szombati és vasárnapi rakodásoknál szembetűnő.

Azok a vállalatok járnak jól, amelyek élnek a GB-határozat által biztosított lehetőséggel, s rakodó parkjuk fejlesztésére állami támogatást igényelnek. Ismeretes, hogy a többlet kocsiállláspénz nem a MÁV bevételét gyarapítja, hanem fejlesztési alap képzésére szolgál. Így kapott 1,5 milliós támogatást a Pécs—Szekszárdi TÜZÉP Vállalat, és így jutott háromnegyed millió forintos beruházáshoz a Somogy—Zala megyei TÜZÉP Vállalat is. S az elmúlt esztendőnek ez szintén fontos tanulsága. H. J.

UTAZÁSKOR

pályaudvari pavilonjainkban vásárolhat

AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRUT

UTASELLÁTÓ



A szokás hatalma
(Gerse László rajza)

Vasutas beatzenekarok bemutatója Tapolcán

A szombathelyi területi bizottság és a tapolcai *Batsányi János* Művelődési Központ augusztus 14-én jól sikerült beat-tánczenekari bemutatót rendezett Tapolcán. A bemutatón a *nyíregyházi,* a *miskolci* és a *tapolcai* vasutas ifjúsági klubok tánczenekarai vettek részt. A tapolcai fiatalok élénk érdeklődését a rendezvény iránt még az augusztusi nagy meleg sem tudta befolyásolni. Este 8 órára zsúfolásig megtelt a vasutas művelődési központ színházterme fiatalokkal.

A műsor előtt a városi KISZ-bizottság titkára köszöntötte a beat-együtteseket, az énekeseket, a meghívott vezetőket és a részvevő több mint 300 fiatalt, majd sor került a bemutatóra, amelyen az együttesek 30—35 perces műsorukban a legjobb számaikat adták elő. Ismert magyar és külföldi számok váltogatták egymást a tánczenekarok tolmácsolásában. A bemutató után a zenekarok műsorát, előadásmódját *Fekete Gyula,* a „Hungária" együttes tagja véleményezte, majd szaktanácsokat adott a további működésükhöz.

A bemutatót hajnalig tartó tánc követte, melyen a zenekarok tagjai a közönséggel együtt jól szórakoztak. A jól sikerült rendezvényért dicséret illeti a szombathelyi területi bizottságot, a tapolcai művelődési központ vezetőségét.

Ha kell, megfogják a lapát nyelét

Az angyalföldi pályafenntartási főnökség központjában immár 12. éve dolgozik a sok elismerést szerzett *Csányi László* szocialista brigád. Tagjai mérnökök, technikusok. Alig rövidebb és kevésbé dicső múlttal rendelkezik a munkaügyi és a számviteli dolgozók *Marx Károly,* illetve *Landler Jenő* szocialista brigádja. Ezek a közösségek nevükhöz és rangjukhoz méltóan teljesítették a XXI. vasutasnapra tett vállalásaikat.

A felajánlott társadalmi munka részben kapcsolódott a *Tiszta Budapestért* mozgalomhoz, mivel *Rákospalota-Újpest,* ezenkívül a híres „gyermekváros", *Fót* állomásának utasperonját szórták fel fehér, díszítő zúzalékkal. A brigádok tagjai szabad szombatjukat feláldozva, az elvárason túl tettek eleget önként vállalt kötelezettségüknek. A nehéz fizikai munkában huszonnégyen vettek részt *és összesen 144 órát dolgoztak az íróasztalhoz szokott, szellemi munkások.*

Chemez Dénes

HÁR MISKOLCON IS FOCIZNAK A NŐK

Női labdarúgócsapatot alakítottak a *Miskolc-Tiszai* pályaudvaron dolgozó lányok, asszonyok. A szakszervezeti bizottság *Halász Károlyt* bízta meg az ezzel teendőkkel, aki társadalmi munkában heteriként kétszer tart labdakezelési és erőnléti edzést a női csapat tagjainak.

Egyelőre az MVSC labdarúgócsapatának hazai mérkőzései előtt tartanak majd bemutató játékot a nők, de a jövő évtől kezdve beneveznek a gyengébb nem labdarúgó-bajnokságára.

Kisvárdai János

FELVÉTEL

A *MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút* felvételt hirdet az 1971. szeptember 15-én induló úttörővasutas tanfolyamra. Jelentkezhetnek a budapesti és Budapest környéki úttörő pajtások, akik az általános iskola IV., V. és VI. osztályos tanulói. Tanulmányi eredményük legalább 4-es átlagú, egészségi szempontból úttörővasutas szolgálatra megfelelnek és az iskola úttörőcsapata javasolja erre a kitüntetésre. A felvétel ideje és helye: *1971. szeptember 6-tól 12-ig, naponta 9—17 óráig Hűvösvölgyben az Úttörővasút üzemfőnökségén.* Felvilágosítás: üzemi telefonon 52—74/6, városi telefonon: 167—631. Felvételi lapot kívánságra az Úttörővasút küld. A vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek.

A szerkesztőség üzeni

Kisvárdai János; Vincze Károly Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Halmai János, Bánáti József Pécs; Pacz József Curtici; Rapi József Bp. Józsefváros; Bognár Károly Tapolca; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Markos József Zalaegerszeg; Lécz Imre Mátraballa: Leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bánlaki Ignácz Bp.: Benecz Béla Ózd; Oli János Veröce; Sebestyén József Veresegyház; Szűcs Sándor Monosbél; Juhász András Békéscsaba: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Felső-Mátra legszebb állomása

Befejezték *Mátraballa* állomáson a felvételi épület korszerűsítését. A rendeltetésének ismét átadott épület méltán nyerte el a *Felső-Mátrába* utazók tetszését. A korszerű irodákból nem hiányzik a vízvezeték sem. A bútorok ott is, a várótermekben is újak. Az utasok részére megnyitott mellékhelyiségek szintén megfelelnek a kultúráltság fogalmába tartozó követelményeknek.

Az állomás dolgozói vállalták az újjávarázsolt épület és környéke tisztántartását, s ígéretüket be is tartják. Az utazóközönség joggal állapítja meg, hogy Mátraballa jelenleg a Felső-Mátra vidékének legszebb állomása

Lécz Imre
bizalmi

HÍREK

— **Szocialista brigádok** naplóiból rendeztek kiállítást a miskolci vontatási főnökségen. Az augusztus 16-tól 26-ig tartott naplókiállítást nagy érdeklődéssel tekintették meg a dolgozók, akik közül mintegy ezer fő tartozik szocialista brigádba. A kiállítás vendégkönyvébe 450 látogató jegyezte be elismerő vagy éppen bíráló véleményét, hasznosítható javaslatát.

— **Hétvégi üdülőház építését** kezdték meg a Hatvan—Füzesabonyi Pályafenntartási Főnökség dolgozói a mátraderecskei vasútállomás szomszédságában. A 400 000 forintos költséggel létesülő üdülőház építését a dolgozók 150 000 forint értékű társadalmi munkával siettetik. Az egyszerre hét családnak, illetve 30 személynek pihenést nyújtó üdülő a jövő nyárra készül el.

— **Tisztasági év.** Miskolc—Tiszai pályaudvaron a helyi Vöröskeresztes szervezet felhívására tisztasági évet tartanak a vasutasok. Ennek sikeréért a vasút fennállásának 125. évfordulójára tisztasági őrjáratot szerveztek és külön felajánlásokat tettek. Legutóbb D. Tóth József oktatótiszt és vonatkísérő brigádjai 13 salakos kocsit ürítettek ki két órán belül, hogy a felgyülemlett salakhegyek hamarabb eltűnjenek a kocsik ismételt megrakásával. A vonatkísérők szocialista brigádjai a helyiségek belső felújításában is részt vesznek.

— **Virágkarnevál.** Debrecenben az immár hagyományos alkotmány napi virágkarneválon nagy tetszést aratott a vasutasok virágkocsija. A sok ezer, színpompás virágból alkotott szimbólium a magyar vasút fennállása óta eltelt 125 év fejlődésére emlékeztette a több tízezernyi közönséget.

— **Győr város eszperantó-mozgalmának** hat évtizedes történetét írta meg dr. Ferenci Imre MÁV-főorvos. Az érdekes tanulmány többek között rámutat, hogy az eszperantó-mozgalomnak mindvégig lelkes hívei voltak Győrött a vasutasok, s különösen az illegalitásban tevékenykedő kommunista munkások. Ezzel függ össze, hogy a felszabadulás után a Rába-parti városban rendezték meg az első magyar eszperantó kongresszust.

— **Az úttörő-fúvószenekarok II. pécsi találkozóján,** ahol mintegy 300 ifiú zenész adott számot tudásáról, sikeresen szerepelt a vasutasszakszervezet kiskőrösi úttörő fúvószenekara. A Mecsek Áruház előtti téren ez a zenekar önálló műsorral szórakoztatta Pécs lakóit augusztus 20-án.

— **Véradónapok a záhonyi csomóponton.** Augusztusban három napon át ezernegyvennégyen jelentkeztek véradásra a csomópont dolgozói közül, s összesen 270 liter vért adtak az orvosok életmentő munkájához.

FELHÍVÁS!

Az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Központjában angol, olasz, orosz nyelvtanfolyamok, balett, művészi torna, akrobatikus torna, színpadi tánctanfolyamok indulnak. Jelentkezni lehet személyesen, telefonon és levélben. Cím: **Törekvés Művelődési Központ, Budapest X., Könyves Kálmán krt. 25. Telefon: 138—211.**

Balettra, művészi tornára, akrobatikus tornára, valamint színpadi tánctanfolyamokra való jelentkezés korhatára 5—15 év. Levélcím: **Törekvés Stúdió, Bp. X., Postafiók 123.** Vasutasoknak és családtagjaiknak 25%-os kedvezményt nyújt a Művelődési Központ.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 329—672,
üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VIII., Rákóczi út 54.
Telefon: 124—618
Levélcím: Bp. 78. Pf. 22.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. SZEPTEMBER 18.

NAPIRENDEN

a nők szociális és munkakörülményei

A kezdeti lépéseket már megtettük – állapította meg a központi vezetőség

A központi vezetőség augusztus 27-i ülésén tárgyalta *a vasúton dolgozó nők helyzetét*, a múlt évben megjelent kormányrendelet, valamint a SZOT és saját — 1970. július 28-i — határozata tükrében.

A téma jelentőségét mindenekelőtt alátámasztja az a tény, hogy a szakszervezetünk tagságának 19,3 százaléka nő. Többségük a vasúti végrehajtó szolgálat területén dolgozik.

Szociális- és munkakörülményeik javításának fontosságát az is növeli, hogy az egyes területeken meglevő létszámhiány pótlása, a szolgálati órák csökkentése elsősorban újabb női munkaerők bevonásával érhető el. Fentiek érdekében *halaszthatatlan annak meghatározása, melyek azok a munkakörök, amelyekben kizárólag csak nőket szabad foglalkoztatni*, illetve milyen munkakörökben szükséges növelni a létszámukat.

A központi vezetőség elé került jelentés részletesen taglalta azokat a megtett és megteendő intézkedéseket, amelyek a dolgozó nőkre vonatkozó határozatok maradéktalan végrehajtása érdekében szükségesek. *Egyik sarkalatos pont az egyenjogúság érvényesülése.* Különösen a vonatkozó határozatok megjelenése óta tapasztalható előrehaladás, de az elv a bérezésnél és a vezető munkakörbe helyezésnél még nem egyszer csorbát szenved.

Előre lépést jelentő intézkedés volt e tekintetben a nem vasutas férjek részére bevezetett utazási kedvezmény. Az elmúlt évben mód nyílt — elsősorban a végrehajtó szolgálatnál — a bérezésben mutatkozó differenciák némi csökkentésére. De 22 munkakör vizsgálatánál kitűnt, *hogy az azonos munkát végző nők keresete még mindig 100 forinttal alacsonyabb, mint a férfiaké.*

Ezt indokolhatja ugyan objektív tényező is — például rövidebb szolgálati idő, kevesebb szakmai gyakorlat, alacsonyabb szakképzettség —, de nagyon sokszor szubjektív tényezők is lehetnek az eredői.

Általános például, hogy a kiszolgálati adminisztratív dolgozók — bérelszámolók, vszt-ügyintézők, irodakezelők stb. — bére igen alacsony, s ezeket a munkaköröket nagy többségében nők töltik be. *Sajnos a bürokrácia növekedésével csak a munkájuk és a felelősségük nőtt, de a bérük alig.*

Az utóbbi években növekedett a vezető munkakörbe helyezett nők száma, de korántsem képzettségüknek, számarányuknak megfelelően. A szemléletbeli hiányosságok miatt ebben közrejátszik a nők idegenkedése, valamint a továbbtanulásukat nehezítő — elsősorban családi — körülményük is. Ebben a kérdésben úgy foglalt állást a központi vezetőség, hogy tervszerű *segítségét kell biztosítani a nőknek a továbbképzésre, nagyobb gondot kell fordítani beiskolázásukra.*

Ez annál is fontosabb, mert sok kívánnivalót hagy maga után a vasúton dolgozó nők általános, szakmai és politikai képzettsége egyaránt. Ezt támasztják alá az alábbi adatok is: *egyetemet, főiskolát 0,8, felsőfokú technikumot 0,2, középiskolát 20,4 százalékuk végzett. Nyolc általánosnál alacsonyabb a képzettsége 28,1 százalékuknak.*

A nők nagy része szakvizsgához kötött munkakörben dolgozik. Többségük rendelkezik a szükséges szakvizsgával. Ezek azonban túlnyomórészt alapfokú, kisebb számban középfokú végzettséget jelentenek. *Az új szakoktatási rendszerben nagyobb lehetőséget kell kapniuk a magasabb képesítés elnyerésére.* Dicsérendő az a törekvés, mely szerint a gyermekgondozási szabadságon levőknek módjuk nyílik szakmájuk letételére.

A nők foglalkoztatásának egyik fontos feltétele a megfelelő munka- és szociális körülmények biztosítása. A harmadik ötéves terv során számos kisebb és jelentősebb szociális létesítmény építésére került sor. *Találkozunk már olyan kezdeményezéssel, hogy éjjeli fordákban a családanyákat nem utaztatják,* Koncentráltabb szabad időt biztosítanak számukra munkaidő-beosztás változtatásával.

A negyedik ötéves terv során minden eddiginél nagyobb lépést kell tennünk. *Munkásszállások, üzemi konyhák, öltöző-mosdók építésének gyorsításával legalább a minimális elvárásokat biztosítani kell.* Ahol lehet, meg kell szüntetni a nők éjjeli szolgálatát. A gyermekintézmények férőhelyeinek emelése, az egészségügyi intézmények gyorsabb fejlesztése, korszerűsítése egyaránt beletartozik a nők védelmét, megbecsülését, munkájukat könnyítő koncepcióba.

Említést érdemel az új kollektív szerződésből az a kitétel, mely szerint a 6 évesnél fiatalabb gyermeket nevelő anyát csak beleegyezésével szabad túlórában foglalkoztatni. A gyermekgondozási szabadságról visszatért anya bérét 30 napon belül rendezni kell. Kötelező jutalomszabadság esetén a gyermekét egyedül nevelő, valamint a három vagy ennél több gyermekes anya 50 százalékkal felemelt jutalomszabadságban részesül.

A központi vezetőség úgy értékelte, hogy a dolgozó nők helyzetének javítását célzó ha-

(Folytatás a 2. oldalon)

SZEPTEMBER:

Munkavédelmi hónap a miskolci igazgatóságnál

A *miskolci vasútigazgatóság* területén szeptembert munkavédelmi hónappá nyilvánították a szolgálati helyek. Az irányelveket és a feladatokat az igazgatóság határozta meg. Eszerint a balesetek csökkentésére, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására, a munkavédelmi és baleseteihárítási óvórendszabályok megtartására irányuló erőfeszítéseket nem kampányszerűség jellemzi. Szeptemberben ugyanis csak kezdetét veszi egy hosszan tartó folyamat, amellyel állandóan javuló eredményeket érhetnek el a szolgálati helyek.

A hónap szervezésében, a kitűzött feladatok ismertetésében a gazdasági vezetőkön, illetve a biztonsági megbízottakon kívül részt vesznek a helyi pártszervezetek, szakszervezeti bizottságok, a KISZ-szervezetek, a nőtanács és a Vöröskereszt aktivistái is. *Októberben értékelik a munkavédelmi hónap tapasztalatait*, miután a középvezetőket beszámoltatják a tett intézkedésekről, illetve a tapasztalt hiányosságokról. Az összegyűjtött javaslatokat felhasználják a további munkához.

A százötvenedik „hazai" V 43-as



Augusztus utolsó napján a 150. hazai gyártmányú, szilícium-egyenirányítós V 43. sorozatú villamosmozdony is megkezdte üzemelését a MÁV vonalain. Pályaszáma azért végződik 157-tel, mert az első hét ilyen mozdonyt a licenciával együtt külföldről vásároltuk. A százötvenedik V 43-ast a negyedik ötéves terv időszakában továbbiak követik. Az idén összesen 28 darabot kap a vasút a Ganz-MÁVAG-tól.

A VIETNAMI GYEREKEKNEK

Hetvenhét takarót adtak át a Vasúti Főosztályon

A Vasúti Főosztály és a hozzátartozó intézmények dolgozói, a szakszervezeti bizottság kezdeményezése nyomán *hetvenhét takarót adományoztak* a vietnami gyerekeknek. A takarók jelképes átadására szeptember 13-án került sor a MÁV Vezérigazgatóság kultúrtermében.

Az ünnepélyes hangulatú eseményen jelen volt *Huang Cuong* asszony, a Vietnami Demokratikus Köztársaság budapesti nagykövetének felesége, *Erdei Lászlóné*, a Magyar Nők Országos Tanácsának elnöke, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Tóth Györgyné dr.*, a szakszervezeti bizottság titkára.

Az ünnepségen *Hidvégi Ferenc*, a külügyminisztérium főosztályvezető-helyettese, aki nemrég tért haza ötévi diplomáciai szolgálat után a Vietnami Demokratikus Köztársaságból, beszámolt személyes élményeiről, arról a hősies küzdelemről, amelyet a vietnami nép folytat szabadságáért, az imperialisták és dél-vietnami bábjaik ellen. *Ebben a harcban, a mérhetetlen szenvedések enyhítésére, nagyon nagy szükség van minden segítségre.*

A takarókat *Tóth Ferencné*, a szakszervezeti bizottság nőfelelőse adta át jelképesen *Huang Cuong* asszonynak és *Erdei Lászlónénak*, akik meleg szavakkal köszönték meg a vasutas nők, férfiak segítségét, ezúton is kifejezésre juttatott szolidaritását.

Biztosították az adományozókat, hogy a takarókat minél gyorsabban eljuttatják a vietnami gyerekeknek.



A jelképes átadás ünnepélyes pillanata (Laczkó Ildikó felvétele)

Huszonnégymillió nevelési célokra

KŐSZEGEN TARTOTTÁK A MÁV-NEVELŐOTTHONOK PEDAGÓGUSAINAK TANÉV ELEJI TANÁCSKOZÁSÁT

Augusztus végén *Kőszegen* zajlott le az ország hat MÁV nevelőotthonában működő pedagógusok háromnapos tanév eleji nevelési tanácskozása, amely sorrendben a 11. volt. A pedagógusokon kívül részt vettek mindazon intézetek képviselői, amelyekkel az otthonok kapcsolatban állnak, továbbá a Művelődésügyi Minisztérium ifjúságvédelmi osztályának szakemberei, a vendéglátó Vas megye és Kőszeg város párt- és tanácsi szerveinek vezetői.

A MÁV vezérigazgatóság általános igazgatási, jogi és egészségügyi szakosztálya az új tanév célkitűzéseit *úgy határozta meg, hogy azokban érvényesüljön a párt ifjúságpolitikai munkája, fokozzák az eszmei, politikai, világnézeti nevelés színvonalát, a pedagógiai munkát, az önkormányzatot.* Felhívta a figyelmet, hogy az elmúlt tanévben kialakult bemutató foglalkozásokat, tapasztalatcseréket az idén is tartsák napirenden.

Nagy gondot fordítanak a munkára nevelésre. A nevelőotthonok élete erre sokkal nagyobb lehetőségeket ad, mint az iskola és a családi nevelés. *A növendékek legfontosabb feladata természetesen a tanulás.* Eközben alakul ki kötelességtudatuk, a munkához való helyes viszonyuk. Rendszeresen foglalkoznak a vasutas pálya ismertetésével, megszerettetésével. Az a törekvés, hogy minél több növendék válassza a vasutashivatást. Jelenleg átlagosan 35 helyenként 50 százalékukból lesz vasutas. *Több üzemlátogatást, a vasútról szóló filmvetítést szerveznek.*

A nagymúltú intézetekben egyébként *1267 árvát és félárvát, továbbá rendezetlen családi körülmények között élő vasutasgyerekeket nevelnek.* Nyolcvanan új lakóként vonultak be a tanévkezdéskor az intézetekbe. Ebben az évben *24 millió forint áll rendelkezésre nevelőotthoni célokra, s 5,6 millió forint fenntartási kiadásokra.* A növendékek élelmezésére, ruházatára és egyéb kiadásaira 7,4 millió forintot, felújításokra 3,8 millió forintot irányoztak elő. Az intézetekbe felvett gyerekek ellátására — intézetenként kis eltéréssel — átlagosan 15 172 forintot fordítanak, mely összegben nem szerepelnek a felújítási és beruházási pénzeszközök. Ezzel szemben átlagosan 2344 forintot fizetnek gyermekenként a hozzátartozók. *Az állam ráfordítása tehát egy-egy gyerekre csaknem 13 ezer forint évente,* mely jóval meghaladja az átlagos családi jövedelemből egy gyermekre jutó összeget. Összesen 92 pedagógus és 213 egyéb állandó főfoglalkozású alkalmazott dolgozik az otthonokban.

Több otthonban kicserélik a bútorzatot, korszerűsítik a berendezéseket. A kőszegiben 400 ezer, a most 75 éves szegediben tavaly 310, a kaposvárban 600 ezer forintot költenek, illetve költöttek erre a célra.

Az intézetek nem elhanyagolható segítséget kapnak a patronáló szervektől és a szocialista brigádoktól. A *Miskolci Vontatási Főnökség* és a *Tiszai pályaudvar* brigádjai, nőbizottsága, *Békéscsaba* állomás kollektívái, a *Vasúti Főosztály* nőbizottsága számottevő erkölcsi és anyagi támogatást nyújt. Az MHSZ. a járműjavítók KISZ-brigádjai, a *határőrség* és a *honvédség* is szívén viseli a vasutas gyermekek sorsát.

Sz. T.

Kezdődhet a cukorrépa szállítása!

Három vasútigazgatóság vezetői Hatvanban

Répaszállítási értekezletet tartottak szeptember 6-án a *Mátravidéki Cukorgyár*, valamint a MÁV budapesti, miskolci és debreceni igazgatóságainak vezetői *Hatvanban*. A gyáriak tájékoztatása szerint a hatvani, illetve a selypi cukorgyár a budapesti vasútigazgatóság területéről 62 000, a miskolci térségből 93 000, a debreceni igazgatóság vonalairól pedig 225 000 tonna cukorrépát fogad feldolgozásra.

A vasút a reá háruló szállítási feladatokat elsősorban irányvonatok képzésével végezheti el, ezenkívül a kampány időszakában külön mozdonyt kell biztosítania a cukorgyárak folyamatos kiszolgálásához. *A selypi és a hatvani gyár igényeinek kielégítéséhez 62 főnyi személyzet szükséges.*

Az értekezleten mind a gyár, mind a vasút képviselői ismertették létszámgondjaikat, ennek ellenére sikerült a feladatokat úgy összehangolni, hogy sem a szállításban, sem a feldolgozásban ne legyen fennakadás. A MÁV-igazgatóságok vezetői javasolták a gyár illetékeseinek, *hogy igyekezzenek speciális szállítási teendőik ellátására jól kiképzett vasutasokat igénybe venni.* Például kocsifelírókat, raktárnokokat, mérlegelőket. Lehetőséget nyújt erre az is, hogy Hatvanban és környékén sok nyugdíjas vasutas lakik, s a kampány időszakában szívesen kamatoztatják szaktudásukat egyes munkakörökben, mint a gyár ideiglenes alkalmazottai. A gyáriak méltányolták a vasútnak azt a kérését is, hogy a vagonokat gyorsan ürítsék ki, illetve juttassák vissza a forgalomba.

A közös tanácskozás után a vasútigazgatóságok vezetői Hatvan állomás dolgozóival is külön megbeszélték a répaszállítás feladatainak részleteit.

Szücs Ferenc

A központi vezetőség elfogadta

a Vasutasok Szakszervezetének 1971–1972. évi programját

A Vasutasok Szakszervezete vezetőszerveinek és tisztségviselőinek legfontosabb tennivalóit az elkövetkezendő időszakban a Magyar Szocialista Munkáspárt X., a magyar szakszervezetek XXII. és a Vasutások Szakszervezete VIII. kongresszusának határozatai képezik.

Tevékenységünk arra irányul, hogy szakszervezetünk az eddiginél is hatékonyabban segítse a politikai, gazdasági, kulturális és szociális célkitűzések valóraváltását, mindjobban betöltse érdekvédelmi és érdekképviseleti szerepét. Ennek érdekében minél hatékonyabban közvetítse a párt politikáját a dolgozókhoz, mozgósítson e politika megvalósítására. *A dolgozók jogai tiszteletbentartásának megkövetelése mellett neveljük őket kötelességeik maradéktalan teljesítésére.*

A szakszervezet kettős, de egységes feladatának valóraváltása érdekében a központi vezetőség programjának legfőbb elvei a következő másfél évre:

— A Vasutasok Szakszervezete magáévá téve a párt politikai és gazdasági célkitűzéseit, irányítása alapján, sajátos eszközeivel segíti a szocializmus további építését, ennek megfelelően a vasút negyedik ötéves tervének valóraváltását.

— *Támogatjuk a gazdasági vezetés törekvését a termelés irányító tevékenység javítására, segítünk feltárni és feloldani az ellentmondásokat.* Részt veszünk a vasút közép- és rövidtávú terveinek elkészítésében. A leggyümölcsözőbb munkakapcsolatot igyekszünk kialakítani a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek között. Az üzemi demokrácia fórumait minél hatékonyabban felhasználva — az egyszemélyi felelősség tiszteletbentartásával — törekszünk a dolgozók vezetésbe való bevonására, a vezetők és beosztottak kapcsolatának javítására, a jó munkahelyi légkör megteremtésére.

— Tartalmában és módszereiben tovább fejlesztjük a szakszervezeti mozgalom alapszervezetei szintjén is jobban gyakorlattá tesszünk a rétegmunkát, *különös tekintettel a nők, az ifjúság és a nyugdíjasok helyzetére.* Kidolgozzuk a műszaki értelmiség körében végzendő szakszervezeti munka feladatait.

— *Megkülönböztetett figyelmet fordítunk a törvényesség, a munkaügyi és egyéb jogszabályok betartására,* arra, hogy szervezeteink minden szinten önállóbban éljenek jog- és hatáskörükkel. Fellépünk a törvénysértőkkel, a dolgozók törvényeiben biztosított jogainak csorbításával szemben.

— Kiemelt kérdésként kezeljük az 1971—75. évre megkötött kollektív szerződésben foglalt kétoldalú kötelezettségek teljesítését. Évente megvizsgáljuk a végrehajtás tapasztalatait, beszámolunk a dolgozóknak és javaslatot tesztünk a szükséges módosítások elvégzésére.

I.

1. A vasút gazdasági tervelnek segítését célzó tevékenységünknél abból az alapelvből indulunk ki, hogy a közlekedéspolitikai koncepció alapján a népgazdaság szállítási szükségleteinek kielégítésében a vasút szerepe továbbra is meghatározó marad. *A MÁV-nál meglevő üzem- és munkaszervezési hiányosságok negatívan hatnak a tervek teljesítésére, a vasutas dolgozók kereseti, munka- és életviszonyaira.* Ezért a gazdasági vezetést minden szinten ösztönözzük a korszerű technikához igazodó munkaszervezet és technológiai eljárások kialakítására. Feldolgozzuk e téren a szakszervezeti munka tennivalóit.

2. A szocialista munkaverseny korszerűbb formáinak alkalmazása útján mozgósítjuk a dolgozókat a feladatok leggazdaságosabb teljesítésére. Állást foglalunk a vasút hálózati feladataival és tervével jobban összhangban álló igazgatóságok közötti munkaversenyre vonatkozóan.

Elemezzük a szocialista brigádmozgalom helyzetét, előkészítjük a szocialista brigádvezetők üzemi, vállalati tanácskozásait, kialakítjuk a továbbfejlesztés feladatait.

3. Kezdeményezzük, hogy a vasút a korábbiaknál jobban alkalmazkodjon a munkaidőcsökkentés következtében a népgazdaságban meghonosodott munkáltatási rendhez és az ebből következő személy- és áruszállítási igényekhez. *Megvizsgáljuk a munkaidőcsökkentés kiterjesztésének lehetőségeit.* Kidolgozzuk a szakszervezet álláspontját, hogy a teljesítmények emelkedésének velejárója legyen a dolgozók improduktív foglalkoztatottságának csökkentése, az egységnyi időre és teljesítményre eső jövedelmek növekedése.

4. Szorgalmazzuk a gazdasági vezetők jog- és hatáskörének bővítését, a centrális irányítás és a decentralizált vezetés megvalósítása elvét. *Támogatunk minden olyan törekvést, amely az utánpótlás szervezett biztosítását, a dinamikus és perspektivikus létszámnormák kialakítását célozza.*

5. A bér- és prémiumrendszereket a gazdasági vezetéssel együttműködve *úgy igyekszünk fejleszteni, hogy azok a legfontosabb feladatok leggazdaságosabb végrehajtására ösztönözzenek,* kifejezzék a munka nehézségi fokát, színvonalát, a dolgozók felelősségét.

6. Továbbra is egyik legfontosabb feladatunk a dolgozók életszínvonalának a teljesítmények függvényében való emelése. Fokozzuk erőfeszítésünket, hogy a vasutasok kereseti szintje a vasút népgazdaságban betöltött helyének és szerepének megfelelően lépést tartson a népgazdaságban kialakult arányokkal, a dolgozók jövedelmében jusson kifejezésre a vasúti szolgálatot jellemző kedvezőtlen körülmények elismerése.

7. A bérezési rendszer egyszerűsítésére való törekvés mellett *kezdeményezzük a megfelelő bérarányok fokozatos elérését az egyes szolgálati ágak, munkakörök között.* A vasútüzemhez való hűséget a törzsgárda tagság fokozott elismerésével, a rangfokozati bérarányok emelésével is szorgalmazzuk.

8. A legfőbb tennivalók sorában is első helyen áll az a törekvésünk, hogy *megalapozzuk a feltételeit annak, hogy a dolgozók foglalkoztatása minél előbb elérje a törvényes munkaidőt.*

II.

1. A dolgozók szociális ellátottságával kapcsolatosan odahatunk, *hogy a negyedik ötéves terv végéig minden szolgálati helyen rendelkezésre álljanak a legszükségesebb szociális létesítmények,* figyelembe véve a közlekedéspolitikai koncepció távlatait. Ellenőrizzük és segítjük, hogy a tervbe vett létesítmények időarányosan megvalósuljanak.

2. Rendszeresen ellenőrizzük, hogy a tízéves tervnek megfelelően történjen a vasútegészségügyi hálózat fejlesztése, az üzemegészségügy színvonalának javítása, elsősorban a betegségmegelőző és gondozó tevékenység. Az egészségügyi szolgálat átszervezési tervével kapcsolatosan különös tekintettel a dolgozók munkahelyi és lakóhelyi megoszlására.

3 Megkülönböztetett figyelmet fordítunk a csökkent munkaképességűek és a korkedvezményes munkakörben foglalkoztatottak helyzetének javítására.

4. *Jobban közüggyé kívánjuk tenni a balesetmegelőző tevékenységet,* különös tekintettel a modern vontatási járművekkel és műszaki berendezésekkel, a villamosítással járó baleseti veszélyekre, valamint a foglalkozási ártalmakra. Előtérbe helyezzük a dolgozók balesetvédelmi oktatását, a munkavédelmi tevékenység társadalmasítását, központi és helyi intézkedések útján.

5. Az egyedülálló anyák és nagycsaládosok helyzetének könnyítése érdekében *megköveteljük a vasút negyedik ötéves tervében a gyermekintézmények bővítésére és korszerűsítésére előirányzott tervek időarányos megvalósítását.* Bővítjük a gyermek- és családos üdültetés lehetőségeit.

6. Kezdeményezzük és segítjük, hogy a vasút vállalati eszközeivel az eddiginél jobban segítse a lakásgondok megoldását.

7. Szorgalmazzuk az egyenes védőruha-ellátás javítását, a ruhatérítési összeg felemelését.

III.

1. Jelentőségének megfelelően segítjük a dolgozók szocialista tudatának fejlesztését, politikai, általános és szakmai műveltségének emelését, figyelemmel arra, hogy a vasút korszerűsítésével növekszik a magasabb felkészültségű dolgozók aránya. Az irányításunk alatt álló művelődési és kulturális intézmények tevékenységét e célok elérésének jobban a szolgálatába állítjuk.

2. Nevelési törekvésünk arra irányul, hogy a munkahelyek váljanak az eszmei-politikai nevelés bázisaivá. A partszervezetekkel együttműködve *olyan közszellem kialakítására törekszünk, amely nem tűri a fegyelmezetlenséget, a cinizmust, az elvtelen anyagiasságot és a társadalomellenes magatartást.* Ezek érdekében fokozzuk a dolgozók bevonását a szakszervezeti politikai iskolák rendszerébe.

3. Segítjük, hogy az iskolahiányos dolgozók közül minél többen pótolják az elmaradást, minél többen szerezzenek magasabb szakmai képesítést. Különös szerepet szánunk ilyen tekintetben is a szocialista brigádoknak. Részt veszünk a vasút oktatási rendszerének korszerűsítésében.

4. *Növeljük az agitáció és propaganda hatékonyságát.* Kialakítjuk a politikai információ bizalmiakra épített egységes rendszerét. *Fellépünk a kispolgári ideológia megnyilvánulása, a nacionalista és soviniszta elhajlások ellen.* Tovább fejlesztjük szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatait, dolgozóink internacionalista gondolkodásmódját.

Szakszervezetünk lapját és kiadványait erőteljesebben e nevelési célkitűzések szolgálatába állítjuk.

5. Sajátos eszközeinkkel segítjük a dolgozók szabad idejének kulturáltabb kihasználását. A művelődési, szórakozási lehetőségek bővítése mellett elsősorban a testnevelés és sportmozgalom továbbfejlesztésével, az egészséges életmód propagálásával és feltételeinek javításával járulunk hozzá a növekvő igények kielégítéséhez.

IV.

A szakszervezeti szocialista jellegének erősítése, a hatékonyabb munkastílus kialakítása megköveteli, hogy az eddiginél is nagyobb figyelmet fordítsunk a demokratikus centralizmus és a kollektív vezetés következetes érvényesítésére, a munkamódszerek tökéletesítésére.

1. Elemezzük a választások és a VIII. kongresszus után kialakult káderhelyzetet. Meghatározzuk az ebből fakadó feladatokat a káderoktatás, a vezetés-irányítás, és a kádermunkára vonatkozóan.

2. Felülvizsgáljuk és a kongresszus határozata végrehajtása érdekében továbbfejlesztjük a szakszervezet alsó, közép és felső szerveinek kezdeményező készségét, munkastílusát, ügyrendjét. A választott szervek és tisztségviselők tevékenységét a dolgozók ügyeinek hatékonyabb intézésére, a szakszervezeti demokrácia erősítésére, a határozatok végrehajtásának segítő ellenőrzésére összpontosítjuk. Ebből a szempontból felülvizsgáljuk a tagságunk egyharmadát átfogó budapesti területi bizottság munkáját.

3. Az alapszabály szerinti négyévenkénti választás azt igényli, hogy a hosszabb ideig funkcionáló tisztségviselők alaposabb felkészítésben részesüljenek. Ennek megfelelően *tovább fejlesztjük a káderoktatás szervezeti kereteit* és tartalmi színvonalát a SZOT 1971. V. 11-i határozata alapján.

4. A szakszervezeti demokrácia fórumait jobban felhasználjuk a ketoldalú informálásra. Növeljük a szakszervezeti taggyűlések szerepét, a bizalmiak munkájának színvonalát. Megkülönböztetett figyelmet fordítunk az utazószolgálatnál működő szervezetekre.

5. Arra törekszünk, hogy a szakszervezet pénzügyi, gazdasági tevékenysége még szorosabb összhangban legyen a mozgalom általános feladataival. Tovább javítjuk a tagdíjak célszerű felhasználását, figyelembevéve a takarékosság, a gazdasági tevékenység decentralizálásának, az ellenőrzés színvonala emelésének követelményeit.

Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége

Napirenden a nők szociális és munkakörülményei

(Folytatás az 1. oldalról)

tározatok végrehajtásában *a kezdeti lépéseket megtettük, de a tennivalók döntő többsége még előttünk van.* Éppen ezért a központi vezetőség szükségesnek tartja felhívni a mozgalmi és gazdasági szerveket, hogy tevőlegesen vegyenek részt a határozatok végrehajtásában.

Minden évben szükséges felülvizsgálni igazgatóságonként, hogy mennyire érvényesül a szocialista bérezés elve. Az indokolatlan — nőket sújtó — béregyenlőtlenségeket mielőbb meg kell szüntetni.

A tényleges egyenjogúság érvényesülésének egyik alapvető feltétele a nők politikai, általános és szakmai műveltségének emelése. Ennek érdekében:

— *fokozottabban be kell vonni a nőket a politikai oktatásba.*

— *növelni kell a kihelyezett általános és középiskolai osztályok számát,*

— *érdekeltté kell tenni a nőket a tovább tanulásban,*

— *ösztöndíjon keresztül biztosítani kell magasabb fokú képzettségük megszerzését.*

A központi vezetőség határozata előírja annak részletes vizsgálatát, hogyan lehetne mentesíteni a nőket az éjszakai szolgálat alól, hogyan lehetne javítani a fordulószolgálatosok munkakörülményein. *Különösen kihangsúlyozza a fokozottabb gondoskodást a gyermeküket apa nélkül nevelő és a sok gyermekes anyák esetében.*

Nagyobb nyilvánosságot az igazgatóságok versenyének

A szakszervezet elnöksége 1971. január 8-i ülésén tárgyalta a vasútigazgatóságok munkaversenyét és határozatot hozott a versenykitűzések felülvizsgálatára. A határozat alapján szeptember 3-án újból az elnökség elé került az 1. szakosztály és a közgazdasági osztály közös előterjesztése.

A vasútigazgatóságok munkaversenyének új célkitűzései — az elnökség határozata nyomán — még az év elején elkészítették. Az új szabályozás szerint az igazgatóságok munkája három fő célkitűzés — *a teherkocsi-gazdálkodás dinamikus egyensúlyának biztosítása, a vonóerő-felhasználás gazdaságosságának fokozása, a munka termelékenységének alakulása* — alapján kerül értékelésre.

Az előterjesztők egyébként nagyon helyesen hangsúlyozták, *hogy az igazgatóságok nem egymással versenyeznek,* hanem mindegyik a saját célkitűzései, tervei minél jobb teljesítésében érdekelt. Érthető, hiszen a vonatforgalom tervezését és szervezését, az eszközök kihasználásának fokozását az igazgatóságok központi apparátusának irányítani kell.

Az elnökség az előterjesztés vitájában elhangzott észrevételek alapján javasolta: *a célkitűzéseket tovább kell finomítani, hogy a verseny még hatékonyabban segítse a vasút előtt álló szállítási feladatok minél gazdaságosabb végrehajtását.* Továbbá felhívta a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek figyelmét: *biztosítsanak nagyobb nyilvánosságot a versenynek.*

Az elnökség ezután megvitatta, majd elfogadta a szocialista brigádmozgalom helyzetéről és továbbfejlesztésének feladatairól szóló előterjesztést. Egyetértett a vasutas szocialista brigádvezetők *III. országos tanácskozásának* előkészítésével kapcsolatos javaslatokkal. Ugyanakkor felhívta az 1. szakosztály és a közgazdasági osztály figyelmét a tanácskozások gondos előkészítésére.

Az elnökség végezetül elfogadta a szakszervezet és a 1/2 százalékos ÖTA első féléves gazdálkodásáról készült beszámoló jelentést.

Dunakeszi fiatalok készülődése a KISZ VIII. kongresszusára

Cserépkai Lászlóné, a Dunakeszi Járműjavító KISZ-bizottságának propagandistája mondotta a következőket:

— Üzemünk fiataljai követésre méltó tettekkel készülnek a KISZ közelgő kongresszusára. Vállalásaik teljesítésével részben segítséget nyújtanak a gazdasági feladatok elvégzéséhez, másrészt pedig a párt- és szakszervezet politikai tevékenységéhez kapcsolódva vesznek részt a KISZ VIII. kongresszusa jelszavának megvalósításában: *„Jobb munkával és nagyobb tudással a szocialista Magyarországért!"*

Szeptember 4-én *kommunista szombatot* tartottak az üzem fiataljai. Minden KISZ-alapszervezet számba vette, hogy hol van szükség tettekre. Mivel az üzem egyik legégetőbb gondja mindenütt a segédmunkáshiány, elsősorban az elmaradt fizikai munkák pótlására irányult a fiatalok segíteni akarása.

A IX-es alapszervezethez tartozó *Zákonyi Gyula* így számolt be a KISZ-kongresszus jegyében megtartott kommunista szombatról:

— Azon a napon is, mint a többi munkanapokon, reggel 6 óra 45 perckor gyülekeztünk az előre megbeszélt helyen. Én Török Imrével együtt az V-ös gyárrészleg forgóváziavító-műhelyébe kerültem. *Négy forgóvaz javítását vállaltuk, s a jó hangulatra jellemző, hogy a vártnal rövidebb idő alatt végeztünk a munkával.* Igaz, nem volt semmi fennakadás, mindent tökéletesen előkészítettek számunkra a műhelyiek. A végén a gyáregység egész területén elvégeztük az ott sorakozó forgóalvázak javítását. A nem éppen tiszta fizikai munka szokatlan volt számomra, de a jóleső fáradtsággal befejezett műszak után büszke voltam arra, hogy amit vállaltunk teljesítettük . . .

A II-es ifjúsági alapszervezet 30 tagja közül huszonnégyen vállalnak 8 órás társadalmi munkát, pontosabban háromnapos úgynevezett győri kocsi mosását. A X-es alapszervezet fiataljai szintén a forgóvázak javításában működtek közre. Szám szerint huszan voltak, s dicséretükre válik hogy emiatt a korábban tervezett kirándulásukat halasztották más alkalomra. *Végeredményében mintegy 200 fiatal töltötte munkában a szeptember 4-i szabad szombatot.* Hasonló megmozdulás többször is volt már Dunakeszin, de ilyen sokan most először vettek részt közös akcióban egyszerre.

Séra Sándor

Dúsan termő szőlőskertek között

Bővítették a Fatelitő badacsonylábdihegyi üdülőjét

A szépséges *Badacsony* lábdihegyi lankáján, a rodostói rész bazalt-orgonasorjai alatt, dúsan termő szőlőskertek között emelkedik a *Faanyagvédelmi és Fatelitő Vállalat* üzemi üdülője. A vállalat egy évtizeddel ezelőtt átvette a községi tanácstól az öreg épületet és kényelmes pihenőhellyé alakította dolgozói részére. A 10 év alatt kétszer is felújították, kicsinosították.

A dolgozók nagyon megkedveltek a barátságos nyaralót és mind többen jelentkeztek üdülésre. Ezért a vállalat vezetői, bokros teendőik között, az idén arra is fordítottak időt, energiát, nem utolsósorban pénzt, hogy az üdülőt kibővítsék. A vállalat párt- és szakszervezeti bizottsága, amely a gazdasági vezetéssel együtt szívügyének tekinti, hogy a dolgozóknak ez a pihenőhelye minél jobban megfeleljen céljának, *társadalmi munkara mozgósított a bővítéshez.* Az idény kezdete előtt, hétvégeken, a mozgalmi és szakmai vezetőkkel az élen a központ, valamint az üzemek számos dolgozója munkálkodott azon, hogy minél több hely jusson a pihenésre.

Végh Béla igazgató négyszemélyes faházat tervezett. A mutatós épületekből kettőt kiviteleztek. Az üdülőépület mellett állították fel őket. *Egy-egy faház két lakrészből áll, mindkét részben két ággyal és a többi szükséges berendezéssel.* A közös előtér elkülönített részébe bevezették a hideg-meleg vizet. A vizet az a két nagy villanybojler (az egyik 200, a másik 100 literes) melegíti, amelyet ugyancsak ez alkalommal szereztek be és a ház alagsorában helyeztek el. A meleg vizet természetesen bevezették az üdülő valamennyi lakószobájába és többi helyiségébe. *A szobák berendezését kényelmes, modern bútorokkal cserélték ki,* új, színes függönyökkel, huzatokkal, szőnyegekkel egészítették ki. A beutaltak tetszését igen megnyerte az ugyancsak a bővítés alkalmával épített tetőterasz, ahonnan gyönyörű kilátás nyílik a Balaton hatalmas víztükrére és a tavat koszorúzó hegyekre.

A kibővített üdülőben az idén a vállalat központi, valamint a három üzem — a *dombóvári,* a *pilisvörösvári* és a *tokodi* — dolgozói közül összesen 160-an üdültek a kellemes, pihentető környezetben. Ez a szám előreláthatólag még az idén növekedni fog, mert a szobákat olajkályhával is ellátják s az ősszel—télen is szép vidék, meg a jól berendezett üdülő, nyílván ezekben az évszakokban is vonzza majd a vállalat dolgozóit.

sz. f.

Erősítést hoztak a CSD-mozdonyok

Hogyan látják a MÁV munkáját a csehszlovák mozdonyvezetők?

Az utas, aki kitekint a személykocsi ablakán Kiskunhalas állomáson, s egy, a szomszédos vágányon álló CSD jelzésű mozdonyon akad meg a tekintete, könnyen meglepődhet. Hirtelen nem tudhatja, jó helyen jár-e... Pedig a meglepődésre semmi ok, hiszen augusztus eleje óta 15 darab 556-os sorozatú csehszlovák gőzmozdony is közlekedik a MÁV vonalain.

Négy vontatási főnökségünk: a *Hánán Kató*, *Ferencváros*, *Székesfehérvár* és *Hatvan* kapott erősítésként CSD-mozdonyt és személyzetet is három váltásra. Mert valóban erősítésül jöttek hozzánk a csehszlovák vasutasok, akiknek érkezése, nálunk végzett eredményes munkája jól példázza a két testvéri szocialista ország vasútjának egészséges együttműködését.

ÖT GÉPET KAPOTT FERENCVÁROS

— *Több szempontból is szükségessé vált, hogy átmeneti időszakra segítséget kérjünk csehszlovák elvtársainktól a hiányzó vonóerő-kapacitásunk pótlására* — mondotta az 556-as sorozatú gépek fogadásával kapcsolatban *Németh Ferenc*, a budapesti igazgatóság vontatási osztályvezetője. — *Az igazgatóság területén folyó nagymérvű pályarekonstrukció sok vágányzárral jár együtt, s ez magával hozta az elegymozgás lelassulását.* Ilyenkor csak több géppel, több személyzettel lehet ellátni az amúgy is megnövekedett szállítási feladatokat. Ennek következtében a téli hónapok óta igen erős megterheléssel dolgozott a budapesti igazgatósághoz tartozó vontatási szakszolgálat. A vontatás fejlesztésére megrendelt újabb M62-es és V43-as gépek beérkezése folyamatos szállítással ez év negyedik negyedévétől a jövő év közepéig várható.

Ebben az átmeneti időszakban jelentenek erősítést a budapesti igazgatóság vontatási szakszolgálata számára a csehszlovák gépek, amelyeik a szomszédos szlovákiai fűtőházakból érkeztek öt honapra tervezett időtartamra, de szerződésük szükség esetén tovább is meghosszabbítható.

A legnagyobb erősítést — érthetően — a *Ferencvárosi Vontatási Főnökség* kapta. Öt géppel harminc csehszlovák vasutas dolgozik náluk.

— *Nagyon meg vagyunk elégedve a csehszlovák vasutasok munkájával. Fegyelmezett, kitűnően képzett, jó vasutasokat ismertünk meg bennük* — mondotta *Völgyesi György*, a Ferencvárosi Vontatási Főnökség vezetője.

— És a gépek hogyan váltak be hazai pályán?

— *Az 556-os mozdonyok valamivel erősebbek a mi 424-es gépeinknél és nagy előnyük, hogy stokkerrel fűthetők.* Ez az önműködő tüzelőszerkezet teszi lehetővé, hogy csak egy fűtő teljesítsen szolgálatot az egyébként nagy teljesítményű mozdonyon. A hozzánk érkezett gépek egy része ott már hidegen állt, de muszakilag kifogástalan állapotban vannak.

OTTHONOSAN ÉRZIK MAGUKAT

— Hogy érzi magát Ferencvárosban a csehszlovák személyzet?

— *Tőlük kellene ezt megkérdezni...* Jöjjön, menjünk át a laktanyájukba, biztosan találunk bentpihenő embereket és többségük jól beszél magyarul — invitált Völgyesi György.

Néhány perccel később már a kocsimühely szociális épületében voltunk, ahol az emeleten rendezték be a csehszlovák kollégák laktanyájat. *Öt, egyenként hatágyas szobában nyert elhelyezést az öt CSD-mozdony személyzete. Megfelelő mosdó, zuhanyozó áll a rendelkezésükre, étkező-konyhajukban villa tűzhely és hűtőszekrény működik.* Társalgójukat uj, kenyelmes bútorral rendezték be és van itt világvevő rádió, meg nagykepernyős televízió is, amelynek egyik antennája a pozsonyi adást hozza. — Mindez a fokozott figyelem, a gondoskodas kifejezése, hiszen a főnökség vezetői igyekeztek otthonos, jó körülményeket biztosítani az egy kicsit vendégnek is tekintett csehszlovák vasutasoknak.

Az egyik szobában két csehszlovák vasutast találtunk otthon: *Omaszta Gyula* mozdonyvezetőt és *Hreskó Gyula* fűtőt. Már a köszönésüknél megállapíthattuk, hogy jól beszélnek magyarul.

— *Mindketten Kassáról jöttünk Magyarországra* — mondta Omaszta Gyula —, *és nagyon örülünk annak, hogy magyar kollégáink szívesen fogadtak bennünket és mindenben segítenek. A szép elhelyezésünkért is csak a legnagyobb köszönettel tartozunk.*

KIVILÁGÍTATLAN ELŐJELZŐK

— Hogy tetszik az itteni munka?

— Hazai vonalainkon húsz éve vezetek mozdonyt — felelte Omaszta Gyula —, s úgy látom, a szolgálat itt sem könnyebb, mint nálun'. *Azt sajnos már több esetben volt alkalmam tapasztalni, hogy a forgalom irányítói nincsenek eléggé tekintettel a nehéz tehervonatok vitelével járó problémákra. Előfordul, hogy állomások bejárata előtt emelkedőben megállítják a vonatot egy-egy félórára, csakhogy a tolatást ne kelljen félbehagyniuk.* A sűrű megállás rengeteg időt és energiát emészt fel. Meggyőződésem, hogy körültekintőbb forgalomszervezéssel ezek javarészt elkerülhetők lennének... De azt hiszem, mindezt nem is kellene mondanom, hiszen a magyar elvtársak minden ilyen problémát jól ismernek.



Omaszta Gyula



Hreskó Gyula

— *Azért azt mégis érdemes lenne megemlíteni* — jegyezte meg Hreskó Gyula —, *hogy több alkalommal észlelünk kivilágítatlan előjelzőket...*

— Igen, de meg is kérdezik vonatvezetőnket, hogy az ilyen eseteket miért nem jelentik. Erre ő azt mondta, hogy régóta minden alkalommal megteszi ezt, *ahogy elő van írva, de intézkedés nem történik.*

— *Azt mindig tudjuk, mikor indulunk, de azt már kevésbé, hogy mikor érkezünk vissza...* — mondta a fűtő, s úgy hisszük, ebben az észrevételében is a saját tapasztalataikra ismernek magyar kollégái.

A két csehszlovák vasutas főként *Kelebiára* és *Dunaújvárosba* visz vonatokat. Az 556 0463-as gépükkel 190—200 kilométert tesznek meg átlagosan egy-egy szolgálat alkalmával, ami értékes teljesítmény. Különösen, ha azt is figyelembe vesszük, hogy a környezet, amelyben dolgoznak, számukra mégiscsak a külföldet jelenti. Tizennégy nap után négy napot tölthetnek otthon, s azután újra Ferencvárosban jelentkeznek szolgálatra, hogy a mieinkkel együtt segítsék a MÁV szállítási feladatainak teljesítését.

L. J.

Kis állomás a fővonalon

Csardaszállás alig 900 lelket számláló település a *Szolnok—Békéscsaba* közötti fővonal mentén. Vasútállomásának tizenegy dolgozója azonban jó hírnevet szerzett a MÁV-nál, vagy legalábbis a szegedi igazgatóság területén.

Az állomásiak mindnyájan a zöldkoszorus, *Rákóczi* szocialista brigádba tartoznak, és *Kelemen Antal* forgalmi szolgálattevő vezetésével a *Szocialista szolgálati* hely címért küzdenek. A kocsitartózkodást 99, a kocsikihasználást 98 százalékra teljesítették eddig, s az árutonnaterv teljesítése is 100 százalék körül mozog. Társadalmi munkát mindenki végez, többek között észrevehető ez a szépen gondozott virágágyakon, parkon, tisztaságon.

A csárdaszállási vasutasok hibájából vonat még nem késett, sőt baleset sem fordult elő legalább tíz éve.

Boldizsár Gyula

Egy elfelejtett végállomás

— *Mi vagyunk a világ vége* — mondja *Szigeti Sándor* forgalmi szolgálattevő Dunapataj állomáson.

Hát, ha nem is a vége, de az augusztusi melegben álmosan nyújtózkodó állomásépület, nem mutatja a vasútnál megszokott lázas, nyüzsgő képet. *A 161-es vonal Patajnál megszakad, ez a végállomás.* S a vasutasokat is mintha itt felejtették volna. *Tamás Imre* állomásfőnök már 33 éve szolgál egy helyen, s a többiek is mind a törzsgárdához tartoznak. *Az állomás a szegedi igazgatósághoz tartozik, de Budapest majdnem 100 kilométerrel közelebb van. Mondják, ha másnap raportra kell menni az igazgatóságra, már délben elindulnak, hogy reggel Szegeden legyenek. Oda-vissza három nap az út.* De nem kevésbé viszontagságos a közlekedés a fővárosba sem. Kétszer kell átszállni, ha az ember Dunapatajról vonattal akar Budapestre utazni. No, de kinek fontos innen Budapestre menni, vagy ideutazni? — kérdezhetnék sokan. Meglepő választ kapnának. A község mellett elterülő festői szépségű *Szelidi-tó* az utóbbi időben látogatott fürdőhely lett. Még külföldiek is látogatják.

Valamikor a jódos vízű tó a kalocsai érsekség birtoka volt és annyira féltették, hogy kijárták, ne kelljen feltüntetni Szelidet a térképen. Egyébként ez a papi hatalom volt a gátja annak, hogy már a háború előtt kiépüljön a *Budapest—Baja* vasútvonal. Így lett Dunapatajból a világ vége, vagyis végállomás.

Az ötvenes években az új vasútépítési hullám idején fontolóra vették, hogy összekötik a megszakadt vonalat, de különböző okok miatt lefújták a munkát. A tereptárgyak, hidak, átjárók, töltések már elkészültek. Amióta jó a kapcsolatunk déli szomszédunkkal és a Szelid-tó közkincsé vált, egyre sürgetőbben vetődik fel a gondolat: *jó lenne folytatni a megkezdett építkezéseket.* Nemrég egy vajdasági újságban hasonló értelmű cikk jelent meg. A jugoszlávok a kelebiai határállomas forgalmának csökkentése érdekében szorgalmazzák a maguk oldalán a vasútépítést.

— *De addig sem tétlenkedünk* — mondja *Szanádi Péter*, az állomásfőnök helyettese. — *44 ezer katasztrális hold, hatalmas birtok a miénk. 8 község, 12 termelőszövetkezet és két állami gazdaság szállítja ide árúját.* Naponta csak négy kocsit indítunk, de összel 16 is elmegy. Úgy kell dolgoznunk, hogy kihasználjuk az állomás szűk rakterületét. Veszteglő kocsi nem lehet a vágányokon.

— *Ez azt jelenti* — veszi át ismét a szót Szigeti Sándor —, *hogy szocialista brigádunk legfontosabb feladata a fuvarszervezés, állandó és eleven kapcsolat a szállítatókkal, ügyfeleinkkel. A* darabáru-forgalom átadásával csökkent a forgalom. Ha látta volna mennyien álltak itt naponta kosarakkal, zsákokkal, pakkokkal. Két vagont is meg tudtunk rakni.

Nehéz a kisállomások helyzete, ha elkerüli őket a forgalom. Patajon becsületesen, szorgalmasan dolgoznak az emberek, mert valamikor élethivatásul választották a vasutat. De az utolsó dicséró oklevél is megsárgult már a falon.

— **molát** —

Éberség

Révfülöp állomáson súlyosnak igérkező balesetet hárított el szeptember 3-án a 2102-es gyorsvonatot továbbító 615. számú motorkocsi vezetője, illetve a vonatvezető.

Mielőtt a gyors befutott volna a második vágányra, a hangszóróból többször bemondták: *„vigyázat! vonat érkezik...”* Az első vágányon eközben egy autósdaru nehéz vasbeton-cölöpöket emelt ki egy tehervagonból. A gyorsvonat már a bejárati váltókon robogott, amikor a daruval kiemelt cölöp az acélsodronyon megperdült, s mint egy óriási, hegyes nyárs, úgy meredt a szomszédos vágány űrszelvényén belül a közeledő vonat felé. Egy rakodómunkás rémülten szaladt néhány lépést, karjával integetve a motorvezetőnek. Nézni is rossz volt, hogy most mi történik...

Hála *Bertók László* motor- és *Koszorus László* vonatvezető éberségének, a gyors az utolsó pillanatban megállt az akadály előtt. Tetemes személyi és anyagi kártól mentették meg a vasutat, az utasokat, illetve a rakodásban részt vevő dolgozókat. Ezért dicséret illeti őket.

B. K.

Fél évszázad a vasút szolgálatában

Ritka háziünnepséget tartottak a napokban a Vasuti Főosztály titkárságán: *Budai Ferencet*, a titkárság dolgozóját köszöntötték, abból az alkalomból, hogy 50 éve áll a vasút szolgálatában. *Dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója üdvözölte, megköszönte hűségét, s átnyújtotta neki a jubileumi jutalmat és melegen gratulált munkáséletének szép eredményeihez.

»» 1 ««

Budai Ferenc nem tagadja: meghatottságot és büszkeséget érzett az elismerő szavakra. De amikor arra kértük, beszéljen élete munkájának fél évszázadáról, mégis szerényen húzódozott:

— *Nem kell ebből nagy ügyet csinálni...*

Valóban nem kell, hiszen ha csak vázlatosan ismertetjük ezt az ötven évet, gazdag életmű bontakozik ki belőle, noha nincs benne rendkívüli. De éppen a sok ezer más munkássorshoz való hasonlóságával, következetességével, hűségével lesz egy történelmi korszak kicsiny, de csöppet sem jelentéktelen része.

»» 2 ««

Budai Ferenc, Budai András nak, az *Északi Főműhely* több gyermekes segédmunkásának első gyermekeként született 1907-ben. *Apját 36 éves korában a morbus hungaricus, a tüdőbaj vitte el.* Az anya nyugdíj nélkül maradt gyermekeivel. Legnagyobb fiát hat elemi után 1921-ben inasnak adta az Északiba, a mozdonyosztályra, ahonnan huszonhatban *Dunakeszire került kocsialvaz-lakatosnak.* Élete kecsegtetőnek látszott, mert mint lakatos szakmunkás 160 pengőt keresett. Csakhogy akkoriban úgynevezett különszerződéses rendszer járta a MÁV-műhelyekben. *A három évre szóló szerződés lejárta után megszünt a munkaviszony* és csak megújított szerződéssel lehetett ismét dolgozni, de nem állandó szakmunkásként. A szakmunkásnak bele kellett egyeznie abba is, hogy *kéthónaponként napszámos munkakörbe, kocsimosónak, ablaktisztítónak, műhelytakarítónak, alvázmázolónak osztják be, fele fizetéssel*, nehogy megszerzett jogait követelje. Ez egyértelmű volt azzal, hogy a különszerződésest nem nevezték ki vasutasnak.

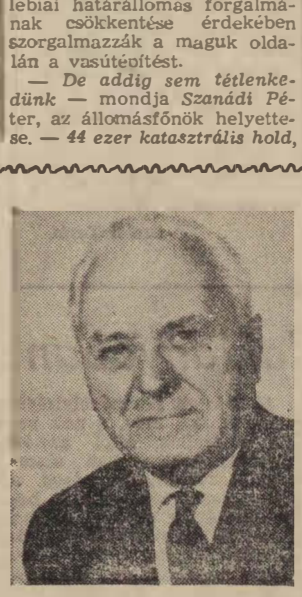
Igy tartott ez 1934-ig, amikor visszakerült az Északiba, ahol a munka mellett esti tanfolyamon levizsgázott az összes lassú és gyors járatú motorok kezeléséből. Aztán mozdonyvezetést szeretett volna tanulni, de ehhez nem volt protekciója. Csak amikor háborús szelek kezdtek fújdogálni és úgy látszott, szükség lesz masinisztákra, *helyezték ki Dombóvárra mozdonyvezető tanulónak.* Ekkor már nem szívesen ment, mert nős volt, s két gyermekkel Monoron lakott családi házban. De menni kellett. A háború alatt sokfele szolgált mint mozdonyvezető. A felszabadulás a dombóvári fűtőházban találta volna, ha nem kap parancsot, hogy vonatot vigyen a határon túlra. *Elindult, de Gyekenyesen megszökött es a fronton keresztül hazatért a már felszabadult Dombóvárra.*

»» 3 ««

Amikor csitulni kezdtek a harcok, az elsők között lépett be a pártba és szívvel-lélekkel vállalt minden pártmunkát, társadalmi munkát. *Negyvenkilencben függetlenített szakszervezeti titkár lett a fűtőházban.* Igyekezett képezni magát, s hogy nem eredménytelenül, az mutatja: hamarosan felfigyeltek rá, el akarták vinni Szekszárdra tankerületi főigazgatónak. *„A gépekhez értek, de ehhez nem”* — hárította el becsületesen a megbizatást. Nem sokkal ezután szakmai felettesei is elismerték képességeit. Ekkor helyezték Budapestre a vezérigazgatóság vasútellenőrzési osztályára. A titkárságra 1954-ben került, pártalapszervezeti titkár lett. *A személyi kultusznak ebben a kritikus időszakában is megállta a helyét emberségével, józan ítélőképességével, csakúgy, mint az ellenforradalom napjaiban, bátor elvhűségével.*

»» 4 ««

Az ötvenes évek végén, a hatvanas évek első felében



még mint párttitkár a maga területén kivette a részét a konszolidáció megteremtéséből, a pártélet fellendítéséből, a munkahelyi jó közérzet kialakításából. Aztán újabb fontos feladatot kapott: *a panaszügyek intézésével bízták meg a titkárságon.*

Ennek a tevékenységének ismertetésénél már nem szorul arra a krónikás, hogy őt magát faggassa, hogy volt, mint volt? *Sok száz vasúti szolgálati hely ezer és ezer kisembere tudna beszélni arról, milyen buzgalommal, odaadással, lelkiismeretesen vizsgálja ügyes-bajos dolgaikat Budai Ferenc* és ha csak mód van rá, segít. Elemévé vált a segítés. A panaszügyek intézésében lehetőleg kerüli az aktázást. A telefon a legfőbb munkaeszköze és széles ismeretségi köre, környezetismerete, rengeteg jó kapcsolata a szolgálati, a mozgalmi vezetőkkel. Amint alaposan kikérdezte panaszosát, már veszi is a kagylót, hívja az ügyben illetékeseket, vagy érdekelteket az ország különböző részein. Tudakozódik, kivizsgál, vagy ha lehet, nyomban intézkedik is, így aztán soha sincs hátralékban. *Pedig havonta 70—80 panasszal fordulnak hozzá*, nem is akármilyen üggyel, sokszor olyannal, ami előzőleg már megjárt néhány fórumot. A kisebb-nagyobb egyéni sérelmektől, berpanaszoktól lakás- és családi ügyektől kezdve egészen a bűnügyekig terjedő problémákkal keresik fel. *Senki sem távozik tőle üres kézzel, megnyugvás nélkül.* A legtöbben előrelátottan. Az alap nélkül követelőzőkkel, a renitensekkel szigorúan bánik, de velük is mindig emberséggel, javító szándékkal. Gyakran még akkor is segít valamilyen megengedhető formában, ha a paragrafus nem teszi lehetővé.

Most már azonban túl a hatvanadik évén azon gondolkozik, hogy az év végével nyugdíjba megy.

— *Elmegyek nyugdíjba* — mondja —, majd gyorsan hozzáteszi: — *de nyugalomba nem!*

Arra gondol ez a még mindig energikus, munkabíró 64 éves vasutas, hogy otthon Monoron, ahol másfél évtizede tanácstag, végrehajtó bizottsági tag, várja a társadalmi munka, a munkásőri szolgálat és sok egyéb közhasznú tevékenység.

Szasz Ferenc

Törékeny fiatalasszony a rendelkező asztalnál

Kislány korától szereti a vasutat. Apja harminc éve szolgál a MÁV-nál. Rajta keresztül sok mindent megismert a vasutas életből. Szereti a vonatokat, a szolgálati fegyelmet, a forgalomirányítást. A nyolc általános után *Nemeskeresztúrról* naponta utazott *Sümegre* gimnáziumba. Ez újabb alkalmat nyújtott a vasút megismerésére, megszerettetésére. Sokszor elnézte a szolgálatot teljesítő forgalmistát, ahogy irányítja az állomás forgalmát, fogadja, indítja a vonatokat. S most mindezt ő csinálja.



A gimnázium elvégzése után 1968-ban forgalmi tanulónak jelentkezett Sümegre. Egy év után letette a forgalmi, a kereskedelmi és a pénztárosi szakvizsgát. A forgalmi önállósító szakvizsga után 1969 szeptembere óta — ekkor 19 éves volt — forgalmista Sümegen.

— *Szívesen, örömmel végzem a munkámat* — mondja *Talabér Lászlóné*. — *Nagyon sokat köszönhetek állomásfőnökömnek, oktatómnak, Mérnyei Sándornak. Koncentráltan, felelősségteljesen szolgálok* — így mondják mások —, *s ez az oka, hogy az édesapámmal egyidős, meglett kollégák is megbíznak bennem, elfogadják utasításaimat.* Egy 12 órás szolgálat alatt 18—20 vonatom van. Éjszakai szolgálatkor a pénztárosi teendőket is ellátom. Naponta körülbelül 400 utas fordul meg állomásunkon, s havonta 900—1000 kocsi árut továbbítunk.

A fiatal forgalmista július 3-án ment férjhez. Férje, akit még a gimnáziumban ismert meg, a *Körmendi Felsőfokú Mezőgazdasági Technikum* elvégzése után szülőfalujába, Ötvösre termelőszövetkezetébe ment gépész szaktechnikusnak. Ott kaptak két szoba összkomfortos lakást.

— *Kértem Sümegről való áthelyezésemet, mert a vasút nélkül nekem nem élet az élet. Remélem sikerül.* Férjem egyébként a hosszú ismeretség alatt már megszokta a vasutas szolgálatot — jegyezte meg, majd így folytatta: — *Rövid vasutas pályafutásom alatt volt már „meleg helyzetem" is.* Egyszer nem tudtunk egy érkező mozdony részére bejáratot biztosítani, mert a váltókezelő az előjelzőhöz ment világítani és magával vitte a biztosítóberendezés kulcsát. (*Polacsek-féle* külcsrögzítős biztosító berendezéssel van ellátva az állomás). Gyorsan kellett cselekedni. Utasítást adtam a váltókezelő gyakornoknak, hogy fusson ki a jelző előtt álló géphez, s személyesen közölje a vezetővel, hogy bejárhat.

— Mivel tölti szabad idejét?

— *A vasút mellett a bélyeg- és képeslapgyűjtést és a varrást is kedvelem. Olvasásra, sajnos, nemigen jut időm.* Van lemezjátszóm, sokat hallgatok zenét. A magyar nóta a kedvencem. A gimnáziumban négy évig osztály KISZ-titkár voltam. A legutóbbi szakszervezeti választáskor pedig az állomáson az szb gazdasági felelősi tisztségével bíztak meg kollégáim. Remélem a házasságban is jó „pénzügyminiszter" leszek.

Mindezt otthonában mondta el szabadnapján. Diáklánynak néztem először, de aztán ahogy ragyogó szemmel, komolyan és okosan beszélt a munkájáról, *már el tudtam képzelni törékeny alakját a vágányok között, a rendelkező asztalnál. El is mentem munkahelyére, Sümegre. Ott hallottam Mérnyei Sándor állomásfőnöktől, hogy nagyon ügyes, jó szakember.* Büszke is rá, hogy felelősségteljesen végzi a munkáját. Minden szolgálatot rá lehet bízni. Otthonosan mozog szükség esetén mint váltóőr, pénztáros vagy raktárnok. Sokoldalúság, szerénység és példamutatás jellemzi.

Szelci Teréz

A közvéleményt is formálni kell

Egyéni és közösségi érdekek egyeztetése a bizalmi szemüvegén nézve

A mindig többet, tökéletesebbet tenni akaró emberek közé tartozik Nyíregyháza állomáson *Sápi Lajos* vonatvezető. Ebből a tuladonságából adódik, hogy többféle funkciót tölt be a vonatkísérői szolgálatnál. Az emberek ügyes-bajos dolgai iránti felelősség révén lett egyike a hat segédvezénylőnek — akik tíz-tíz szolgálat után váltják egymást ezen a poszton —, hogy azután ismét vonatokat továbbítsanak munkatársaikkal együtt. Ezenkívül párt- és szakszervezeti bizalmi, valamint a hét éve alakult Lenin szocialista brigád vezetője. A nyíregyházi vonatkísérők 51 szocialista brigádja közül eddig csak a *Lenin brigád* jutott el az aranykoszorús kitüntetés megszerzéséig. A közösen elért eredmények elismeréséül Sápi Lajos nemrég miniszteri dicséretben részesült.

— Most például milyen feladatok, gondok foglalkoztatják Kelet-Magyarország egyik legfontosabb csomópontján a mindenből részt vállaló vasutast? — adódott a kérdés.

Van mit megbeszélni

— *Megszoktuk már, hogy a szüntelenül változó, fiatalodó és korszerűsödő vasuton állandóan újabb és újabb hatások érik az itt dolgozó embert* — válaszolta. — *Ezek a változások ugyanakkor megkövetelik, hogy a szakvonali és a mozgalmi vezetők mindenkor megbízhatóan és helyesen tájékoztassák környezetüket, különben zavar támad a munkában.* Jelenleg is van mit megbeszélni a kollégákkal, akár vonatvezetőként, akár vezénylőként, párt-, vagy szakszervezeti bizalmiként, illetve brigádvezetőként állok velük szemben.

Először furcsállom a „szemben állás" kifejezést, azután kiderül, hogy Sápi Lajos tudatosan, a szó nemes értelmében használta.

— Ahol több mint 400 vonatkísérő egyéni és közös érdekeit kell egyeztetni, ott elképzelhetetlen, hogy mindenkinek egyforma legyen a véleménye. Milyen vezető, vagy bizalmi lenne az, aki mégis mindenkinek igazat adna egy-egy kérdésben? A szélkakas tulajdonsága nem egyeztethető összhangba a felelősséggel...

Így tudom meg, hogy Nyíregyházán jónéhány vonatkísérő „háborog" amiatt, hogy az eddig általuk továbbított személyvonatok egy részét át kellett adni a záhonyiaknak.

Nem „lefokozás"

— *Igaz, hogy helyi érdekeink szempontjából ez nem jó dolog* — magyarázza a tapasztalt vasutas. — *Nem jó, mert akik eddig megszokták a kényelmesebb személyvonati forgalmat, esetenként tehervonatra is fel kell szállniok.* A vasút azonban jól járt azzal, hogy Záhonyban sikerült felvenni és jegyvizsgálóvá kiképezni sok érettségizett fiatalt, köztük nőket is, amit talán mi is megtehettünk volna, ha nem ülünk babérjainkon, tétlenül nézve a MÁV létszámgondjait. Bár lehetséges, hogy nálunk nem is akadt volna annyi jelentkező, mint Záhonyban...

A személyvonatok egy részének „átengedése" tehát vihart kavart Nyíregyházán, de — amint Sápi Lajos mondja — a vihart le lehet csendesíteni. *Az okos, meggyőző szó hatására elsőként a szocialista brigádok tagjai, a törzsgárdába tartozó jegyvizsgálók szálltak szembe azzal a helytelen nézettel, hogy „lefokozást jelent személyvonat után ismét tehervonattal utazni".* Akik ezt a nézetet vallják, azok elfelejtik, hogy a MÁV-nak vannak olyan telepállomásai — például Ferencváros, Rákosrendező — ahol csak tehervonattal járnak a vonatkísérők, s becsülettel, szorgalommal végzett hivatásukat fel nem cserélnék.

— *S nálunk is vannak, akik évek óta kizárólag tehervonatokra, ráadásul eltökélt szándékuk, hogy onnan fognak nyugdíjba menni, ugyanúgy 55 éves korukban, mint aki mindig személyfordában utazott. Ezért szégyellném például én kijelenteni, hogy nem vállalok csak személyvonati szolgálatot.* Sokan vagyunk a régi vonatkísérők közül is ezen a véleményen, de sajnos olyanok is vannak, akik megsértődtek...

Méltányosság?

Igazak és kemények Sápi Lajos szavai, de még van mondanivalója. Elsősorban talán a szakszervezeti bizalmi mérlegeli most a szavak súlyát, amikor kijelenti:

— Közkívánatra készítettünk egy olyan szolgálati beosztást, amely szerint minden személyfordás tehervonatot is továbbít. Ám, ha jobban végiggondoljuk a következményeket, azt hiszem: *a könnyebb és kényelmesebb megoldást választottuk. Mert valóban akadnak köztünk, akik második szakcsoportosak, vagyis egészségi állapotuk nehezebben viseli el a tehervonati szolgálatot.* Őket — az egyéni körülmények alapos mérlegelése után — méltányos lenne az eddigi könnyebb beosztásban meghagyni. Így a védőruhaellátás is kisebb gondot okozna...

Ez persze nem megy a közvélemény formálása, meggyőző érvelések nélkül, amire Sápi Lajos és sok hozzá hasonló vasutas most is készséggel vállalkozott.

Helyesen tették.

Kovács József

„Boxolás" vagy gurítás?

Uzsabánya állomáson éjjelnappal serény munka folyik, hogy a vasútvonalakon és az országutakon oly nélkülözhetetlen bazaltkő mielőbb rendeltetési helyére érjen. A vonatok összeállítását úgynevezett „durva" és „finom" tolatással végzik.

Sajnos, a sikoltatásnak ez a módszere az állomás, illetve a pályarész kedvezőtlen lejtviszonyai miatt nagyon gazdaságtalan. A kocsikat ugyanis 8 ezrelékes emelkedőre kell fellökdösni, ami rabolja az időt, és fölöslegesen emészti a mozdonyok energiáját.

Mindezt előnyösen megváltoztatná, ha az állomáson — az erdő irányába — egy megfelelően emelkedő *kihúzóvágányt létesítenének.* Tekintve, hogy a töltési anyag helyben van, használt sínekből és talpfákból viszonylag olcsó lenne a megvalósítása. A kis mesterséges lejtőn egy-egy kihúzással sok kocsit lehetne gurítani, vagyis megszűnne a jelenlegi „boxolás". Gyorsan, könnyen végezhetnék munkájukat a kocsirendezők.

Bognár Károly,
Tapolca

Kalauznők a laktanyában

Hatvanban jelenleg tizenöt jegyvizsgálónő teljesít szolgálatot. Szerencsére ők pótolják a vonatkísérettől folyamatosan nyugdíjba ment dolgozókat.

Ez jó eredménynek számít, főként ha figyelembe vesszük, hogy néhány évvel ezelőtt alig egy-két női dolgozó tartozott az állomás létszámába. Igaz, hogy *1969 óta összesen 32 nő vált meg Hatvanban a vasúti szolgálattól, elsősorban azért, mert nem tudtunk részükre olyan munkakörülményeket, illetve szociális ellátottságot biztosítani, mint más üzemek, vállalatok.*

A női jegyvizsgálói létszám növekedése szükségessé tette, hogy a forduló állomásokon megfelelő laktanya, szálláshely álljon a vonatkísérő nők rendelkezésére. *Győri Antal* vezénylőtiszt — a szakszervezeti bizottság útmutatása alapján — mindent elkövetett és személyesen járt el ennek biztosítására az állomásokon. Ahol a nőknek nem lehetett külön szobát kialakítani — mint például *Vácrátót* állomáson — a fordától a nők lemaradnak, vagyis oda csak férfiak továbbítanak vonatokat. *Veresegyházon* a férfiak a fűtőházak pihenőhelyiségében szállnak meg, a nők pedig a férfiak által azelőtt használt laktanyában alszanak. *Jászberény* állomáson a vasúti rendőrség adta át helyiségét éjjeli pihenés céljára a női kalauzoknak. *Somoskőújfalun, Salgótarjánban,* akárcsak a budapesti pályaudvarokon, nem volt probléma, mivel mind a nőknek, mind a férfiaknak külön laktanyai szobáik vannak.

Szükséges és hasznos volt a laktanyák helyzetét megvizsgálni a férfiak érdekében is, *mert kiderült, hogy a szolgálati főnökségek nem mindenütt gondoskodtak a megfelelő elszállásolásról, a téli melegedő helyiségek kijelöléséről.* Vácrátóton például az utazó személyzet tagjai megfelelő helyiség hiányában a váróteremben, kemény fapadokon töltik több órás pihenőiket. Nem csoda, hogy ilyen körülmények között jó néhány vonatkísérő hagyta itt a vasutat, s nagyon nehéz volt az utánpótlást biztosítani.

Reméljük, a helyzet mindenütt tovább javul, s a vasút dolgozói ezen a területen is mindjobban tapasztalják a fokozott gondoskodást.

(szűcs)

HA NINCS ÁTMENETI BÁRCA...

A hanyagságért árat kell fizetni

Kártérítés és bírságolás lesz bizonyára annak az ügynek a vége, amelynek kivizsgálását azért kezdték el nemrég, mert a MÁV-nak is fizetnie kell BDZ (bolgár) vasúti kocsik fölösleges romániai vontatásáért. A tanulságot azonban nemcsak a *Curticin* szolgálatot teljesítő kocsiintézőknek kell levonniuk, hanem *Budapest-Ferencváros, Rákosrendező, Szob, Szolnok, Békéscsaba* forgalmi és kereskedelmi dolgozóinak is, akik elsősorban felelősek a vonatok összeállításáért.

A Magyar Államvasutakat terhelő, nagy összegű többletköltségek azért merültek fel, *mert a Lökösházán át Curticibe érkező irányvonatok gyakran továbbítottak olyan, üresen hazatérő bolgár kocsikat, amelyek rakottan más határállomáson léptek be vonalainkra.* Ezeket a vagonokat tehát a CFR-nek, a Román Államvasutaknak kellett eljuttatni az átmeneti határállomás térségébe, hogy a megfelelő „azonosítás" után onnan kerülhessenek vissza a hosszú vasút korábban érintett határállomására, ebben az esetben végül is Bulgáriába. *Az efféle „külön szolgáltatásért" azonban minden vasút, így a CFR is, svájci aranyfrankban nyújtia be az őt megillető követelését.*

A mulasztásokat vonatösszeállító állomásainkon többnyire azért követik el a dolgozók, *mert a kocsikon nem találják meg az átmeneti bárcát.* Ez azonban egyáltalán nem ad felhatalmazást arra, hogy a hazatérő üres vagonokat helytelen irányba futó vonatokba sorozzák. Sajnos, gyakran előfordul az is, hogy a vonatbasorozáskor az átmeneti bárca még a helyén van, de éppen azért kaparják le, illetve távolítják el, hogy ne derüljön ki nyomban: *nem abba az irányba kell a kocsit küldeni.* Vasutunk, sőt népgazdaságunk mindenkor súlyos árat fizet az így elodázott tolatási művelet „megtakarításáért".

Tolatásvezetők, a gurító szolgálat dolgozói, forgalmi szolgálattevők, vonatvezetők soha ne feledjék: *ha a kocsin semmiféle támpont nincs arra vonatkozóan, hogy a vagon melyik határállomáson lépett be vasutunkra, vonatba sorozni, illetve továbbítani nem szabad!* Olyankor telefonon kell érdeklődni Kelebia, Curtici, Röszke stb. határállomásoktól, hogy szerepel-e a belépő kocsik nyilvántartásában a kérdéses jármű száma. Nemleges válasz esetén a KPM-től kell rendelkezést kérni.

A múlt évi tapasztalatok eléggé lesujtóak. Nem kevesebb, mint 531 üres BDZ-kocsit kellett Curticiből visszaküldeni a nemtörődömség miatt. *Az idén még rosszabb a helyzet, mert csupán júliusban 92 kocsi jutott hasonló sorsra.* Rajtunk, mindnyájunkon múlik, hogy ez ne menjen így tovább.

A közös akaraton összefogáson túl — úgy látszik — szigorú ellenőrzésre és felelősségrevonásra is szükség van. S ebben az állomásvezetőknek és minden szakszolgálati reszortosnak részt kell vállalnia. A helyesen alkalmazott szigort a szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai szintén helyénvalónak tartják.

A határállomás dolgozóinak munkáját egyéb hanyagságok, mulasztások is nehezítik. Az idén még minden hónapban akadt legalább 10—15 olyan „reexpediált" kocsirakományú küldemény, amelyet a fuvarlevelek hiánya miatt fel kellett — rendszerint több napra — tartóztatni.

Augusztus 26-án például a 690. számú vonattal érkezett *13 rakott kocsinak nem volt számadása.* A telefonalgatásokra a MASPED megígérte, hogy gyorsvonattal azonnal küldik az okmányokat. Ezekből azután kitűnt, hogy a 13 rakott kocsi már három nappal korábban belépett hazánk területére, s az előjelentések alapján *a MASPED dolgozói idejében gondoskodhattak volna az új fuvarlevelek kiállításáról és megküldéséről.*

Az efféle mulasztások megszüntetésére, ezzel a fölösleges tolatások (a rakományok veszélyeztetése) elkerülésére is hathatós intézkedések szükségesek. Az ugyanis nem jelenthet vigaszt, hogy a MÁV kocsiálláspénzzel terheli a MASPED-et.

Pacz József
Curtici

VASÚTÉPÍTŐ KATONÁK A SZOBI FŐVONALON

1967-ben, a *Budapest—Szob* közötti vasútvonal korszerűsítésének kezdetekor benépesedett a váci vasútépítő honvédek laktanyája. Az azóta eltelt négy esztendő alatt néphadseregünk katonái munkájukkal beírták nevüket a 125 éves vonal felújításának és villamosításának krónikájába.

A MÁV idejében felkészült a vasútépítő honvédek fogadására. Tanfolyamokat szervezett, tantermekben ismertette meg velük azokat a gépeket, amelyek segítik majd a munkájukat. A katonák megtanulták azt is, hogy milyen fontos közlekedésfejlesztési feladat megvalósításában vesznek részt a vasutasokkal együtt, a katonai tudnivalók elsajátításával párhuzamosan.

Jelenleg *Nagymaros—Dömös* között van a munkaterületük. A napi feladatokat pontosan egybehangolják a vasúti építésvezetőséggel. A MÁV elégedett a munkájukkal. *A honvédek számára is előnyt jelent, hogy leszerelésük után szakmunkásként elhelyezkedhetnek a vasútnál.*

A katonák egyébként részt kérnek mindenféle társadalmi munkából. Vácott például ott voltak a városi kórház átadás előtti szépítésénél, takarításánál. Nemrég a Pest megyei Tanács Építőipari Vállalata vette igénybe a honvéd KISZ-brigád segítségét egy határidős építkezés befejezésénél. Mert a mi katonáinkra — ahol szükség van rájuk —, mindig lehet számítani.

Ezért is mély megbecsüléssel köszöntjük őket, népünk fiait szeptember 29-én, a *fegyveres erők* napján. December 15-e után pedig, ha már villamosvontatású szerelvényen utazunk a szobi vonalon, hálával gondolunk a vasútépítő váci honvédekre is.

Papp Rezső



Katonák munka közben
(Gyimesi Sándor felvételei)

Hétvégi pihenőház épül Komáromban

A komáromi strandfürdőben a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottsága két 16 személyes hétvégi pihenőházat építtet a vasutasoknak. Az alapozás augusztusban elkezdődött. A csomópont szocialista brigádjai társadalmi munkát ajánlottak fel, s a vállalás teljesítéseként az egyik nap tizenketten, másnap tizenöten dolgoztak 5—5 órát az alap elkészítésénél.

A brigádokra a további építkezésnél is lehet számítani.

AZ UJ OKTATÁSI ÉVADBAN

Ezerhétszáznyolcvan tanfolyam a szakszervezeti politikai iskolákon

A SZAKSZERVEZETI politikai tömegoktatás 1971—72. évi szervezése — az elnökség által elfogadott irányelvek alapján — befejeződött. A számadatok mind a tanfolyamok, mind a hallgatók számának örvendetes emelkedéséről tanúskodnak és igazolják ennek az oktatási formának a népszerűségét. A háromféle témakör bő választási lehetőséget biztosított. A szakszervezeti szervek következetes felvilágosító tevékenysége, a tömegekre kiterjedő agitáció, az egyénekre hatást gyakorló elbeszélgetés eredménye vitathatatlan. A szervező munkához segítséget nyújtottak a pártszervezetek, a gazdasági vezetők, középvezetők. *Az eredmények igazolják, hogy a közös összefogás, az egy nyelven való beszéd nem marad hatástalan.*

A szakszervezeti politikai oktatás a dolgozók világnézetének tisztulását, szocialista tudatának fejlesztését, az időszerű kül- és belpolitikai kérdésekben való eligazodását szolgálja. Ez az oktatási forma évről évre felkelti a nagy tömegek érdeklődését. A vasutas dolgozók közötti népszerűségére jellemző, *hogy az előző évi 1411 tanfolyammal szemben, ebben az oktatási évben 1780 tanfolyam indul.* Ez a növekedés elismerésre méltó, de figyelmeztet arra, hogy ha a várakozásnak meg akarunk felelni, nagy gondot kell fordítani a tanfolyamok tartalmi színvonalára. *Nem szabad, hogy a növekedés színvonalcsökkenéssel járjon.* Csak az érdeklődést magas fokon kielégítő, a felvetett kérdéseket minden oldalról megmagyarázható, azokra megnyugtató választ biztosító foglalkozások eredményezik a hallgatók kitartó részvételét.

ENNEK MEGVALÓSÍTÁSA csak magas szintű propagandamunkával biztosított. *A jó propagandamunka letéteményesei pedig a propagandisták.* Ők azonban csak akkor tudnak megfelelni az igényeknek, ha folyamatosan gyarapítják marxista—leninista műveltségüket, lépést tartanak a bel- és külpolitikai eseményekkel, azokról állandóan tájékozódnak, tudomásuk van a munkaerő gazdasági, politikai terveiről, a tervek végrehajtásáról, az eredményekről. Ezáltal tudják összekapcsolni az elméletet a gyakorlattal, ami a hatásos munka előfeltétele. *Rendkívül fontos tehát a propagandisták felkészítése a feladatokra.* A központilag kiadott tananyag mellett *„A fő figyelmet a felkészítőkön a témák elvi tisztázása mellett a szakmai sajátosságok, a helyi politikai vonatkozások érvényesítésére kell fordítani"* — hangsúlyozza a SZOT elnöksége 1971. március 1-i határozata. A helyi problémákról, feladatokról informálni kell a propagandistákat, hogy azok megszüntetésére, illetve végrehajtására mozgósítani tudjanak. A sokoldalú informáltság, az adatok, tervek ismerete, a jó felkészültség mellett szükséges még, hogy a propagandista megfelelő előadókészséggel rendelkezzék, egyszerű szavakkal meg tudja magát értetni, *ne csak választ adjon a felvetett kérdésekre,* hanem azt meggyőző magyarázattal el is tudja fogadtatni.

A PROPAGANDISTÁK tehát rendkívül felelősségteljes tevékenységet fejtenek ki, amelynek során *az ismeretek közlése mellett nevelő, felvilágosító feladatot teljesítenek.* A hallgatók szemléletének, magatartásának alakítása, fejlesztése, a kétoldali kölcsönös információ, a szakszervezeti demokrácia kibontakozásának elősegítése, a dolgozók politikai, társadalmi aktivitásának növelése, a propagandisták tevékenységének egy-egy fontos láncszeme. E feladatok teljesítését, végrehajtását elősegíteni, ehhez a feltételeket biztosítani a szakszervezeti bizottságok kötelessége.

A tanfolyamok sikeréhez elengedhetetlen *a tiszta, télen jól fűtött, barátságos helyiség,* ahová szívesen mennek a hallgatók.

A KIADOTT KÖZPONTI szemléltető anyaggal való ellátást a 400 főn aluli szakszervezeti bizottságok részére központilag biztosítják, a nagyobbak gondoskodjanak annak beszerzéséről. E szemléltető anyagot feltétlenül ki kell egészíteni helyi vonatkozásúakkal. A kettő egymást kiegészíti és előnyösen segíti az előadások megértését.

A gondos szervezéshez hasonló lebonyolítás, biztosítéka lesz a sikeres szakszervezeti politikai oktatásnak.

T. B.

Vetélkedő 606 részvevővel

Negyeddöntők Ferencvárosban, Szolnokon és Székesfehérvárott

A budapesti vasútigazgatóság területén sikeresen lezajlott a *Ki mit tud* szakmai vetélkedők három hónapon át tartó selejtezője. A versenyeken részt vett *606 vasutas között szép számmal voltak nők is,* s hogy a vasúti munkában jól megállják a helyüket, ez alkalommal is bizonyították. Közülük kilencen értek el helyezést.

A *Budapest-Ferencváros* állomáson lebonyolított versenyen — a forgalmi szolgálattevők és térfelvigyázók vetélkedőjén — Men le állomás küldötte: *Soós Klára* forgalmi szolgálattevő végzett az első helyen. Jutalmul 400 forintot és írásbeli elismerést kapott.

A Balassagyarmaton megrendezett vetélkedőn tizenöt térközőr és sorompókezelő mérte össze tudását. Közülük *Lovász István* lett az első. Utána egyetlen pont különbséggel *Erdősi Józsefné* következett, akinek a férje is versenyzett és 102 pontot szerzett. A jól felkészült házaspár tehát két elismerő oklevéllel és 500 forint nyereménnyel tért haza. Mindketten a váci pályafenntartási főnökség létszámába tartoznak.

Várakozáson felüli létszámmal és tudással neveztek a küzdelmekbe a vontatási dolgozók. Kiváló eredmények születtek a váltóőrök, kocsirendezők vetélkedőjén is. A vonatvezetők, vonatfékezők szintén bizonyították, hogy az igazgatóság jól képzett utazószemélyzettel rendelkezik.

A vetélkedő megrendezése hasznosnak bizonyult, ugyanakkor néhány tanulsággal is szolgált. Érdekes, hogy a fiatalabb vasutasok, elsősorban a mozdonyvezetők, forgalmi szolgálattevők és a kocsirendezők vetélkedőjén törtek előre — bámulatos szakmai tudásuk, széles látókörük és logikai készségük révén —, míg az idősebb generáció tagjai, inkább a vonatvezetők, váltókezelők, térközőrök, sorompókezelők és a kocsivizsgálók versenyén jeleskedtek. Szembetűnt ezenkívül az a színvonalbeli különbség, ami a tanfolyami képzés és a hagyományos oktatási rendszer útján képzettek között eddig is sokszor megmutatkozott. A verseny előtti propagandát, a szervezést különösen jól segítették. *Hatvan, Balassagyarmat, Szolnok, Komárom* és *Győr* csomópont vezetői. A középállomásokról ugyanakkor több részvevőre, nagyobb érdeklődésre számított a rendezőség.

A negyeddöntőket — három csoportban — szeptemberben bonyolítják le Bp.-Ferencváros és Szolnok vontatási főnökségén, illetve Székesfehérvár állomáson. Ezeken a helyeken dől el, hogy a 180 versenyző közül ki lesz az a 75 vasutas aki bejutnak az elődöntőbe.

Az Északi Járműjavítóban

Órabéremelést kapnak a jó tanulók

315 dolgozó nem végezte el az általános iskola VIII. osztályát az *Északi Járműjavítóban.* Az szb a szakszervezeti bizalmiak segítségével a napokban készítette el demográfiai felmérését. Kiderült, hogy 34-en még az ötödik osztályig sem jutottak el. A legtöbb buktatót a hetedik év jelentette, *mert a hatosztályos végzettségűek száma: 222.* A korosztályok csoportosításánál kiderült, hogy a 315 személyből 10-en vannak 30 év alatt, és 53-an 30 és 50 év között. A megkérdezettek közül 10-en válaszolták, hogy szívesen tovább tanulnának, míg 305-en nem szándékoznak többé iskolapadba ülni.

Az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői a személyes agitáción kívül *anyagilag is igyekszenek a tanulás hasznosságáról meggyőzni a dolgozókat.* Azok a szakmunkások, akik 4-es vagy 5-ös eredménnyel fejezik be általános iskolai tanulmányaikat, 50 fillér órabéremelésben részesülnek. Közepes átlagnál 40 fillér a jutalom. A betanított és segédmunkások közül, aki kitűnő, jeles, vagy jó eredményt szerez, az VIII. osztály végén 30 fillért, ha hármasra végez, 20 fillér órabéremelést kap.

H. K.

Baráti találkozó a Vasúti Főosztályon

A *Vasúti Főosztály* szakszervezeti bizottsága, MSZMT-szervezete és KISZ-csúcsvezetősége szeptember 9-én az ukrán népművészeti kiállítás megnyitása alkalmából baráti találkozót rendezett. A találkozón jelen volt *Kijev, Odeszsza* és *Szevasztopol* hős városok hazánkban tartózkodó népes küldöttsége.

A vendégeket *dr. Pethes Imre,* a főosztály pártbizottságának titkára köszöntötte. Beszédében méltatta a hős városok lakosságának a II. világháborúban tanúsított helytállását, majd az ukrán népművészet kiemelkedő alkotásairól, a baráti szovjet nép erőfeszítéseiről beszélt.

A rövid ünnepség után a részvevők megtekintették a kultúrteremben rendezett kiállítást, majd fehéraszta mellett folytatódott az ismerkedés, a barátkozás.



Az ünnepi beszéd elhangzása után a szovjet küldöttség vezetője mondott köszönő szavakat a szívélyes fogadtatásért



Látogatók a kiállításon
(Laczkó Ildikó felvételei)

TÁJKÉP...

Mint sercegő-pattogó pikkelyek,
ha anyám éles késével
halat pucol,
úgy hullik tarkán,
napfénytől-világított-fényesen,
kavarog a játékos szélben ezüstösen
a sok levél,
s mutatják tar fejük,
görcsösen égfelé-kapaszkodó
sok kezük, a tépett,
őszi fák.

A felhők közt még áttör
a fény-nyaláb,
sátorként tartja
a szürke kupolát,
hogy egy perc múlva
rettenetes robajjal
öntse ki eső-levét a résen,
hol szétszaggatta
egy cikázó villanás.

Sógor Béla

Tervszerűbb vezénylést!

Hatvan állomás szocialista brigádjainak vezetői szeptember 8-án értekezletet tartottak. *Kijácz József* állomásfőnök és *Kocsis László,* az szb termelési felelőse tájékoztatta őket az őszi forgalommal kapcsolatos feladatokról.

A brigádvezetők többek között a tervszerűtlen vezénylés, az ácsorgásokkal okozott túl sok improduktív távolléti óra, a rövid pihenőidők miatt emeltek kifogást. Ugyanakkor biztosították a vasút vezetőit, hogy a szállítási feladatok végrehajtásában méltán lehet a szocialista brigádokra számítani.

— sz —

Turistaként Spanyolországban

Útijegyzet II.

A *Torros,* ez a vörös téglából épült, kör alakú, klasszikus létesítmény egyik kiemelkedő pontja *Madridnak.* Hatvanezer nézőt képes befogadni.

— *All right!* — dörmögte Michel, miután a közepes áron — 200 pezetáért — váltott jeggyel beléptünk a kapun.

Már jóval a bikaviadal kezdete előtt megtelt az aréna. A friss, sárga homokkal felszórt porondon kalapjukat lengető, színes öltözetű lovasok jártak körül. A műsor egyébként hat torreádor nevét hirdette, eszerint hat bika megölését és halálát „élvezheti végig" a máris félelmetesen zúgó, morajló közönség.

Jámbor bika...

Múltak a percek, azután felvonult a cuadrilla: a díszes, 17. századbeli öltözéket viselő szereplők négyfajta csoportja. *Elől a capeadorok, utánuk a picadorok és a banderillerók, majd a torreádorok.* Egyszercsak elvonultak, és a kiürült, magas karámmal elkerített porondra besétált az első számú áldozat: *egy kis termetű fekete bika.* Inkább szánalomra méltó riadtság, semmint támadó vadság látszott raita.

Jámbor, csodálkozó tekintetét körülhordozta a sokezer szemű ellenségen, a vérszomjas nézők tömegén. De csak néhány pillanatig tartott a csodálkozása, mert innen is, onnan is megjelentek a vörös kendőt lebegtető capeadorok. Az állat — jámbor ösztönét követve — meg-megkergette őket, miután azok a karám melletti búvóhely mögé szaladtak.

Később, amikor a bika már fujtatott a fáradtságtól, jöttek az újabb bőszítők. Ők már közelharcba is kezdtek az ingerelt állattal.

A hajsza tovább tartott.

Vastag védőburokkal takart lovas, egy picador poroszkált be a helyszínre. Íme, az újabb ellenség. Kezében hosszú nyelű, szigonyszerű dárda, illetve pika. A rosszat sejtő állat támadva védekezett. Ám amint döfött, *a testének irányított fegyver behatolt hátába. A kiömlő vér megfestette az aréna sárga homokját.* És még mindig jönnek, egyre jönnek a mesterségüket jol megtanult emberek az oktalan állat boszszantására. Kicselezik, és egy-egy rövid dárdát dobnak vérző testébe.

A kegyelemdöfés

A bika már jóformán csak vánszorog, teste remeg, vére ömlik, szinte nem is támad. Tekintetéből olyasmi olvasható ki: *nem haragszom senkire, semmire, csak hagyjatok, ne bántsatok!*

De nem hagyják, hiszen még csak most következik a rettentő finálé. Az arénát éljenzés rázza meg, *és bejön a rettenhetetlen hős, a torreádor.* A női szívek bálványa vörös leplével és alá rejtett tőrével még egy végső támadásra ingerli a fáradt állatot, amely már nem igazi ellenfél, és csak a legritkább esetben jelent veszélyt. Ha ugyanis a torreádor elvéti fennhéjázva kecseskedő lépteit és a földre esik, akkor az együgyü állat — valami különös érzésnek engedelmeskedve — nem támadja a földön fekvő, magát védeni képtelen ellenséget, az embert.

A torreádor azonban irgalmatlanul szúrta hosszú tőrét a bikába...

Iszonyú pillanatok. A nagy test vonaglik, remeg és összerogy. Orrából, szájából alvadt vércsomók hullanak a homokba. S ekkor lép színre a matador, aki megadja a kegyelemdöfést.

Ismét vonaton

A nép őrjöng. Nekem pedig a régi mondás jutott eszembe: *Pánem et circenses. Nem sok történt errefelé 2000 év alatt.* A kultúrember szégyenét éreztem, amint Michellel elhagytuk a vérgőzös arénát.

Okulva a francia és a spanyol vasutakon történt kalandomon, továbbutazásom előtt óvatos voltam. Madrid főpályaudvarán, *Atocsában* gondosan meggyőződtem arról, hogy minden rendben lesz-e a jegyem körül. Nem szerettem volna ismét ráfizetni a vonaton.

Hazai konzervekkel még jól telített táskámmal, zuhogó esőben keltem útra. Azt mondják, Madridban legalább annyi az eső, mint a bikaviadal.

Az állomás ki- és bejáratát cerberusként őrzik a jól öltözött, dalitás kapusok. Épek, egészségesek, fiatalok. Úgy látszik, ott nincs hiány munkaerőben. Hivatásukat komolyan véve ellenőrizték minden belépő utas jegyét. Áthaladtam a párnázott bútorokkal berendezett, csendes és tiszta, I. és II. osztályú várótermeken. Kicsit furcsállottam, hogy a 15 óra 35 perckor az első vágányról induló háromrészes motorvonatom lépcsőinél még mindig egy-egy RENFE-jelvényes, vagyis államvasúti kapusféle ellenőrizte a menetjegyeket. *Igaz, utána engem is felsegítettek a vonatba, és kijelöltek helyemet az egyik fülkében.*

Mindezek ellenére, most először nem voltam nyugodt. Éreztem, hogy valami nincs, illetve nem lesz rendben. S nem nyugtattak meg a kocsi luxus berendezései, a gombnyomásra heverővé billenthető, egyirányú ülések, a valószínűtlenül tiszta ablakok vasalt függönyei, a csillogó csomagtartók és a színes, süppedő szőnyegek.

Gergely József

(Folytatjuk.)

„Mindig azt tegye az ember, amit tennie kell...“

Beszélgetés egy vasutas sportrepülővel

Hahner István, a Landler Jenő Járműjavító Üzem technikusa alig múlt 30 éves, de lassan már csaknem két évtizede „vizsgázott sportrepülő“. Hogyan lehetséges ez?

— *Még úttörő voltam, amikor elkezdtem a repülőtérre járni és örök szerelmese lettem a vitorlázó repülésnek* — válaszolt a kérdésre. Azután nevetve, bizalmasan hozzátette: — *Tizennégy éves koromban a B-vizsgát úgy szerezhettem meg, hogy egy esztendővel idősebbnek vallottam magam. Egy évvel később már C-vizsgásként egyedül repültem...*

Az igazi rangot, a kiváló teljesítmények elismerését a repülőknél az ezüst koszorú jelenti. Erre bizony nyolc évet kellett várnia Hahner Istvánnak.

— Miért?

— *Azt hiszem, vallom ma is, hogy az embernek nem csupán azt kell vállalnia, amit a legszívesebben tesz, hanem azt is, amit a legszükségesebb tennie.* Az ellenforradalom idején a kombájnokat, mezőgazdasági gépeket gyártó, mintegy háromezer dolgozót foglalkoztató EMAG-nál voltam ifjúmunkás. Nem felejtem el: *én éppen a tizenhetedik fiatalként léptem be 1957-ben munkahelyem KISZ-szervezetébe.* Az alapító tagok közül mindjárt beválasztottak a KISZ-vezetőségbe, majd négy éven át minden szabad időmet és energiámat a társadalmi munka kötötte le. Igy csak később, 22 éves koromban szereztem meg a repülősök ezüst koszorúját, majd 1966-tól a *MÁV Repülőklub* tagjaként minden évben részt vehettem valamennyi rangosabb repülőverseny mezőnyében.

— Most tehát hódolhat régi szenvedélyének, a repülésnek. Ezek szerint kiegyensúlyozott és elégedett ember?

Rövid gondolkodás után így válaszol:

— Ami a repülést illeti: *elégedett vagyok. Tagja lehetek az ország legnagyobb sportrepülő-klubjának.* Biztosítva van számomra, hogy évente három hónapot kimondottan a repülésnek szenteljek. A repülés azonban nem „kiemelt“ sportág, tehát amíg repüléssel foglalkozom, addig sem nagyobb fizetésre, sem fontosabb munkakörre nem számíthatok, mint más sportágak élversenyzői. *Ez tehát azt jelenti, hogy technikusként is helyt kell állnom, ha többre akarom vinni az életben.*

— Munkájában mi érdekli a legjobban?

— *A merész, újszerű megoldások. Járműjavító üzemünkben például most kezdjük majd alkalmazni a Nyugat-Németországból beszerzett, igen korszerű, menethengerlő készüléket.* Ez négyszer gyorsabban dolgozik, mint az eddigi gépek. A technológiai osztály szakembereire sok érdekes feladat hárul, s szinte sajnálom, ha a repülés miatt olykor-olykor kimaradok egy-egy fontosabb téma megoldásából.

Valamit valamiért — tartja egy régi mondás, s úgy látszik, ez Hahner István esetében is érvényes.

— *Azért nem szeretném, ha szavaimból bárki azt venné ki* — jegyezte meg —, *hogy nem vagyok elégedett. Erről szó sincs. Szeretem a vasutat, a vasutasok nagy családját, a munkámat*, amire és akikre repülés közben is nagyon büszke vagyok. Nem kis dolog az sem, ha egy-egy vidéki kényszerleszálláskor a legeldugottabb helység vasútállomásáról is pillanatok alatt telefonkapcsolatot létesítenek a kedvemért Budapesttel... Jó érzés az is, hogy itt a járműjavítóban és más szolgálati főnökségeken rajtam kívül még nagyon sokan hódolnak a repülésnek. Nálunk a Landlerban dolgozik például *Falusi István* művezető, a MÁV Repülőklub titkára és *Mecher János* esztergályos, repülőoktató. Segítségükkel szeretném elérni azt a célomat, hogy vitorlázógépen teljesítsem az 500 kilométeres távot...

S az újabb és újabb teljesítményekkel sem érnek véget a vasutas sportrepülő vágyai. Mert mi következhet még?

— *Tovább adni megszerzett tapasztalataimat az utánam következő fiataloknak. Úgy, ahogy az én oktatóim tették. Sok-sok vitorlázó repülőből lett a néphadseregben vagy a MALÉV-nél pilóta. Talán én is nevelek még majd néhányat...*

L. Simon Zsuzsa

Tanévnyitó a MÁV Tisztképzőben

A *MÁV Tisztképző Intézetben* szeptember 6-án megkezdődött az új tanév. Az ünnepélyes megnyitón *dr. Kun Dezső*, az intézet igazgatója és *Bálint Gyula*, a Vasúti Főosztály személyzeti és oktatási szakosztályának vezetője köszöntötte az igazgatóságok területéről érkezett új hallgatókat.

Az új tanévben 296 hallgatóval indul a tízhónapos zárt tagozat. Közülük 154-en a forgalmi és kereskedelmi tagozaton tanulnak. A távközlési és biztosítóberendezési tagozaton 59-en, az építési és pályafenntartási tagozaton 45-en, a mozdonyszolgálati, valamint a kocsiszolgálati szakon pedig 38-an kezdik el tanulmányaikat. Az intézet *Dob utcai* lakóotthonában 188 vidéki hallgatót helyeztek el, ahol kulturált és nyugodt körülmények biztosítják a zavartalan tanulás feltételeit.

Budapestre látogatott a francia vasutak vezérigazgatója

Szeptember 15-én, szerdán este Budapestre érkezett *Roger Guibert*, a francia vasutak vezérigazgatója és felesége. A vendégek *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának meghívására látogattak hazánkba. Roger Guibert a MÁV vezetőivel a két ország vasúti kapcsolatainak bővítéséről, az együttműködés időszerű kérdéseiről folytatott megbeszélést.

A francia vendég találkozott *Rödönyi Károllyal*, a miniszter első helyettesével is, akivel a vasutak nemzetközi szervezetének munkájáról tárgyalt.

KERESZTREJTVÉNY

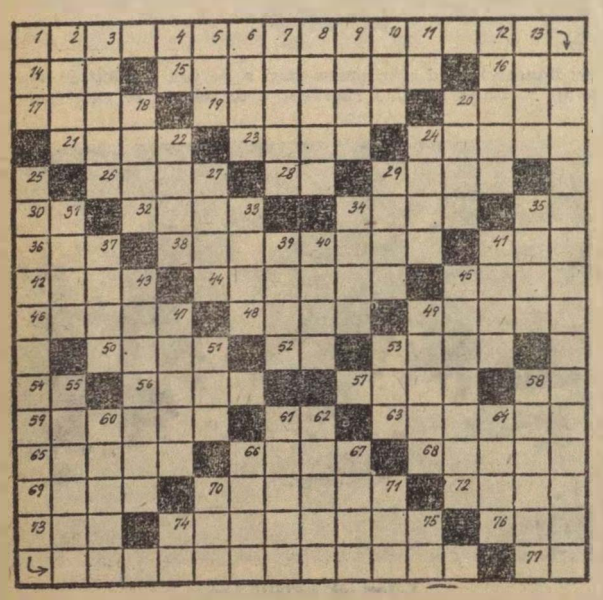
Vízszintes: 1. Az igazgatósági munkaverseny egyik mutatója. (Folytatása a függőleges 25-ben.) 14. Görög oszlopfő. 15. A Keleti Alpok kezdőtagja Svájc határán. 16. Szélhárfa. 17. Hegység a Szovjetunióban. 19. Keresztkötésű pamutszövet. 20. Vissza: idegen mozl. 21. Az elem legkisebb része. 23. Jó a szeme. 24. Gondozó (ék. hiány). 26. A halál főistene a germán mitológiában. 28. Állati lakhely. 29. Népvándorlás kori szarmata nép. 30. A gadolinium kémiai jele. 32. Nem biztosan áll. 34. Keblére szorít. 35. Számárhang. 36. Angol helyeslés. 38. Spanyolország egyik tartománya. 41. Latin művészet. 42. Ez a festmény. 44. Földművelő indián törzs. 45. Pozitív elektród. 46. Belga tartomány. 48. Vissza: földöv. 50. ...kódex, régi magyar nyelvemlék. 52. Gúla másalhangzói. 53. Tápászkodik éledezik. 54. Pokolban is az. 56. Van esze. 57. Huzal. 58. Róma szélei. 59. Nyissa ki a szemét. 61. Kicsinyítő képző. 63. Egyetlen, kitűnő (latin). 65. Alaszkai folyó. 66. Bejárat. 68. ...ozis, újjáéledés az életjelenségek megszűnte után. 69. Karavánok vége! 70. Svéd bányaváros. 72. Betűpótlással orosz váltópénz. 73. Norma háromótóde. 74. Szicíliai tartomány. 76. Volt burmai államfő. 77. Azonos massalhangzók.

Függőleges: 1. Nyerő kártya. 2. Mózes öt könyvének elnevezése. 3. A szerelmi líra görög múzsája. 4. Német személyes névmás. 5. Tesz. 6. Esdekló. könyörgő (ék. hiány). 7. Shakespeare-hős, fonetikusan. 8. idéz. 9. Európai nép. 10. Híres görög törzs. 11. Hangtalan gin. 12. Neves görög filozófus. 13. A függőleges 18. betűi keverve. 18. Olasz város az Adda partján. 20. Gyakori drágakő. 22. Ógörög pénzegység. 24. ...lacta est! 25. A vízszintes 1. folytatása. 27. A Keleti Alpok egy része (2441 m). 29. Női név. 31. Tíz görögül. 33. Bács megyei község. 34. Ő lat. 35. Ceruza. 37. Mintául szolgáló forma. 39. Fémből készült jelzőkorong. 40. Hibáztat. 41. Vízinövény névelővel. 43. Testi folyatékosok. 45. Olasz szatirikus író (1492—1556). 47. Családi kapcsolatban van. 49. Női nev. 51. Koronában van. 53. Zérus szélek nélkül. 55. Lassankénti nem kedvelem. 58. Flamand festő (1577—1640). 60. ... út a C-vitamin hiánya okozta betegség. 61. A Duna baloldali mellékfolyója. 62. Becézett szülő. 64. Mint 66. vízszintes. 66. ...mancia. tenyérjóslás. 67. a 76. vízszintes tárgyraggal. 70. Kérdőszó. 71. Vasárnapban megjelhető! 74. Kettős másalhangzó. 75. Az arzén vegyjele.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 25. **Beküldési határidő:** 1971. október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Alkotmányunk ünnepe. Huszonöt éves a forint.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 16. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Galambos Tibor, Pilisvörösvár, Templom tér 20. Bagi Katalin, Záhony, Alkotmány út 27. Nagy II. Istvánné, Debrecen, Báthory utca 36. Réti Julia, Rákosrendező, MÁV-állomásfőnökség. Petrovics András, Boldog, Beke út 94.



Elhunyt Louis Armand, az UIC főtitkára

Szomorú hír érkezett hozzánk: 66 éves korában hirtelen elhunyt Louis Armand mérnök, neves közgazdász, a Nemzetközi Vasútegylet főtitkára.

Armand nemcsak Európa, hanem a világ egyik legismertebb vasúti szakértője volt, akit tudományos és irodalmi munkásságáért a Francia Akadémia is tagjai közé választott.

Mint kohó- és bányamérnök lépett az SNCF szolgálatába, melynek 1949-ben vezérigazgatója, 1955-ben pedig elnöke volt. Ebből a beosztásból került a vasútaknak immár az egész világra kiterjedő legjelentősebb szervezete, a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) főtitkári tisztségébe, melyet 1961. január 1. óta töltött be.

Haladó gondolkodású francia hazafi, az ellenállási mozgalom harcosa volt. Magyarországhoz, a MÁV-hoz szoros szálak fűzték, hazánkban is többször megfordult. Látogatásai alkalmával eszmecseréit folytatott a magyar közlekedésügy vezetőivel, és több ízben, nagy érdeklődéssel kísért előadást tartott a Magyar Tudományos Akadémián.

Távozása a vasút minden barátja számára nagy veszteség.

Tűzoltóverseny Debrecenben

Húsz szolgálati hely 160 létesítményi tűzoltója vett részt a legutóbb *Debrecenben* megtartott versenyen. A vasutasok önkéntes tűzoltószázada gyönyörű, napfényes időben sorakozott fel a DVSC sporttelepén, majd az ünnepélyes szavak elhangzása után kisorsolták a rajtszámokat.

A gyakorlatok eltértek a járási és a megyei tűzoltóversenyek lebonyolításának módszerétől, ami lehetővé tette az igazságosabb helyezéseket és bizonyította a taktikai jellegű vetélkedők létjogosultságát. Szerelésben például az értékelő bizottság nem vette figyelembe a hibapontokat — mivel a tömlők helytelen kigurítása vagy a kapocspár szakszerűtlen illesztése úgyis megbosszulja magát —, csupán a gyakorlat kezdetétől a vízsugár megjelenéséig eltelt idő alapján állapította meg a helyezéseket. A percenként 400 liter teljesítményű kismotoros fecskendőknél 55, a 800-asoknál 75 másodperc alatt kellett a vízsugárnak megjelennie.

A járási és a megyei versenyeken általában száraz gyakorlatokat hajtanak végre a részvevők. Ez a vizes gyakorlat tehát jobban próbára tette a csapatok állóképességét és tudását. Az elért eredményeket az elméleti tesztkérdések jó kidolgozásával tehették értékesebbé a csapatok.

A verseny tisztaságát jellemezte az is, hogy a gyakorlati feladatokat a *Hajdú-Bihar* és a *Szabolcs-Szatmár* megyei Tűzrendészeti Parancsnokság képviselői, a tesztkérdéseket pedig a budapesti és a miskolci vasútigazgatóság tűzrendészeti előadói értékelték. Így születtek a következő eredmények:

400-as kategóriában első lett 413 ponttal *Fényeslitke* állomás csapata. Második *Nyírábrány* állomás 390 ponttal, a harmadik helyezést pedig 386 ponttal *Biharkeresztes* állomás csapata érdemelte ki.

A 800-asok versenyében 412 ponttal *Nyíregyháza* állomás létesítményi tűzoltói győztek. Második lett *Záhony* állomás 390 ponttal, s a harmadik helyezést szintén záhonyiak, éspedig a gépesített rakodási főnökség tűzoltói szerezték meg, 396 ponttal.

A látottak alapján remélhető, hogy a debreceni vasútigazgatóság területén dolgozó önkéntes tűzoltók ébersége és szakmai felkészültsége nyomán csökken majd a tűzesetek száma és a tűzkárok összege. Ezt célozta a versenyre való felkészülés.

Semjéni József

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 33. számból: 114 400/1971. 3. A. Utasítás a lakásügyi jogszabályok egyes rendelkezéseinek végrehajtására.

114 075/1971. 1. D. Mentesítés a kötelező munkaerőközvetítés alól a főváros területén.

39 061/1971. BVKH. IV. Új mintájú expresszáruvevény rendszeresítése.

A 34. számból: 110 023/1971. 1. D. A munkások és alkalmazottak alapbérének megállapítása.

113 355/1971. 1. D. A gépjárművezetők munkafeltételeinek és munkabérének megállapítása.

113 433/1971. 1. D. Építőipari dolgozók téli munkaszünete.

113 434/1971. 1. D. Az idénypótlék alapbéresítése.

113 435/1971. 1. D. Építőipari dolgozók különélési pótléka.

113 845/1971. 1. D. A Munka Törvénykönyvének végrehajtása az építésügyi ágazatban.

A 36. számból: 113 473/1971. 1. D Vonatfelvevői, vonatátvevői és egyszerűsített vonatvezetői szakvizsgák rendszeresítéséről szóló utasítás módosítása.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Miklós László Kiskunfelegyháza; Pacz József Curtici: Csongrádi Mihály Komárom; Sziládi Sándor Szeged; Szücs Ferenc Hatvan; Bognár Károly Tapolca: Semjéni József Debrecen: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Nemeskéri László Szombathely; Bognár Károly Tapolca; Buzás Gyula Pécs; Lengyel László Janoshalma; Halász János Balatonfenyves, Kovács Gábor Fűzesabony, Kőpataki István Veszprém-varsány: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Bencúr utca 41.
Telefon, városi: 229—873,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 10. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Gyűjtési akciót indítottak Vas megyében** a balatonberényi úttörőtábor mielőbbi felépítése javára. A mintegy 300 személyes gyermeküdülő építéséhez a megyei tanács 5 millió forinttal járul hozzá, s ezt az összeget egészíti ki a megyeiek gyűjtése. A tanács és a KISZ Vas megyei bizottságának felhívása nyomán a szombathelyi MÁV Járműjavító dolgozói két napi keresetüket ajánlották fel, amit egy-egy szabad szombatjukon az üzemben végzett munkával teremtenek elő.

— **A vándorzászló elnyerése** után újabb lendülettel folytatódik a jubileumi munkaverseny a szegedi igazgatóság területén. A szolgálati helyek munkaértekezletein, illetve a szolgálatátadások alkalmával egyre több szó esik az évi vállalások teljesítéséről, az őszi forgalmi feladatokról, a november 7-i műszakok szervezéséről. A legtöbb állomásom újabb felajánlásokat tettek a szocialista brigádok a szállítási feladatok lehető legjobb elvégzésére.

— **Szocialista munkaverseny-szerződés** megkötését határozták el Curtici és Sturovó határállomás dolgozói. A szorosabb együttműködés kialakítását szolgálta a curticiak küldöttségének korábbi sturovói látogatása, most viszont a csehszlovák—magyar közös határállomás dolgozóinak képviselőit várják újabb baráti megbeszélésre Curtici forgalmi, kereskedelmi és műszaki szocialista brigádjai.

— **Korszerű világítás.** Nappali fényt árasztó kandelábereket kapott Harkányfürdő állomása. A mintegy 150 000 forintos költséggel végrehajtott szerelési munkálatokat a Baranya megyei tanács szerelőipari vállalatával végeztette el a vasút.

— **Pormentes rakodó.** Gyoma állomás rakterületét négy és fél millió forintos költséggel korszerűsítették. Több mint 500 méter hosszban betonutat és a rakterület mindkét végén a gépkocsik fordulásához szükséges térséget alakítottak ki. Ezzel meggyorsult a vagonok ki- és berakása, s nem hiányoznak az élőállatok szállításához nélkülözhetetlen feltételek sem.

— **Vasutasnap Kassán.** A csehszlovák vasutasok napja alkalmából a Kassán rendezett ünnepségre meghívták Hatvan állomás dolgozóinak képviselőit is. Most éppen nyolc esztendeje, hogy a kassai és a hatvani vasutasok kölcsönösen részt vesznek egymás hasonló ünnepségein. Az alkalommal tíztagú küldöttség képviselte a hatvaniakat.

Meghalt Dancs József

A tapolcai vasutasok, rokonok és ismerősök nagy részvéttel kísérték utolsó útjára szeptember 6-án Dancs József nyugdíjas MÁV-főellenőrt, a vontatási főnökség volt dolgozóját, a helyi pártszervezet egyik alapító tagját, egykori titkárát.

Dancs József elvtárs lapunknak is hosszú évekig volt fáradhatatlan, lelkes tudósítója. Hiába ment nyugdíjba 1966-ban, kapcsolatát nem szakította meg sem munkahelyével, sem a lapok szerkesztőségeivel. Mindaddig dolgozott és szót emelt embertársai érdekében, amíg gyógyíthatatlan betegsége ágynak nem döntötte. Kiállításeikkel elismert munkájával, nyolc gyermekének felnevelésével, életének egész tevékenységével példát mutatott.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném makói I. emeleti 2 szoba, előszobás, konyha, éléskamra, WC, pincés MÁV-házban levő lakásomat 1 szoba félkomfortosra az ország bármely hegyes vidékére. Cím: Tóth József, Makó, Csokonai u. 22. Érdeklődni levélben lehet.

UTAZÁSKOR
pályaudvari pavilonjainkban
vásárolhat
AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRUT
UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM Ára 40 fillér 1971. OKTÓBER 2.

Nagy összegű hitel

KEDVEZŐ FELTÉTELEK

Hetven M62-est vásárol a MÁV ♦ Gyorsítják a vonalak korszerűsítését ♦ Rövidül a tranzitszállítmányok átfutási ideje

A KGST-tagországok tavaly Moszkvában megalapított *Nemzetközi Beruházási Bankja* — amelynek alapvető feladata, hogy hiteleket adjon a szocialista országoknak gazdasági fejlődésüket, együttműködésüket előmozdító beruházásokra — *a beérkezett nagyszámú hitelkérelem közül a Magyar Államvasutakét fogadta el elsőnek.*

A MÁV 20,5 millió transzferábills rubel hitelt kért a szob—budapest—lökösházi vonal villamosításának meggyorsítására és korszerű vontatójárművek beszerzésére.

A bank meltányosnak találta a kérelmet, mivel a MÁV forgalmának 35 százalékát képezik a szomszédos tagországok tranzitszállításai. *Fontos együttműködési érdek, hogy a magyar vasút fejlessze vonalait, gyorsítsa szállításait.* A bank igazgatósága ezzel az indokolással úgy határozott, hogy folyósítja a 20.5 millió transzferábilis (átutalható) rubel hitelt,

a nemzetközi valutapiacokon szokásosnál jóval alacsonyabb, 5 százaléko kamatra.

(A transzferábilis rubel a KGST-országok közös valutája a gazdasági integráció megvalósítására.)

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatóhelyettese, aki a Moszkvában járt küldöttséget vezette és a hitelszerződést az Államvasutak részéről aláírta, elmondta, hogy a szerződés értelmében a hitelből 5 millió rubellel a Szob—Budapest—Lökösháza vonal villamosításának csehszlovák kivitelezésben készülő munkáit egyenlítik ki, 15,5 millió rubelből pedig

70 darab M62-es sorozatú szovjet Diesel-mozdonyt szereznek be.

A hitel nem növeli a vonal villamosítására előirányzott 4,7 milliárd forint összegét, sem a Diesel-mozdony vásárlásokra szánt pénzt, hanem az az előnye, hogy fél évvel rövidíti a negyedik ötéves terv villamosítási és dieselesítési programjának végrehajtását azáltal, hogy

lehetővé teszi a program költségvetési tételeiben szereplő munkák előbbre hozását.

A hitelszerződésben a MÁV vállalta, hogy a szob—lökösházi vonalon elérhetővé teszi a vonatok óránkénti 120 kilométeres maximális sebességét, a tranzitszállítások idejének 10—15 százalékos csökkentését, a 70 Diesel-mozdony üzembeállításával évente körülbelül 103 millió forint nyereség elérését és hogy az OSZZSD-tagvasutak évi tervegyeztető tárgyalásain a MÁV részére előirányzott tranzitszállításokat pontosan teljesíti.

Ha a MÁV az üzembehelyezési határidőket túllépi, a gazdasági mutatókat nem teljesíti, a szerződés értelmében a kamatláb 2—3 százalékkal emelkedik, vagy a Nemzetközi Beruházási Banknak a szerződés szerint jogában áll korlátozni, beszüntetni, esetleg visszafizettetni a hitelt.

A feltételek teljesítése minden magyar vasutasnak érdeke, feladata.

A vasutas dolgozókon múlik a szerződésben vállalt kötelezettségek teljesítése, ezzel a büntető szankciók elkerülése, a beruházás meggyorsításából következő nyereségnövelő lehetőségek kihasználása, és flymódon saját anyagi előnyeik növelése.

KIÁLLÍTÁS A NEVELŐOTTHONBAN



A Szegedi MÁV Nevelőotthon fennállásának 75. évfordulója alkalmából kiállítás nyílt szeptember 23-án. Az otthon egykori és mai diákjai a jubileumi kiállításon.

(Tudósítás a 3. oldalon)

APAFA — NYÍREGYHÁZA:

Vasutasok, katonák helytállása a második vágány építésénél

Jó ütemben épül a második vágány Apafa és Nyíregyháza között. Az építkezés kivitelezője a III-as számú építésvezetőség. *Kiss Sándor* építésvezető a következőket mondja:

— *Mi is létszámhiánnyal küszködünk, a munka pedig igen fontos és sürgős. Ezért a honvédség segítségét kértük.* Egy műszaki alakulatot vezényeltek ide. A katonák eleinte idegenkedtek a nehéznek és veszélyesnek tartott munkától, de hamarosan tapasztalták, hogy *a legnehezebb munkákat gépesítettük.* Az országban elsők között kaptunk egyet a nemrég konstruált kitérő-aláverőgépek közül. A valamikor oly nehéz kubikosmunkát is gépekkel végezzük. *A modern gépek nemcsak könnyítik, hanem veszélytelenebbé is teszik a vasútépítők munkáját.*

Az építésvezető néhány fontosabb adatot is említ:

— Ebben az évben mintegy 95 millió forint értékű munkát végzünk. A hagyományossá vált 48 kg-os sínek helyett 54 kg-os sineket fektetünk. Az összehegesztett síneken 126 méterenként lesz egy-egy „légzési szakasz". *A katonák parancsnokaival kötött szocialista szerződésben vállaltuk, hogy augusztus 20-ra átadjuk a Hajdúhadház—Ujfehértó közti szakaszt. Vállalásunkat „erős hajtással" teljesítettük. Az állomások között egy nappal a határidő előtt áthaladt a próbavonat.* Az új pálya kiállta a 140 kilométeres sebességet is.

Szabó Ferenc honvédről azt állítják munkavezetői, hogy példamutatóan dolgozik.

— *Nagyon fontosnak és sürgősnek tartjuk ezt a munkát* — mondja. — *A forgalmistáktól hallottam, hogy főleg ősszel, milyen nehéz egy sínpáron lebonyolítani a forgalmat. A vasútvonal, ahol dolgozunk, hazánkat a Szovjetunióval köti össze. Ezért politikai kérdésnek tekintjük vállalásunk teljesítését.*

Kovács Mihály előmunkás 32 éve vasutas. A felszabadulás után elvégezte az előmunkás tanfolyamot. Fiát is vasutasnak adta: pályamester lett. Miska bácsi szaktudásának, tapasztalatának is nagy része van a vállalás teljesítésében. Év végén, amikor a második vágány Nyíregyházáig elkészül, nyugdíjba vonul.

— *Nehéz lesz a vasúttól megválnom, annyira megszoktam* — jelenti ki. — *Ma is hajnalban keltünk a szakaszszal, mert a hosszú sineket nem szabad tűző napon fektetni. Délben, ha a nap a fejünk fölé ér, csak az utómunkákat végezzük . . .*

Ötven pályamunkás a földmunkákat és az előmunkálatokat végzi. Művezetőjük *Szántó István.*

— *December 20-ra éri el a második vágány Nyíregyházát, mert erre is felajánlást tettünk* — szól önérzetesen. — *A pályamunkások és a katonák helytállását, lelkes munkáját felsőbb vezetésünk elismeri. A vasútvonal, ahol dolgozunk, hazánkat a Szovjetunióval köti össze. Ezért politikai kérdésnek tekintjük vállalásunk teljesítését.*

Nábrádi Lajos

Gyékényesen a vándorzászló

Értékelték a magyar—jugoszláv határforgalmi versenyt

Nemrég értékelték a *Gyékényes* és *Kaprovnica* határállomások közötti magyar—jugoszláv határforgalmi munkaverseny első félévi eredményeit. Az értékelő bizottságban jugoszláv részről *Peter Sop* zágrábi forgalmi igazgató, *Markó Tomics*, a szakszervezeti tanács elnöke, valamint több jugoszláv állomásvezető és szb-elnök vett részt. Magyar részről *dr. Szabó Tibor*, a pécsi igazgatóság vezetője, *Árvai József*, a vasúti főosztály I. D. osztályának vezetőhelyettese, *Molnár László*, a Vasutasok Szakszervezetének munkatársa, valamint a helyi mozgalmi szervek vezetői voltak a bizottság tagjai.

Az értékelés szerint Kaprovnica és Gyékényes versenyéből a magyar határállomás került ki győztesen. Ezzel elnyerte a vándorzászlót és a 8000 forintos jutalmat. A vesztes fél, Kaprovnica állomás dolgozói szép ajándékkal ismerték el magyar versenytársaik jó munkáját.

Beli Monatir és *Magyarboly* versenyében a jugoszláv vasutasok győztek, ők kapták meg a Magyarboly által felajánlott értékes ajándékot.

Kotoriba és *Murakeresztúr* versenyét szintén a jugoszláv állomás dolgozói nyerték. Ők ugyancsak értékes ajándékban részesültek a vesztes állomás részéről.

Dr. Csanádi György katonákat tüntetett ki

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter szeptember 30-án, *a fegyveres erők napja alkalmából* fogadást adott a közlekedés és a távközlés fejlesztésében részt vevő műszaki alakulatok parancsnoki kara tiszteletére. A szívélyes hangulatú ünnepségen a miniszter a *közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetést adományozta *Kemenes János, Kovács Lajos, Szijgyártó György* alezredesnek és *Hegedűs Zoltán* őrnagynak.

Kiváló vasutas kitüntetést kapott *Horváth János* és *Szilágyi Béla* alezredes. *Érdemes vasutas* lett *Talpas Lajos* őrnagy és *Lékó József* százados. *Suri István* és *Katona Zoltán* őrnagyot dicséretben részesítette a közlekedés- és postaügyi miniszter.

Az ünnepségen *Kovács Pál* vezérőrnagy, honvédelmi miniszterhelyettes — a miniszter képviseletében — a KPM több vezető munkatársát tüntette ki. A közlekedési válllalatok és a vasútigazgatóságok területén is megemlékeztek a fegyveres erők napjáról, s az igazgatók számos tisztet és sorkatonát jutalomban részesítettek.

Cementátrakás Komoró állomáson

A szabadnapos vasutasok is segítenek

Komoró állomás a záhonyi átrakó körzet fontos bázisa. Itt végződik a széles nyomtávú pálya, idáig jutnak el a szovjet ipar termékeivel megrakott nagykocsik. Komoró állomás szolgálja ki hazai nyitott kocsikkal az ERDÉRT tuzséri telepét.

— *Nagyon jól rakodnak a tuzséri telepen* — mondta *Sipos Sándor* főfelügyelő, a komoróí állomásfőnök. — *Nemcsak időben adják ki a megrakott kocsikat, hanem a rakodási szabályokat, a rakományrögzítésre, a rakodás módjára előírtakat is szigorúan betartják. És nincs probléma a részükre érkező leadási kocsikkal sem.*

Szívesen emlegetik itt a „régi szép időket", vagyis azt a néhány évvel ezelőtti helyzetet, amikor még nem lépett üzembe a Barátság olajvezeték. Hogy miért? — Mert Komoró volt akkor az „olajbázis", ahol a nagy teljesítményű szivattyúk segítségével *kiváló átrakási eredményeket értek el a dolgozók.* Az olajvezeték „elvitte" a komoróiak nagy „üzletét", csak a pakúra maradt számukra, amiből viszonylag kevés érkezik a cukorgyárak és az erőművek részére. Sok azonban a gondjuk ezzel, mert nehezen kerül szinkronba a rakott és az üres kocsik befutása. Augusztusban kevés pakura érkezett, most viszont *kevés hazai tartálykocsit kapnak az átrakáshoz.* Az egyenlőtlen átrakási lehetőségek következtében az első félévben csak 83,1 százalékra tudták teljesíteni a kocsitartózkodási tervet. Kocsikihasználásban 99.4 százalékot értek el, de a jelenlegi időszakban ezen már tudnak javítani.

— *Legfontosabb feladatunk most a Szovjetunióból importált cement átrakása* — mondotta az állomásfőnök. — *A magyar építőipar nagyon várja ezt a nélkülözhetetlen anyagot. Mi a legjobban azzal segítünk, ha gyorsítjuk az átrakást. A feladat roppant nehéz, hiszen kizárólag emberi erővel, naponként 25 nagykocsiból kell átraknunk a zsákos cementet.*

Megnéztük a cementátrakást. A szürke porfelhőben valóban nehéz körülmények között folyik ez a munka. A zsáktaliga az egyetlen eszköz, amit igénybe vehetnek a rakodóbrigádok. Hogy ez a nehéz munka mégis jó ütemben halad, az csak az olyan brigádoknak köszönhető, mint *Nagy György* szocialista rakodóbrigádja, amely az idén kapta meg a bronzkoszorús jelvényt. De köszönhető az állomás szabadnapos vasutasainak is, akik közül elsősorban a *nagycsaládos* férfiak vállalják rendszeresen a cementrakodást. Számukra különösen jól jön az ezzel elérhető mellékkereset . . .

Az állomási műszakok versenyében eddig az *Ősz József* forgalmi szolgálattevő által vezetett *1-es műszak érte el a legjobb eredményeket.* Mindjobban felveszi velük a versenyt a 3-as műszak, amelynek vezetője a fiatal *Tóth Pál.* Az utóbbi hónapban már ők voltak az elsők. **(L—cz)**

Bemutató a Keletiben

A takarítás korszerű eszközeit, új anyagait, vegyszereit mutatták be szeptember 22-én a Keleti pályaudvaron a vasút vezetői előtt. *A bemutatót a budapesti igazgatóság szervezte, és a Fővárosi Takarító Vállalat* a — két szerv jó együttműködése keretében — *tapasztalatcsere jelleggel tartotta.*

A látottakról lapunk következő számában közlünk részletes beszámolót.

LAPZÁRTA UTÁN:

Jubileumi ünnepség Győrben

A *Győr—Szombathely* közötti vasútvonal megnyitásának 100. évfordulója alkalmából, október elsején ünnepséget rendezett a budapesti vasútigazgatóság és Győr-állomás csomóponti párt- és szakszervezeti bizottsága.

A Rába-parti városban lezajlott ünnepi események a pályaudvar csarnokában elhelyezett *emléktábla* leleplezésével kezdődtek, majd délután 14 órai kezdettel *a városi művelődési központban* tartottak nagyszabású megemlékezést. Ünnepi beszédet mondott *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője.

A jubiláló vasútvonal több dolgozóját dicséretben, illetve jutalomban részesítették.

SZÉCHENYI-EST A JÓKAI KLUBBAN

Széchenyi István, a nagy magyar reformer, aki többek között hazánk vasútjának megteremtésében is fontos szerepet vállalt, *180 éve született.* Ebből az alkalomból szeptember 21-én megemlékező estet rendezett a fővárosi *Jókai Klub.*

A szónok, *Varga György*, részletesen ismertette a „legnagyobb magyar" életének, munkásságának fontos mozzanatait, és hangsúlyozta az ország közlekedésének fejlesztésében kifejtett tevékenységét.

Az előadás után a hallgalóság nagy része a teremben maradt, és tovább beszélgettek Széchenyi István érdemeiről. Az előadó elmondta, hogy hamarosan *Széchenyi-múzeumot létesítenek Nagycenken*, és azt részben reformkori közlekedési eszközökkel fogják berendezni. **(séra)**

HÁMÁN KATÓ VONTATÁSI FŐNÖKSÉG:

Megszűnt a „pihenőnapvásár"

A vasút első félévi munkájának elemzése ismét ráirányította a figyelmet a gazdaságos üzemvitelre, a munkaerő-gazdálkodás gyengéire, többek között a kollektív szerződésnek nem ritkán ebből származó megsértésére. Ezt tette szóvá lapunban nemrég *Kajcsa József*, szakszervezetünk közgazdasági osztályvezetője, *Vezénylés a presszó falán* című cikkében, amikor a *dombóvári* vontatási főnökségen tapasztalt visszásságokra mutatott rá. A SZOT minapi ülésén elhangzott beszámoló is megállapította, hogy a túlórafelhasználás változatlanul emelkedő irányzatot mutat. *A szakszervezeti szervek elsőrendű feladata, hogy következetesen fellépjenek az indokolatlan túlóráztatás ellen, s megtegyenek mindent a dolgozók pihenő idejének csorbatalanságáért.*

Az említett cikkből kiindulva tovább vizsgáltuk a vontatási utazószemélyzet vezénylésének módját, különös tekintettel arra: *hogyan adják ki a dolgozók pihenőidejét, mit tesznek túlóráztatásuk elkerülésére?* Az egyik legnagyobb és legfontosabb szolgálati helyet, a *Hámán Kató vontatási főnökséget* kerestük fel kérdéseinkkel.

Sikula Miklós szb-titkár válaszából kiderült, *van hathatós ellenszer.* Az év elején náluk is nagy gondot okozott a sok túlóra. Abban az időben nem kevés dolgozó, gőz-, villamos-, Diesel-mozdonyon szolgálatot teljesítő vasutas szolgálati ideje megközelítette vagy meghaladta a havi 300 órát. Minden hónapban tekintélyes összegre rúgott a főnökségen a dupla órabérrel fizetett, pihenőnappal nem „helyettesített" szolgálati napok száma. Akadt mozdonyvezető, nem egy, akinek három pihenőnapját is pénzért „vásárolták meg" havonta. Ilyen körülmények között meglehetősen *romlottak a főnökség munkájának gazdaságossági mutatói, a dolgozók szociális normájának romlásáról nem is beszélve.*

Szakos István szolgálati főnök, a párt- és szakszervezeti vezetőkkel együtt sokat törte a fejét, hogyan lehetne ezen a helyzeten módszeresen változtatni. Bevonták a feladat megoldásába az önként jelentkező *Tóth István* mozdonyvezetőt is, s gyakorlati tapasztalatainak nagy hasznát vették. Közös erővel kidolgozták az *egyensúlyi szisztémát.* Az utazószemélyzet létszámához viszonyítva kiszámították: maximálisan hány pihenőnapot kell kiadni 24 óra alatt, hogy hónap végére ne maradjon pihenőnap-adósság, amit pénzért kellene megváltani, vagyis minden dolgozó megkapja *a kollektív szerződésben* munkája szerint előírt pihenőnapját. A 77-es szám jött ki a számítás eredményeként. Ezzel a 77 nappal gazdálkodnak most a mozdonyfelvigyázók. *A reggeli raporton mindig jelentik a vontatási főnöknek az aznapi pihenők számát, hogy állandóan ellenőrizhesse, sokra rúg-e vagy megmarad a kívánatos mértéken.*

Ha a mozdonyfelvigyázó nem tudja kiadni a pihenőnapot, a reggeli beszámoláson elfogadhatóan meg kell indokolnia, mi ennek az oka. Ilyenkor a főnök figyelmezteti: gondolkozzék, hogyan állítsa össze a fordát, hogy mindenki megkapja havi négy törvényes szabadnapját. Ha kétszeri figyelmeztetés ellenére, esetleg harmadszor is előfordul, hogy valakinek benn marad a pihenője, *a reszortvezető foglalkozik az üggyel, s a mozdonyfelvigyázóval együtt keresi a megoldás módját. Többszöri hiba esetén a mozdonyfelvigyázó prémiumelvonása következik.* Megjegyzendő, hogy a módszer bevezetése óta ez még nem fordult elő a főnökségen.

A pihenőnapok nyilvántartásának ezt a módját a tavasszal vezették be, és májusban már jótékonyan éreztette hatását. Nyár végére a 77 napon belül fokozatosan normalizálódott a kiadott szabadnapok száma. Ma már ott tartanak, hogy hó végére jóformán mindig teljesen megszűnik a pihenőnap-adósság. Legfeljebb 3—4 embernél „nem jön ki a lépés", ami a 700 főnyi utazószemélyzeti létszámot és a forgalmat tekintve elenyésző hiba. *De még figyelmesebb, okszerűbb vezényléssel, a kollektív szerződés előírásainak állandó szem előtt tartásával ezt is fel akarják számolni.*

Ezt a célt szolgálja az a pontosság is, amellyel a pihenőnapokat minden hónap végén előre kijelölik a következő hónapra, s erről *mindenkit értesítenek.* A kijelölt napot a dolgozók kérésére — indokolt esetben — megváltoztatják. De az illetőnek ezt legalább két nappal előbb kell kérnie. Így nem borítja fel a tervet, mert a közbeváltó személyzetet aszerint vezényelhetik.

Az is előfordul természetesen, hogy szolgálati érdekből kell változtatni a beosztás rendjén. Erről szintén *legalább 48 órával előbb* értesítik az érdekeltet.

Tokaji Gyula mozdonyfelvigyázót, aki nemrégen még maga is gőzmozdonyon teljesített szolgálatot, közben pedig a villamosmozdony-vezetői tanfolyamot is elvégezte, éppen munka közben találtuk, amint a jövő havi vezénylési grafikont készítette.

Kérdésünkre — *hogyan fogadták a dolgozók a szolgálati idő normalizálásának, a pihenőnapok kollektív szerződés szerinti kiadásának szigorú rendjét?* — elmondta, hogy a míg régebben a túlzott igénybevétel miatt zúgolódott a mozdonyszemélyzet, most akadnak olyanok, akik azért emelnek szót, mert megszűntek a duplán fizetett túlmunkanapok. Ezeknek a szakszervezeti bizalmiak segítségével megmagyarázzák, hogy *aki „eladja" pihenőnapjait, önmaga ellensége.* Veszélyezteti egészségét, nem képes kipihenni fáradtságát. Szolgálatban *lanyhul a figyelme, s ennek következtében baleset veszélyének teszi ki önmagát, vonatát, utasait, szállítmányát és vasutas társait.* A túlóráztatás rontja a vasút gazdaságosságát, akadályozza nyereségtervének teljesítését, *kisebbíti a nyereségből a dolgozóknak jutó pénzbeli, valamint szociális juttatásokat.* Érvelnek azzal is, hogy aki pénzzel megváltott pihenőnapra számít, jogtalan anyagi előnyökre pályázik, dolgozótársainak rovására.

A legtöbben megértik és elfogadják ezeket az érveket, s mind kevesebben tartanak igényt a pénzzel megváltott szabadnapokra.

Szász Ferenc

Bár már holnap kezdődne...!

Egy átépítés előtt álló pályaudvar gondjairól beszél Borszéki Ferenc szb-titkár

— *Jól van, anyám én elmegyek vasutasnak...* Majdnem három évtizede, hogy *Borszéki Ferenc*, a Kelenföldi pályaudvar szb-titkára kimondta a „boldogító" igent. A Borszéki családban, amelyben a családfenntartó vasutas volt, a 11 gyerek közül csak egy akadt, aki eleget tett az édesanya kérésének.

1942-ben került a Kelenföldire. A ma már ősz, energikus arcélű, de mindig segítőkész, jól megtermett titkárnak három gyermeke van. A legidősebb *Kunszentmártonban* él, építésztechnikus; a középső laboránsnő, a legkisebb most katona.

— *A három évtizedben, amit megszakítás nélkül itt töltöttem* — mondja — *a szakszervezeti munkának sokat áldoztam. Voltam bizalmi, munkavédelmi felügyelő, és harmadik éve vagyok a szakszervezeti bizottság titkára. Munkakörömet tekintve is dolgoztam már más területen; a forgalomnál átmenesztőként, és állomási tartalékosként a kereskedelmi szolgálatnál.*

Szomorúan mondja, hogy a pályaudvar, amely több mint 100 éve áll fenn, s még a Dráva—Száva—Adria vasút és a MÁV közös állomása is volt, főleg a legutóbbi évtizedeket tekintve, *nem sokat fejlődött.* A biztosítóberendezést némileg korszerűsítették, de egyébként a vasúti forgalmat nehéz körülmények között és munkaerő-gondokkal bonyolítják le.

A pályaudvarnak nagy szerepe van a dunántúli és a tiszántúli forgalom összekapcsolásában. Naponta mintegy 500 vonat halad keresztül, sőt a nyári hónapok csúcsforgalmában ez a szám 750-re növekedett. Havi 460 ezer körüli fizető utast tekintve, *naponta átlagban 30 ezren utaznak át.*

Egy kis számvetés a pályaudvarhoz tartozó legnagyobb üzemek forgalmáról: a *Tejipari Vállalat* napi 18 vagon tejet, tejterméket szállít Budapestre, kelenföldi rendeltetéssel. Pamut-, gyapot-, műrostszállítmány szintén sok érkezik a *Budai Pamutfonóba.* A *Lenfonógyár* kocsirakományú küldeményeit az utóbbi időben a külföldről importált modern gépek, gépsorok szaporítják. S hosszan sorolhatnánk még az ilyen üzemeket.

— *A régi típusú állomások iskolapéldája a Kelenföldi pályaudvar* — folytatja az szb-titkár —, *s ez a tény különösen nagy felelősséget hárít a vasút dolgozóira.* Büszkén mondhatjuk, hogy a nehézségek ellenére *balesetmentesen dolgoztak az idei nyáron is a kelenföldi vasutasok.* Pedig a 260 fős létszám már eléggé kevésnek bizonyult. Évről évre egyre több törzsgárdatag megy nyugdíjba, új, fiatal munkaerők pedig nem szívesen jönnek hozzánk. Nagy probléma ez, mert a több évtizedet itt töltött dolgozókra eddig mindig számíthattunk. Említhetek olyan neveket, mint *Pletscher József*, aki raktárosként 30 esztendeje végez nagyon lelkiismeretes munkát. *Rédai János* térfelvigyázó, szintén harminc évvel ezelőtt kezdte itt a pályafutását. Sokszor felvetődik bennünk a kérdés: *mi lesz, ha ők is megérdemelt pihenőre térnek?*

Budapest—Kelenföld állomáson mindössze 10—12 húsz év körüli *fiatal* ismerkedik a vasút munkájával. *Pénztárosok, váltókezelők, kocsirendezők. Nincs különösebb baj velük,* és ezt elsősorban annak tulajdonítják maguk is, hogy *az idősebb vasutasok tanácsaikkal szívesen segítik őket.*

A szakszervezeti munkára terelődik a szó:

— *A bizalmiak, tisztségviselők feladata egyre felelősségteljesebbé válik* — mondja Borszéki Ferenc. — Ha valaki a hivatását komolyan veszi, s azt akarja, hogy eredményesen dolgozzék, akkor nagyon „rámenősnek" kell lennie! Különben nem ér célt, nem tudja igazán képviselni a szakszervezeti tagok érdekeit. Ilyen feladatok adódnak szép számmal. Nemrég kellett kiharcolnunk például, hogy egy egyedülálló és egy férjes takarítónő gyermekét *MÁV-nevelőotthonba vegyék fel.* Sikerült. A házaspár esetében — a férj is itt dolgozik: kocsirendező — a fiú *Kőszegre* került. A másik gyerek, egy leány, most már *Kaposváron* tanul.

A segélyezési bizottság szintén körültekintően dolgozik. Jelentős szerepet tölt be a munkavédelmi felügyelő is. Ezen a poszton *Székely Gyula* őrködik, s gyakran végez ellenőrzéseket: *betartják-e a dolgozók a munkavédelmi előírásokat, kellő figyelemmel vigyáznak-e saját és dolgozó társaik testi épségére?*

A Kelenföldi pályaudvar olyan munkahely, ahol a vasutasok érthetően nagy érdeklődéssel várják az 1973-ra tervezett átépítést. Azt mondják: *bár már holnap kezdődne!*

— A fejlesztés iránya nem lehet más — fejezte be beszélgetésünket Borszéki Ferenc szb-titkár —, mint törekvés a gépesítésre. Az átépítés után majd nagyobb lehetőség nyílik a rendelkezésre álló munkaerők jobb és gazdaságosabb kihasználására, a munkakörülmények javítására. Addig azonban megfeszített munka, fokozott helytállás vár az itt dolgozó vasutasokra. Ennek tudatában igyekeznek is az iránt támasztott követelményeknek *a lehető legjobban megfelelni...*

Maros László

Fontos a pontos tájékoztatás

A *Magyar Vasutas* június 1-i száma hírt adott a szombathelyi területi bizottság mellett működő *nyugdíjas szakbizottság* példás munkájáról, az elért eredményekről. A cikkben foglaltakat saját tapasztalataim alapján én is megerősíthetem. Tapasztaljuk, hogy *a vasutasszakszervezet és területi bizottsága sokat tett az öregek megbecsüléséért, istápolásáért, szociális és kulturális körülményeik javításáért.*

Hiányoljuk azonban Szombathelyen, hogy *a legritkább esetben tartanak a szakszervezeti bizottságok nyugdíjas tagértekezletet, gazdasági vagy politikai tájékoztatót.* Szívesen vennénk részt például olyan értekezleten is, ahol nyugdíjas csoportunk gazdasági helyzetét, a rendkívüli segélyek, a tőlünk beszedett díjak elosztását, felhasználását vitathatnánk meg.

Ezek körül *elég sok a mende-monda,* s már csak ezért is fontos lenne az esetleges kétely elosztása, a tagtársak gyakoribb tájékoztatása.

Horváth Ferenc
nyugdíjas

Szocialista együttműködés

Magyar és csehszlovák vasútorvosok tanácskozása a Balatonnál

Éljen a CSD és a MÁV egészségügyi dolgozóinak szocialista együttműködése! — ez a jelmondat díszítette *Vonyarcvashegyen* annak a helyiségnek a falát, ahol szeptember 6—9. között a magyar és a csehszlovák vasúti higiénikus szakemberek tartották második találkozójukat. Ez az esemény tulajdonképpen folytatását képezte az 1971. május 18—21. között a csehszlovák Tátrában — *Csorbán* — megtartott tanácskozásnak. A résztvevők akkor megtárgyalták a két vasút *munkaegészségügyi, élelmezés-egészségügyi és járványügyi feladatait,* ezenkívül megtekintették a *kassai* vasúti kórházat, rendelőintézetet és a közegészségügyi—járványügyi állomást. S akkor született a megegyezés arról is, hogy ősszel Magyarországon rendeznek hasonló találkozót.

A Vonyarcvashegyre érkezett 20 tagú csehszlovák küldöttséget *dr. Lubojacky Miroslav*, a keleti vasútigazgatóság főorvosa és *dr. Lutonsky Boleslav*, a Közlekedésügyi Minisztérium főhigiénikusa vezette. Az értekezlet részvevőit *Szabó Béla*, a szombathelyi igazgatóság vezetője köszöntötte, majd *dr. Pánti Gyula* osztályvezető megnyitó szavaival kezdetét vette a tanácskozás.

Az első előadást dr. Lutonsky tartotta a CSD vasútegészségügyi szolgálatának szervezeti felépítéséről, az elért eredményekről. Ezt követően érdekes előadások hangzottak el korunk legjellemzőbb foglalkozási ártalmáról: *a zajról.* Beszéltek a csehszlovák vasútorvosok az általuk végzett élelmezés-egészségügyi vizsgálatok eredményeiről és a vasúti *személyszállítás mikrobiológiai* kérdéseiről is. A magyar kollégák hozzászólásai és kérdései nyomán hasznos vita alakult ki, amely hozzájárult egymás munkájának jobb megismeréséhez.

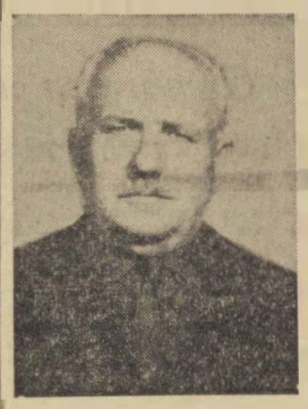
Végeredményben ez a találkozó is előbbre vitte a vasútorvosok előtt álló feladatok megoldását, *mindkét fél javára.* A vendégek megtekintették a *MÁV Közegészségügyi Intézet* mozgó laboratóriumát, közelebbről megismerkedtek a nálunk elért eredményekkel. Megállapodás született, hogy *a jövőben közös kutatási feladatokat tűznek ki, illetve hajtanak végre a két ország vasútegészségügyi szakemberei.* Közös feladat lehet többek között *az ember és a mozdony kapcsolatának komplex ergonómiai vizsgálata,* vagy *az átrakóállomások munkaegészségügyi és munkavédelmi tennivalóinak részletes felmérése, az üzemélelmezés és az utasellátás higiénéjének tanulmányozása stb.*

A vasutas dolgozók egészsége, élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében végzett, most elhatározott közös munkát értékelik majd a következő tanácskozáson.

(s)

AKTUÁLIS PORTRÉ

A „röntgenszemű" szakszervezeti titkár



Bohus György

KÖZVETLENÜL a pályaudvar mellett őröl az orosházi malom. Ott, ahol az ország export-lisztjének nagy része készül, mindig szükség volt és szükség lesz a vasutasok támogatására.

— *Sokszor vetik a szemünkre, hogy elavult, korszerűtlen a mi szakmánk* — mondja *Bohus György*, leltárszámadó. — *Erre mindig azt felelem: egy mozdonyvezető, egy fűtő és egy vonatkísérő az ország bármely részébe elszállít több száz tonna lisztet. Ugyanekkora kapacitásra hány gépkocsi és gépkocsivezető képes?*

Aki ilyen meggyőzően védi hivatását, az nagyon szeretheti azt, amit csinál.

— *Vasutas volt a nagyapám, apám és az lettem én is.*

1938-ban váltókezelőként viselte először az egyenruhát. Egy év múlva beosztották a segédtiszti tanfolyamra. 1942-ben már *Orosházi tanyák* állomásfőnöke lett. Innen került *Felsőugorra*, majd *Orosházára.*

— Ma már, ha bemegyek egy helyiségbe, rögtön látom, mi hiányzik. Ha csak egy szék nincs a helyén, észreveszem. Kérdezik is tőlem: *talán röntgenszemem van?*

1945-BEN belépett a vasutas szakszervezetbe. 1963 óta a titkári teendőket látja el.

— *Mióta csak Orosházán dolgozom, mindig gondot okozott a vasutasok egészségügyi ellátása. Kisszénásról, Gádorosról, Tótkomlósról jártak be az emberek Békéscsabára gyógykezelésre, kivizsgálásra. Arra gondoltam, miért ne lehetne nekünk, vasutasoknak, itt az állomás közelében egy rendelőt létrehozni. Volt egy kis telek, pont itt az irodám mellett, ami a legalkalmasabbnak látszott az építkezésre. Régebben ezen a helyen az AKÖV akart buszmegállót létesíteni. Fel is túrták a teret, aztán meggondolták magukat, és a területet átadták a békéscsabai tanácsnak. Nekem meg valami szeget ütött a fejembe. Bementem a városi kataszteri nyilvántartóba, és utánanéztem a dolognak. Kiderült: a terület a MÁV tulajdona.* (Bár hajdanában átadták a tanácsnak, ezt elfelejtették hivatalosan rögzíteni). *Miután felettes szervünk megadta az engedélyt, hozzáláttunk: a rendelő építéséhez. Erre jöttek a tanács építési osztályától, hogy hagyjuk abba a munkálatokat, mert ez tiltott építkezés. Nem hagytuk abba. Akkor beidéztek a tanácsházára. Fejemre akarták olvasni vélt bűneimet, mert én vezettem az építkezést, és mozgósítottam 50 vasutast társadalmi munkára. Csak amikor elővettem a tulajdonjogunkat igazoló írást, akkor tudták meg az építési osztály emberei, hogy kié is a telek.*

MA MÁR közel 300 vasutas veszi igénybe a korszerűen felszerelt rendelőt, amelyet a tervek szerint nemsokára bővíteni fognak.

— *Csaba Eleonóra doktornőt okvetlen meg kell említenem. Pap nem gyóntat olyan türelemmel, mint ahogyan ő hallgatja és kezeli betegeit...*

Jelenleg újabb tervek foglalkoztatják az szb-titkárt. A vasút kis épületet bérelt a várostól. Nyugdíjas klub működött benne és egy kocsma. A helyiek csak „Kismozdonynak" nevezték. Nemrég jött az új rendelet, amely az eddigi 117 forint bérleti díjat 1864 forintra emelte fel.

— *Sok pénz ez. Ilyen áron nincs szükségünk a „Kismozdonyra".*

Így született meg Bohus György fejében az ötlet. Az állomásépület emeletén levő oktató- és kultúrterem falát átvágni, sínen mozgatható, széthúzható és összecsukható ajtókat beszerelni! Így mindkét helyiség betölthető eredeti rendeltetését, de nagyobb ünnepség idején egy 90 ülőhelyes nagyterem áll a vasutasok rendelkezésére. A berendezést a szakszervezet vásárolja, az átalakítás költségeit a vasút fedezi.

NEHÉZ összeegyeztetni a társadalmi munkát a mindennapi kötelezettséggel. De Bohus György végzi mindkettőt becsülettel. Tizenegy éve nem volt leltárhiánya, és ami a közösség képviseletét illeti...

— *A múltkor kérdezte tőlem Szabó felügyelő, hogy mikor megyek nyugdíjba. Mondom: 73 őszén. Az ég felé emeli kezét; „hála Istennek, legalább nyugtom lesz magától...!"*

Horváth Kálmán

75 ÉVES A SZEGEDI MÁV NEVELŐOTTHON

Ünnepség, kiállítás, vezérigazgatói elismerés az évfordulón

Az ország első vasutas gyermekintézménye: a *Szegedi MÁV Nevelőotthon*, szeptember 23-án ünnepelte fennállásának 75. évfordulóját. Ebből az alkalomból *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója *meleg hangú levélben* — mint írta: *nagy megbecsüléssel — köszöntötte a háromnegyed évszázados intézmény valamennyi dolgozóját. Elismerését fejezte ki az otthonban végzett nevelőmunkáért, „amelynek nyomán kiteljesedik a társadalom gondoskodása”.* A miniszterhelyettes üdvözletét és jókívánságait küldte az intézmény növendékeinek is.

Ugyanilyen szeretettel fordultak a nagy múltú nevelőotthon felé Szeged város vezetői, a felügyelettel megbízott vasúti, szakszervezeti és művelődésügyi szervek, testvérintézmények képviselői, s természetesen az egykori növendékek is, akik közül részvételükkel sokan kifejezték hálájukat a volt „alma mater” iránt.

A díszünnepséget *Fülöp János*, a nevelőotthon igazgatója nyitotta meg, majd *dr. Rimóczi László*, a Vasúti Főosztály 3. szakosztályának vezetője mondott ünnepi beszédet.

Felszólalt *és ritkán hallott szép szavakkal*, de a meghatottságtól néha sírással küszködve mondta el emlékezéseit az egyik legöregebb diák: *Nagy Péter* nyugdíjas MÁV-intéző, akit a megnyitás évében, 1896-ban adtak be sok-növendékek tiszteletére, s valamennyit megajándékozta az évfordulóra kiadott, *A Szegedi MÁV Nevelőotthon története* című könyvvel, amelyet a nevelői kar közreműködésével *dr. Szabó Tibor, Gyuris István* és *Nagy Pál* írt. A kötet borítólapját az otthon jelenlegi növendéke, *Barabás Katalin* rajza díszíti. (Az ennek elismerését kifejező 600 forint jutalmat ő is az ünnepségen vette át, amikor kereken 40 ezer forint jutalmat osztottak ki a nevelőtestület tagjai, illetve az otthon dolgozói között.)

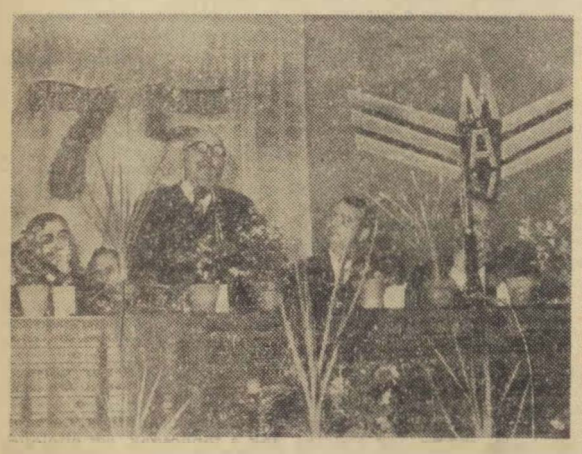
MÁV-nevelőotthon diákküldöttei, a városi iskolák, úttörőcsapatok képviselői.



Növendékek díszőrsége a felavatott emléktáblánál

A díszünnepség hivatalos részének befejezése után a *MÁV Hazánk Kórusa*, a szegedi *Vasútforgalmi, Gépészeti Technikum és Szakközépiskola*, valamint más iskolák diákjai adtak műsort.

K. J.



Nagy Péter bácsi beszél, aki 1896-ban már „kopogós csizmácskájú, kisbakter” volt Szegeden

(Laczkó Ildikó felvételei)

Délelőtt fél 10 órakor az otthon előcsarnokában *Acsai Mihály* szegedi területi bizottságunk titkára *felavatta a Vasutasok Szakszervezete emléktábláját*, amely sokáig emlékezetessé teszi a 75. évfordulót.

Ezt követően *Kiss Károly*, a szegedi vasútigazgatóság vezetője megnyitotta az otthon múltját és jelenét tükröző jubileumi kiállítást.

Mielőtt a vasutasok *Petőfi Sándor Művelődési Házában* megkezdődött volna a díszünnepség, *a nevelőotthon tantestülete fogadást adott a régi gyermekes vasutas szülei a „kopogós csizmácskájú kisbakterek”* szegedi internátusába.

A ma diákjai — akiknek Nagy Péter bácsi örökségül hagyta, hogy szeressék, becsüljék a nevelőotthont — *lelkes, szinte fergeteges tapssal ünnepelték a szónokot, s vele együtt az ország különböző részeiből összesereglett többi öregdiákot.*

A szegedi vasútigazgatóság KISZ-szervezete zászlót adományozott a 75 éves intézménynek, s erre sorba kötötték fel zászlószalagjukat a többi

Példátlan fegyelmezetlenség — *és a büntetés*

EGY FOKKAL ENYHÉBB, MINT AZ ELBOCSÁTÁS? ✦ HÁTRÁNYAI LESZNEK KÉT ÉVIG

Példátlan fegyelmezetlenség címmel lapunk augusztus 16-i számában beszámoltunk arról, hogy *Horváth József* főintéző, a budapesti vasútigazgatóság egyik vezető beosztású dolgozója *ittas állapotban botránytrendezett Isaszeg állomás forgalmi irodájában*, sőt magatartásával a forgalom biztonságát is veszélyeztette. Az eset súlyosságára jellemző, hogy *Horváth Józsefet az ügy kivizsgálásáig a rendőrség előzetes letartóztatásba helyezte.*

Később több külszolgálati dolgozó levelet írt szerkesztőségünkbe, rámutatva, hogy — bár Horváth Józsefet fegyelmi úton az igazgatóság felelősségre vonta, és büntetésből áthelyezte *Rákos* állomásra térfőnöknek — havi keresete több lett, ráadásul ezen a szolgálati helyen egy hónapot sem töltött el, amikor máris magasabb negyedévi prémiumban részesítették, mint hasonló beosztású kollégáit. *„Ez a fegyelmi büntetés ilyenformán csak jó összeköttetések révén születhetett meg”* — vélekednek a levélírók.

Törvénysértés nélkül

A felháborodás jogosnak látszik, ezért kikértük *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetőjének a véleményét is. Ő a következő tájékoztatást adta:

„Horváth József ellen Isaszeg állomáson elkövetett fegyelmezetlen magatartása miatt a MÁV Fegyelmi Szabályzat alapján az *áthelyezés székhelyváltoztatás nélkül* fegyelmi büntetést szabtuk ki. Ez a szankció a súlyos fegyelmi büntetések közé tartozik, amelynek hátrányait a dolgozó két évig kénytelen viselni a jogerőre emelkedés után. Ennél súlyosabb fegyelmi büntetés csak egy van: az elbocsátás. Ettől azonban eltekintettünk, mert nevezett *szakmai munkája, emberi magatartása ellen ezt megelőzően kifogás nem merült fel*, akkor sem, amikor az igazgatóság forgalmi osztálya létszámában dolgozott, és az igazgatóság egész területére kiterjedő, irányító, ellenőrzési joggal is felruházott munkakört töltött be. A fegyelmi úton történt áthelyezés *az alacsonyabb munkakörbe* Horváth Józsefet erkölcsileg is jelentősen sújtotta. Munkabérét természetesen ő is — mint minden megbüntetett dolgozó — a MÁV bérezési előírásai szerint kapja. Súlyosbítja a büntetést, hogy nevezett *eddig nappalos, központi beosztása helyett 12/24-es (éjjel-nappalos) fordulószolgálatot lát el, lényegesen kedvezőtlenebb munkakörülmények között.* Ha pedig még azt is figyelembe vesszük, hogy a Munka Törvénykönyve Mt. V. 88. §. 2. bekezdése és a MÁV Fegyelmi Szabályzat 29. §. 3. bekezdése szerint *„a dolgozót lehetőleg olyan munkakörbe kell beosztani, illetve áthelyezni, amelyben szaktudását, illetve szakmai tapasztalatait hasznosíthatja”*, akkor még inkább látható: a Horváth József ügyében kiszabott fegyelmi büntetés mértéke nevezett jelenlegi foglalkoztatása és bérezése *nem törvénysértő”.*

Jutalomból kizárva

Az igazgatóság vezetőjének írásbeli tájékoztatása külön nem tért ki a legutóbbi negyedévi prémiumra, amelyből Horváth József állítólag érdemein felül részesült. Ezzel kapcsolatban *Debreczeni Károly, Rákos állomásfőnöke* adott tájékoztatást:

— *Tudomásom szerint a Horváth József ellen hozott fegyelmi határozat nem tartalmazott olyan kitételt, hogy ki kell őt zárni a munkájával kiérdemelt prémiumból.* Állomásunkat egyébként jelentőségéhez mérten *munkahelyi pótlék* illeti, s ebből *minden dolgozó részesül* az érvényben levő előírások szerint. Egyszemélyi felelősségem tudatában és vezető munkatársaim egyetértésével a térfőnökök negyedévi premiumát úgy osztottam el, hogy *Szabó Imre* és *Kocsis József 350—350 forintot, Szécsényi Károly* és *Horváth József 400—400 forintot kapott.* Igaz, hogy Horváth József állomásunkon *nem dolgozta végig a tárgynegyedévet, de figyelembe vettem kiemelkedő szaktudását, gyakorlati tapasztalatát, végzett munkáját.* Tájékoztatásul ide kívánkozik még, hogy augusztus 20-ra állomásunk kollektívája 13 200 forint jutalomban részesült, s ebből *a fegyelmi büntetés miatt Horváth Józsefet teljesen kizártuk.* Ugyanakkor a másik három térfőnököt 300—400, illetve 500 forinttal jutalmaztuk meg. *Szó sincs tehát arról, hogy a fegyelmi büntetés nem érinti hátrányosan az ide helyezett Horváthot.* Szerintem azonban, ha életében egyszer valaki megbotlik, a fegyelmi büntetés után *más hátrány ne érje. A fegyelmi nem jelenthet üldözést...*

Az állomásfőnök véleményével szinte le is zárhatnánk a Horváth-ügyet, mert törvénysértés csakugyan „nem látszik fennforogni”. A kérdés mégis nyugtalanít bennünket: *vajon miért zúdult fel a közvélemény?* S bizony nem árt ezen egy kissé elgondolkozni.

Meddig terjed a humánum?

Való ugyanis, hogy egyetlen botlásért nem kell senkinek a nyakát törni, de az is tény, hogy *az emberi „botlások” nem egyformák.* Horváth József sajnos, *egyszerre nagyot botlott*, s amit ő tett, az könnyen járhatott volna beláthatatlan következményekkel. A humánum mégis elfogadható, ami abban nyilvánult meg, hogy *bíróság helyett* csupán fegyelmi bizottság elé állították. *A további humánum jogosságát azonban már méltán megkérdőjelezik az emberek...*

Kovács József

TÖBBET TÖRŐDNI A FIATALOKKAL...!

Egy szakszervezeti ifjúsági felelős gondjai Kecskeméten

Kecskemét állomás, szakszervezeti bizottságában *Bokor Henrik* szb-titkár arról beszél, hogy végre sikerült megfelelő ifjúsági felelőst találniuk.

— Tudja, nálunk mindenki úgy szerzi meg a becsületét, ahogyan dolgozik. A Kiskopádi Laci remek gyerek, jó vasutas, nem szégyelli megmondani véleményét, ha valami nem tetszik neki. Ezért gondoltunk rá a legutóbbi szakszervezeti választáson. Most a KISZ-csúcsvezetőségbe szeretnénk bejuttatni, hogy ő legyen az az összekötőnk az ifjúsági szervezettel.

Az állomás Szeged felőli végén, tolató szerelvények között találok rá a neccinges, szőke tolatásvezetőre. A tűző napon sötétkék vasutas sapkája alól patakokban folyik a verejték.

Kevesen vannak

— Nem könnyű munka ez — mondja. *— Pláne, ha kevesebben vagyunk, mint kellene...*

Rövid beszélgetésre félrevonulunk az új öltözőbe, ahol korszerű mosdó is van a kocsirendezők számára.

— Ne nézzen körül, mert iszonyú a piszok és a rendetlenség. Takarítónőnk nincs, az emberek meg nem sokra becsülik a szép, új épületet.

Valóban, alig lehet leülni a sok, szétdobált szeméttől.

— Látja, ez itt az egyik legnagyobb baj — folytatja gondolkodásnyi szünet után. *— Kevés a munkaerő, ezért mindenféle ember helyet talál a vasútnál.*

— Maga is fiatalember, csak nemrég jöhetett.

— Huszonhárom éves múltam, de már öt éve dolgozom az állomáson. Egyébként pék a szakmám. Nagykőrösön szabadultam, majd Alpáron és Lajosmizsén dolgoztam. Jól fizettek. 3000—3500 forintot is megkerestem, csak hát 280—300 órát kellett dolgozni.

— Hogyan került a vasúthoz?

— Már nem is tudom. Azt hiszem, valamelyik ismerősöm ajánlott. Egy barátommal jöttünk, de ő már lelépett, elment a Szegedi Házgyárhoz. Nemrég meghalt a nagyapám, eladtuk a Bócsai-tanyát és az edesanyámmal beköltöztünk Kecskemétre. Most már végképp ide kötődtem.

— Pénzét is megtalálta?

— Kétezerötszáz körül keresek. A pénz megvan, az nem okoz gondot, de kevesen vagyunk, és így sok a munka. Meg aztán tanulni szeretnék. Jelentkeztem segédtiszti tanfolyamra, de elutasítottak azzal, hogy megszűnt.

— És a középiskola?

— Amikor pék voltam, már jártam technikumba Budapestre, de nem birtam. A tanárok is engedték, hogy a pékek hátul üljenek és aludjanak. Itt is az a baj, hogy fárasztó a munkám.

Segíteni akar

— Mint szakszervezeti ifjúsági felelősnek, van-e valami terve a KISZ-szervezet patronálására?

— Többet kellene törődni a fiatalokkal, mert egyre fogy a számuk. Mióta itt vagyok, még nem kapott közülünk lakást senki. Abban szeretnék valamit segíteni, hogy a vasút ismét vonzóbb munkahely legyen az ifjúság számára.

— Most nem az?

— Sajnos, nem. Ha dolgoznak a fiatalok, nincs ellenük panasz. Ügyesek... De gyakran előfordul, hogy a hét végén „elfeledkeznek” szolgálatra jelentkezni. Igaz, ez az idősebbeknél is előfordul, amikor fizetést kapnak és kocsmáznak.

— Szóval, van mit tenni.

— Van, éppen elég. Nemrég jöttem haza az NDK-ból, megvártak a gazdasági és társadalmi feladatok. Főként a KISZ-választás előkészítése. Szakszervezeti bizottságunk szeptember 13-án tárgyalta a tennivalókat. Már fogalmazom is magamban, hogyan tudnék hozzájárulni a választások és a kongresszusi felkészülés sikeréhez.

Közös gond

— Eddig mire jutott a „felmérés”-ben?

— Új, dolgosabb csúcsvezetőség kell, és fel lehetne újítani a klubéletet, persze, gazdagabb politikai, közművelődési tartalommal. Elevenebb kapcsolatot szeretnénk kialakítani a főnökséggel, hogy közös gonddá tegyük az ifjúsággal való törődést, a vasutas utánpótlás megfelelő biztosítását.

Sz. T.

Megújult vasút a zalai dombok között

Miközben egy-egy jelentéktelen szárnyvonal megszüntetéséről hallunk, tanúi lehetünk a fontosabb vasútvonalak nagyarányú fejlesztésének is. Nem olyan régen például „zötyögő vicinálisok” közlekedtek *Ukk—Zalaegerszeg* között, de a nemrég végrehajtott korszerűsítés nyomán a *Dunántúl egyik legjelentősebb vonala lett az itt húzódó vasút.*

A napokban vágánygépkocsin végigutaztam ezt a szakaszt — ismerkedtem az ott dolgozó vasutasokkal, a vasúti berendezésekkel, épületekkel —, s tapasztalataimat ezúton adom közre.

Négy új állomás és két megálló épült a helyenként új nyomvonalon haladó vasút mentén, Zala festői dombjai között. A legtöbb helyen korszerű, dominó rendszerű biztosító berendezés működik, s a korábbinál jóval gyorsabban közlekedő szerelvényekre *járdaszigetekről* lépnek fel az utasok.

Ezt láttam *Zalabér—Batyk* állomáson is. Az új szolgálati helyen könnyebb a vasutasok munkája. Többek között pályafenntartási telepet alakítottak ki, s a fizikai munka jó részét gépek végzik. Ez a létszámgondokon is enyhít. Meglepett az állomáson tapasztalható *rend, tisztaság.*

Következő megállásunk színhelyén, *Pókaszepetk* állomáson — amely véleményem szerint a vonal legszebb, legsikerültebb felvételi épülete — még ennél is nagyobb tisztaság fogadott. A főnökkel és a forgalmi szolgálattevővel arról beszélgettünk, hogy *az új vasútvonal kedvezően hat az utazóközönségre.* Túlzás nélkül állítható: *formálja a környező tájat és az embereket.* A tetszetős, mindig rendben tartott állomásokra a legtöbb utas vigyáz. Pókaszepetk vasutasai három környező falut szolgálnak ki, s jóformán mindenki ügyel a szép állomás rendjére, épségére. Többfelé láttam, hogy a falvak hozzáalakulnak, „közelednek” az új állomásokhoz. Még az építészetben is érezhető a hatás: *a modern vasúti épületek több falusi emberrel megkedveltetik a korszerű formák alkalmazását családi házuk építésénél.* Több vasútra nyíló utca épül a közeli falvakban.

Szóba került azonban az is, hogy *a településektől távoleső állomások forgalmi szolgálattevőinek éjszakai biztonságáról minél előbb gondoskodni kellene.* Ma már számos helyen a dominó-berendezés az egyetlen „társ” ebben a napszakban, s rágondolni is rossz, mi történne, ha a szolgálattevőt rosszullét fogná el, vagy valaki megtámadná, esetleg ki akarná rabolni a pénztárt? Ő zalaiak szerint *riasztoberendezéssel kellene összekötni a közeli főnöki vagy egyéb vasúti lakást és a forgalmi irodát.* Pókaszepetk nem az egyedüli állomás, ahol viszonylag messze — egy erdőn túl — van a település. Panaszkodtak azért is, mert a szép új állomásokon *néhány kisebb munkát még nem fejeztek be.* Nem mindenütt burkolták le például a szigetperonokat, s emiatt *porosak, sárosak.* A korszerű biztosító-berendezés sem készült még el néhány helyen.

Zalaszentiványon, ezen a nagy forgalmú, új körzeti állomáson a korábbinál is nagyobb a „nyüzsgés”. A Zalaegerszeg közelében, a Szombathely—Nagykanizsa közötti fővonalon fekvő állomás nagy átmenő forgalmat bonyolít le, s *három falu vasúti közlekedését biztosítja. Emelkedik áruforgalma*, ami a körzeti állomások életrevalóságát bizonyítja. A Közúti Igazgatóság 500, a Tanácsi Építőipari Vállalat 1000 négyzetméter új rakterületet bérelt nemrégen. A havi kocsiforgalom eléri a 250-et.

Az állomásfőnök megjegyezte: *— Néha nemkívánatos események is történnek. Nemrégen az egyik nevelőotthonból megszökött három „jómadár”. A súlyos büntettekkel terhelt fiatalkorúakat mindenfelé keresték a hatóságok, s szóltak a vasutasoknak is: segítsenek a kézrekerítésükben. Egy idő múlva megjelent a „trió” a váróteremben. Az állomás dolgozói értesítették a rendőröket, és méltó helyre juttatták a renitenskedőket.*

A megújult vasúton zajlik az élet. Nagy eredmény, hogy az országnak ebből a távoli, délnyugati csücskéből is *kultúráltabban, gyorsabban* utazhatnak az emberek a fővárosba és hazánk más tájaira.

Sz. T.

Önmaguktól nem születnek eredmények

Brigádvezetői tanácskozás Szombathely állomáson

Tanácsteremmé alakult át néhány órára szeptember 17-én Szombathely állomás ebédlője. A szocialista brigádok vezetői ültek össze, hogy értékeljék az eddig végzett munkát, és megbeszéljék további feladataikat.

Az állomás brigádéletének mérlegét *Horváth József*, a szakszervezeti bizottság titkára vonta meg. Azzal kezdte, hogy a szocialista brigádok munkája kiegyensúlyozottabb, *tevékenységükben csökkent a kampányszerűség.* A korábbi évekhez képest kevesebb brigád nevezett a kitüntető címek elnyeréséért folyó versenybe, mert *magasabbra emelték a mércét.* Az utazó szolgálatnál 10 brigádban 110 vonatkísérő, a forgalmi nem utazóknál 7 brigádban 155 dolgozó, a kereskedelmi szolgálatnál 11 brigádban 131 brigádtag, az adminisztratív munkát végzőknél 3 brigádban 23 dolgozó vesz részt a szocialista brigádmozgalomban.

Legfontosabb a példamutatás

— *A szocialista brigádoknak minden körülmények között olyan munkát kell végezniök* — hangsúlyozta — *amivel jó példát mutatnak.* Néha előfordul, hogy nehezen érvényesül a nevelőhatás. Az egyik rakszerműhelyi brigád arra kényszerült, hogy néhány tagot, akik nem végeztek szocialista brigádtaghoz méltó munkát, időlegesen kizárjanak a kollektívából. A határozott fellépés gondolkodóba ejtette a „renitenskedőket". *Változtattak magatartásukon,* s ma már ismét a brigád teljesértékű, eredményesen dolgozó tagjai.

Döntően közrehatott a szocialista brigádmozgalom abban, hogy Szombathely állomásnak most sem kell szégyenkeznie teljesítményei miatt. A csaknem 70 főnyi létszámhiány, a Bp. Ferencváros állomásnak a 23 kirendelt dolgozó útján nyújtott segítség mellett is eredményes az állomás munkája, amiért a közelmúltban 170 ezer forint jutalmat oszthattak szét.

A szocialista brigádtagok között 12 pártaktivista, 80 szakszervezeti tisztségviselő és nyolc KISZ-vezető található. Az elmúlt oktatási évben 180 brigádtag járt szakszervezeti politikai iskolára, 50 vett részt ismeretterjesztő előadásokon, 11-en középiskolában, 7-en felsőoktatási intézményekben tanultak. Viszonylag kevés (100) a rendszeres színház- és mozilátogatók és a rendszeres olvasók (90) száma. De különösen feltűnő a „tartózkodás" az egyébként is kötelezően előírt általános iskolai végzettség megszerzésétől. *A múlt oktatási évben mindössze egy dolgozó végezte el a VIII általánost,* pedig az állomáson 300 olyan vasutas található, aki még nem törlesztette ezt az adósságát...

A közeli napokban kerülhet sor arra, hogy a brigádok megújítsák az állomási könyvtárral kötött szocialista szerződéseiket.

Többet kezdeményezzenek a szocialista brigádok és tanúsítsanak nagyobb aktivitást a meghirdetett társadalmi rendezvényeken való részvételben. Hogy miért és miben? Részletesen szólt erről Horváth József. Felhívta a figyelmet a naplóvezetés *(a vállaláson kívül teljesített munkák se maradjanak ki!)* fontosságára is.

Félre a sablonokat!

A vitában elsőnek *Kádár István* vonatkísérő szocialista brigádvezető szólalt fel. Brigádjukban sok a vidéki, s ez megnehezíti a kulturális jellegű felajánlások teljesítését. Gyűlésükre is rendszerint csak akkor tudnak időt szakítani, amikor a várakozó helyiségben találkoznak a brigád tagjai. *Jó eredményeket könyvelhet el a brigád a munkásvonatok menetrendszerűségének javításában és a balesetek megelőzésében.*

Papp János forgalmi műhelybizottsági titkár a szocialista brigádok fokozott segítésére tett ígéretet, és elismerését fejezte ki azért, hogy *az állomás dolgozói 28 takaróval járultak hozzá a hős vietnami nép megsegítéséhez.*

Kiss József V. párttitkár a mozgalom fejlődését értékelve hangoztatta, hogy *ma már nem fogadhatók el a sablonos vállalások,* de támogatást érdemel minden kezdeményezés, amely a munka előbbrevitelét, a dolgozótársak megsegítését célozza, tehát ami közös ügyet szolgál. Helyeselte azt a javaslatot, hogy *már december végére készítsék el a jövő esztendőre szóló felajánlásaikat a szocialista brigádok.* Ezzel folyamatosabbá válhat a mozgalom lendülete.

Tapasztalat — bár korántsem pozitív előjelű —, hogy a legtöbb 10—12 tagú brigádban *2—3 ember csak „csönd es szemlélője" a többiek igyekezetének. Jogos igény, hogy aki nem „húz", az elismerésben se részesüljön.* Többen egyetértettek a javaslattal, *hogy a szakszervezeti közgazdasági bizottság negyedévenként rendszeresen hívja össze tanácskozásra a szocialista brigádvezetőket.*

Novemberben rendezendő szakmai vetélkedőjük alapos előkészítésére hívta fel a szocialista brigádvezetőket *Antal András,* az szb. tagja, a rakszerműhely aranyjelvényes szocialista brigádjának vezetője.

„Figyelmünket most a zökkenőmentes munkára, a vasút nehézségeinek leküzdésére kell koncentrálnunk" — mondotta *Borsos János* vezénylőtiszt. — A vezénylés több támogatást vár a szocialista brigádvezetőktől, hiszen néha alig van ember, aki minden szempontból megfelel, vagyis tehervonathoz is beosztható vonatvezetőnek A sirásnak, panaszkodásnak semmi helye: *csak jobb munkával oldhatók meg a problémák!*

Pálmai János, a brigádok szakmai tanácsadója a naplóvezetés, az *önértékelés* fontosságáról beszélt, és arra hívta fel a figyelmet, hogy a *vállalt újításokról se feledkezzenek meg a mozgalom résztvevői.* Azt is szóvá tette, hogy *a legtöbb brigádnak nincs patronálója. A szombathelyi igazgatóság dolgozói felajánlották ezirányú segítségüket. Nagyon hasznos lenne, ha az állomás szocialista brigádjai ezt jobban igényelnék.*

Menetrend szerint, biztonságosan

A balesetek megelőzésére irányuló erőfeszítés eredményeivel kezdte felszólalását *Szelestey Elemér* állomásfőnök. *A munkavédelmi őrök nagyon sokat segítettek abban, hogy 18-ról 3-ra csökkent a balesetek száma.* Kérte a brigádokat, hogy szolgálati helyük szocialista megőrzésével is segítsék a vezetést, hiszen a rend és a tisztaság fejlesztése közös érdek... Az őszi forgalom idején *további javulást kell elérnie Szombathely állomásnak a tehervonatok indításában, a vonatközlekedési terv teljesítésében.* Azokkal szemben akik az értekezletek „sűrítésében" látják a színvonal emelésének útját, hagyoztatta: *„Kevesebb értekezlet legyen, de több eredmény!"* S utalt arra a jó kezdeményezésre, amikor a közelmúltban megszervezték az állomás váltóinak „nagytakarítását", és *egyszerre 40 szocialista brigádtag végezte ezt az önként vállalt munkát.* Kérte a szocialista brigádok idősebb tagjait, hogy *vegyék pártfogásukba a fiatal kocsifelírókat, fékezőket, akik ezáltal könnyebben megtalálják helyüket a vasúton.*

Az idézetteken kívül *Gaál Imre, Simon Jenő* és *Nagy Imre* brigádvezetők felszólalása is több, a szocialista brigádmozgalom javára hasznosítható tanulsággal szolgált. Talán a legfontosabb: *a mozgalom nem önmagáért van, hanem az emberekért,* a magasabb színvonalú, közös eredményekért. De ezek az eredmények nem önmaguktól születnek, hanem azáltal, hogy szívvel-lélekkel megharcolnak értük a szombathelyi vasutasok.

L. J.

MEGTÖRT A JÉG!

HÁROM NŐ MISKOLCON, A VIZSGÁLÓ-FŐKALAUZOK KÖZÖTT

A dolgozó nők számos helyen panaszolják, hogy még mindig nem kezelik őket egyenrangúan a férfiakkal. A miskolci igazgatóság területén már megtört a jég. Az igazgatóság szakmai és mozgalmi vezetői az erkölcsi és anyagi megbecsülésen kívül számos tanfolyam megrendezésével segítik hozzá a dolgozó nőket, hogy képezzék magukat, és magasabb beosztást kaphassanak.

Az idei év tavaszán első alkalommal képeztek ki női fővizsgálókat. Ez a beosztás eddig a férfiak kiváltsága volt. *P. Tóth Lajosné, Kiss Józsefné és Szemán Istvánné* vonatvezetőre, illetve jegyvizsgálóra esett a választás. Ők a vasút első vizsgáló-főkalauznői. Nemcsak azért osztották be őket erre a nehéz és felelősségteljes munkára, mert szakmailag jól képzettek, s mind férfi, mind pedig nődolgozó társaik között megbecsülésnek örvendenek, hanem azért is, mert az igazgatóság szakmai és mozgalmi vezetése örvendetes módon felismerte: olyan munkaterületen, ahol ma már többnyire nők dolgoznak, ott a felügyeletet, az ellenőrzést is az arra rátermett nőkre kell bízni.

A fővizsgáló nők jó munkájukkal máris bebizonyították, hogy rászolgáltak a bizalomra. Férfi fővizsgáló kollégáik és feletteseik is elismeréssel nyilatkoznak munkájukról.

Kisvárdai János

Brigádok a főváros kapujában

Rákos állomás dolgozói a személyszállító vonatok pontosságáért

Rakos. Ez a pályaudvar az Észak- és Kelet-Magyarországról érkező, illetve az arra induló vonatok budapesti kapuja. *Forgalmas csomópont.*

Debreceni Károly állomásfőnökkel az igen mostoha körülmények között itt dolgozó 216 vasutas életéről: eredményeikről, gondjaikról beszélgetünk. Jellemző, hogy közülük csupán tízen laknak a fővárosban, a többiek 80—130 kilométernyi távolságról járnak be. Még a főnök sem lakik helyben.

— *A jóra vagy a rosszra kíváncsi?* — kérdezi mosolyogva.

— Mindkettőre.

— *No, akkor essünk túl először a nehezén* — mondja, és máris kívülről mutatja az apró ablakos, barakkszerű felvételi épületet:

— *Tessék nézni: a teteje kátránypapír, „csatornarendszere" olyan, hogy amint megered az eső, nyakunkba folyik a víz...*

Csak egy kis renoválás

Ezután sorra benézünk valamennyi helyiségbe. A fűtésre hasas vaskályhák szolgálnak, a napfényt a neoncsövek világítása pótolja. Az oktatóterem a „mindenesszoba": itt tartják az eligazítástól kezdve az ünnepi rendezvényekig bezárólag valamennyi hivatalos és kulturális összejövetelüket. *Jó, ha ötven ember befér.* A falakon penészfoltok. A váróteremnek legalább 150—200 embert kellene befogadnia, ehelyett körülbelül 35—40 utas fér el benne.

— *Itt valamikor egy rettenetesen csúnya marhavagon állt, az volt a pótváróterem* — állunk meg a váró mellett. — *Társadalmi munkával magunknak kellett kiásni és eltávolítani, hogy inkább növényekkel, padokkal népesítettük be a helyét.*

A felvételi épület környékén és a szolgálati helyiségekben sok a virág, *s mindenütt rend, tisztaság.* Amikor megemlítem, hogy ez mennyire tetszik, mert bizonyára azt is tükrözi, hogy az itt dolgozó vasutasok szeretik állomásukat, Debreceni Károly egyetértően bólogat.

— *Erre mi sokat adunk, ha már a nagyon régen hiányolt korszerű felvételi épületre még a negyedik ötéves tervben sem számíthatunk. Mindössze 250 ezer forintot szavaztak meg a renoválásra, ami bizony édeskevés* — magyarázza a főnök. — *Így hát tisztasággal, renddel igyekszünk pótolni a „lényegei". De most már a jóról is beszéljünk...*

Büszkén mutatja a néhány évvel ezelőtt épült, makulátlanul tiszta laktanyát, majd a korszerű rendelkező toronyban az integra-dominó biztosítóberendezés jelfogó termét, az emeleti műszerfalat, illetve a kezelőasztalt.

— *Egész Magyarországon csak hat nagy állomáson van még ilyen* — mondja, s a majdnem száz ember munkáját helyettesítő berendezés vágányhálózati tábláján pillanatonként gyulladnak ki a jelzések.

Őszintén szólva

A főnöki szobába visszatérve már *Katona János* forgalmi oktatótiszt, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse vár. Őt a szocialista brigádok életéről, s főként arról kérdezem: *hogyan tudják teljesíteni kulturális vállalásaikat a több mint 100 kilométeres körzetből bejáró vasutasok?*

— *Őszintén szólva: sehogy* — válaszolja Katona János. — *Legalábbis nem úgy, mint a szerencsésebb körülmények között dolgozók. Öt brigádunk tagjainak mintegy 90 százaléka családos, középkorú ember, és örülnek, ha a 12 órai szolgálat, a hosszú utazás és az otthoni munka után a televízió elé ülhetnek. De higgye el, hogy mi a szocialista módon dolgozni, tanulni és élni! — elvet szigorú értelmében fogjuk fel. Az utolsó öt évben például nem volt közfeltűnést keltő balesetünk, gazdasági feladatainkat állandóan élüzem-szinten teljesítjük. Ami pedig kulturális vállalásainkat illeti, ebben főleg a továbbképzésre, a szakvizsgák megszervezésére, a szakszervezeti és a pártoktatásra fektetjük a súlyt. Nálunk kivétel nélkül mindenki szervezett dolgozó.* Évente több szakszervezeti rendezvényt is tartunk, amelynek az a célja, hogy a vezetők és a beosztottak jobban ismerjék egymás gondjait. Ennek kedvező hatása megmutatkozott például a szeptember 19-én megtartott csomóponti műszaki konferencián és az azt követő termelési tanácskozásokon, amikor *is a személyszállító vonatok menetrendszerűségére, az utazás kulturáltságának javítására tettek felajánlást a brigádok.* Az a célunk, hogy *indokolatlan feltartóztatások nélkül, pontosan bocsássuk át az állomásunkat naponta érintő 80 munkásvonatot és a többi expressz-, gyors- és távolsági személyvonatot.* A vállalás teljesítése mintegy 50 000 utas érdeke, hiszen a hatvani vonalról húszezer, Szolnok—Nagykáta felől harmincezer dolgozó jár Budapestre naponta...

Egy jókívánság

Közben néhány brigádnapló is előkerül. A B-túr *Petőfi*-brigádjának bejegyzései között több mozilátogatás, a vietnami kiállítás megtekintése, közös szórakozás, kirándulás is szerepel.

— *Sajnos, nem minden brigádunkra jellemző az efféle kulturális vállalások teljesítése* — veszi át ismét a szót az állomásfőnök —, *de ez nem csupán az akaratukon múlik.* Az okokat már elmondtuk. Egyet azonban kijelenthetek: *minden állomásnak ilyen közösségi szellemet kívánok!* Az egymáson való segíteni akarásnak csak egyik példája, hogy *László Mihály* forgalmi szolgálattevő családi házának építéséhez az A-túr majdnem valamennyi brigádtagja kivonult. S ha figyelembe vesszük a sajátos körülményeket, s mindazt, amit most a saját szemével is láthatott, talán nem szerénytelenség, ha azt állítom: *mindent megteszünk annak bizonyítására, hogy itt több mint kétszáz ember igazi szocialista módon él és dolgozik...*

L. Simon Zsuzsa

Szocialista módon dolgozni, tanulni, élni!

Másfélszáz brigád versenyez az Északi járműjavítóban

Ki ismeri Julius Fucsik nevét?

Amikor *Lovas Imre* művezető 1964-ben kérte az újonnan alakult brigádot, hogy a cseh költő és hazafi nevét viseljék, a javítók — bár helyeselték — megvakarták a fejüket. Névadójukról bizony még ők sem hallottak. Azóta történt egy s más a MÁV Északi Járműjavító Üzem 10 B. osztálya *villamosmozdony-javító* brigádjának életében. Még alakulásuk évében kiérdemelték a szocialista címet, egy év múlva megszerezték a zászlót, 1969-es munkájuk jutalma bronzplakett lett, és az elmúlt évi munkájuk alapján az idén *beléptek az aranykoszorúsok táborába.* Most újabb feladatok megoldása vár rájuk.

Mit kell tenni?

A brigádvezető, *Szedlár István* 26 éve tagja a pártnak és a szakszervezetnek, de már a háború előtt kapcsolatban állt az ifjúmunkás-mozgalommal.

— *Nekem három szenvedélyem van: a munka, a család és a Fradi* — mondja —. *Részeiben és egészében is szívemhez nőtt valamennyi. A fiam tizenöt évvel ezelőtt kitűnőre végezte az általános iskolát. Jelentkezett a technikumba, de visszautasították. Nem protezsáltam, az biztos. Később kérdezte is az igazgató: „miért nem szólt az elvtárs?" Miért szóltam volna? Így hát szakmát tanult a gyerek, bevonult, leszerelt, és akkor látott hozzá a középiskolához. Én csak akkor fogtam a kezét, ha rossz irányba indult. Így vagyok a brigádommal is. Hagyom őket, hadd valósítsák meg elképzeléseiket, és ha úgy alakul a helyzet, mondom nekik: „ne a kocsmába menjünk, rangadó van a Stadionban", vagy: „ma nyílt egy szép kiállítás". A fiatalabbakat pedig biztatom: „tanuljatok, mert úgy jártok, mint én a fiammal. Hiába van 45 munkás év a vállamon, vitáinkban ő az iskolában szerzett tudománnyal érvel, és én rendszerint alul maradok".*

Persze, nincs szüksége Szedlár Pista bácsinak arra, hogy igazát gyakran kelljen védeni. Megbecsült, elismert dolgozója üzemének. Brigádvezető, és a szakszervezet termelési felelőse, közben a két keze mindig olajos.

— *Manapság már más körülmények között dolgozunk, mint régen* — magyarázza. — *Elég csak arra gondolni, mi volt itt pár évvel ezelőtt. Ágyúkályhával melegítettünk. A hátunkat égette a tűz, az arcunk pedig fázott. És mi van ma? Gépek, üvegtető, központi fűtés. Persze, hogy így könnyebb jobb munkára, mozgalmi feladatokra serkenteni az embereket.*

Valóban könnyebb.

Az 1971-es esztendőben 144 brigád indult a szocialista versenymozgalomban. Közülük 70-nek oklevele, 11-nek zászlója, 38-nak bronz-, 76-nak ezüst- és kettőnek aranykoszorúja van. Két brigád pedig megkapta a *MÁV kiváló brigádja* címet.

A vállalások már november 7-re is elkészültek, és a munkaügyi osztály iratszekrényében várják az időt, amikor kiderül, miképp váltak tettekre a fogadkozások.

A vállalások fajsúlya

A *Ságvári Endre* brigádot *Kecskés Sándor* vezeti. Vállalásai közé sorolja a különböző újságok előfizetését. Az ő brigádjába tartozik *Kocsis László,* aki megfogadta, hogy kedvenc csapatának bajnoki meccseit az esetleges balsikerek ellenére is látogatja. Nem kétséges — ismerve az NB I-es mérkőzések színvonalát — hősiesnek, a brigádmozgalom szempontjából mégis *túl egyszerűnek* tűnik ez az elhatározás. Persze, azért akadnak nehezebb fajsúlyú vállalások is. Ezek közé tartozik, hogy a szocialista brigádmozgalomban részvevőknek havonta egyszer szakmai továbbképzést tartanak a brigádokat patronáló gazdasági vezetők. Az előadások célja: a munkaterületeken használatos technológiai és műszaki ismeretek minél pontosabb elsajátítása.

A *Kandó Kálmán* ifjúsági szocialista brigád a *MÁV kiváló brigádja.* A próbaterem 17 főnyi kollektívájából *mindenki tanul.* Van, aki középiskolában, mások különböző tanfolyamokon. *A hármas jelszó minden követelményének eleget tesznek a brigád tagjai.* Mégis van újabb és újabb gond. A brigád 1962-ben alakult, ám az akkori gárdából csak a jelenlegi vezető, *ifjabb Nyiráti József* maradt itt hírmondónak. És a többiek? Mivel fiatalok, és mert állandóan képzik magukat, *önmaguk előtt nyitogatják a kapukat.* Gazdasági vezetőkké válnak, művezetők, üzemmérnökök lesznek, képességüktől, iskolai végzettségüktől függően. Aztán ott a honvédség. A kétévi katonáskodás újabb kiesés. És tagadhatatlan, hogy a *ktsz-ek, termelőszövetkezetek elszívó hatása ebben a korszerű üzemben is érvényesül.* S kiket csábítanak? Természetesen a fiatalokat, a jó szakembereket. A Kandó brigád pedig csak ilyenekből áll...

Lehet magasabb a mérce?

Kurucz Imre, munkaügyi előadó, a szocialista brigádverseny üzemi felelőse mondta:

— *Nem szabad a fellegekbe engedni a mozgalmat.* Azt akarjuk, hogy itt a földön történjenek a vállalások, és akik teljesítik azokat, ne legyenek szentek. Célunk azonban továbbra is *a szocialista embertípus kialakítása.* A mozgalom eljutott oda, hogy *akár magasabb is lehet a mérce. Üzemünk munkásai, szocialista brigádjai készek, alkalmasak arra, hogy a mindennapok „apró munkáját" jobban elvégezve hajtsák végre a ma forradalmi tetteit. Képzettségük nőttön nő, de ezzel párhuzamosan mindnyájuknak sokkal több időt kell fordítanunk az elgondolások* — a gazdasági és a politikai feladatok — *konkrét, gyakorlati végrehajtására. S a további út keresésében méltán számíthatunk üzemünk szakszervezeti bizottságára is...*

H. K.

Van pénz, de nincs igény?

A szakszervezetek érdekvédelmi tevékenységének szerves része a dolgozok nevelése, műveltségi szintjének állandó emelése. E nevelőmunka különböző formában és különböző eszközökkel valósul meg. A kitűzött nevelési cél kielégítéséhez a szakszervezeti bizottságok költségvetésükben *megfelelő anyagi alappal* rendelkeznek.

Az ismeretterjesztésre tervezett összegek felhasználását vizsgálva, igen lehangoló képet kaptunk. *A költségvetésekben biztosított anyagi alapnak az elmúlt félévben csupán 27 százaléka került felhasználásra.* Ez azt igazolja, hogy a szakszervezeti bizottságok túlnyomó többsége nem foglalkozik súlyának megfelelően ezzel a fontos, a dolgozók művelődését szolgáló, nevelési formával. A vizsgálatok során sokszor hallani azt az érvelést, hogy azért nem tudnak ismeretterjesztő előadásokat szervezni, mert *nincs rá anyagi fedezet.* Amikor a meglevő pénzösszegek fel nem használását kell indokolni, akkor a legtöbbször az a válasz, hogy *nem igénylik a dolgozók.* A két indoklás között az igazság valahol középen van. És pedig abban, hogy *fel lehet (és fel is kell!) használni a tervezett összegeket, ha a szakszervezeti bizottságok a helyi igények és szükségletek birtokában kezdenek hozzá a szervezéshez.* Ha az érdeklődés felkeltését szolgáló agitációs- és propagandamunka különféle módszereit alkalmazzák, és az általuk igényelt formák és módszerek kielégítésére törekednek. A közvéleménykutatás eredményeként felmérhetők azt igények, az igények kielégítésével pedig felhasználhatók az ismeretterjesztésre szánt összegek.

Eredményeket azonban csak akkor várhatunk, ha a tevékenység nem merül ki a szervezési munkában, hanem az a szakszervezeti bizottságok állandó és folyamatos feladatává válik. Az ismeretterjesztő tevékenység lebonyolításához *egész éven át biztosítani kell a személyi és tárgyi feltételeket.* A kultúrnevelési bizottságoknak kell a helyzet magaslatán állniok, ha el akarják érni, hogy az induláskor elért eredmények tovább gazdagodjanak. Gondosan kell foglalkozniok mind az előadókkal, mind a hallgatókkal. Az előadók iránti gondoskodás alapvető követelménye, hogy tájékoztatást kapjanak a hallgatóság összetételéről, ezáltal mondanivalójukat azok műveltségi szintjéhez tudják igazítani. Ennek megfelelően: *érthető, ne elvont előadásokat tartsanak,* ami a hallgatók érdeklődését, nem pedig unalmát váltja ki.

Amikor az ismeretterjesztés kiemelkedő helyét és szerepét hangsúlyozzuk, egyben kifejezzük annak szükségességét is, hogy a szakszervezeti bizottságok jelentőségüknek megfelelően foglalkozzanak ezzel a dolgozók művelődését segítő tevékenységgel.

Elvárjuk az ismeretterjesztésre tervezett összegek célirányos, maradéktalan felhasználását, és hogy a *„van igény — nincs pénz; van pénz — nincs igény"* helytelen szemléletet a kultúrnevelési bizottságok felszámolják.

T. B.

ÍGY IS LEHET...

Sokrétű, változatos program a szolnoki Járműjavító művelődési házában

A szolnoki járműjavító művelődési házának lombos fákkal övezett, újonnan tatarozott épülete hívogatóan tekint a közeledőre. Tiszta, szép, gondozott külsejével szinte kínálja magát. Távolból a különböző üzemrészek gépeinek zakatolása, sustorgása hallik, de a művelődési házba lépőt csend, kellemes környezet fogadja.

Keresik az újat

Az intézményt immár egy évtizede igazgatja — a társadalmi vezetőséggel összhangban — *D. Nagy János,* aki az elmúlt évek során sok-sok tapasztalatot gyűjtött, és ezek birtokában könnyedén igazodik el a kulturális élet szerteágazó labirintusában. Munkáját az állandó újat keresés, a napi feladatokhoz való kapcsolódás, a soha nem szűnő lelkesedés jellemzi. Önmagával szemben is igényes, ezt bizonyítja, hogy tavaly beiratkozott a SZOT Központi Iskola 3 éves népművelő—könyvtáros szakára. *Soha nem elégedett, mindig többre, szebbre, nagyobb eredményekre vágyik, s egyre magasabb mércét állít maga, s a művelődési ház elé.*

Az üzem előtt álló feladatok sikeres végrehajtásához szükséges segítségadást a művelődési ház mindenkor szem előtt tartja. Ennek köszönhető, hogy *a vállalat vezetősége viszonzásképpen anyagi és erkölcsi megbecsülésben részesíti a művelődési házat.*

A klub minden nap nyitva

A régi épület már nem felelt meg az új igényeknek. Szükségessé vált több szakköri helyiség, klubhelyiség kialakítása. A művelődési ház vezetősége öntevékenyen megoldotta ezt a feladatot is. Rövidesen öt új előadótermet adnak át a kiscsoportos foglalkozások lebonyolítására. További tervek között szerepel a könyvtárhelyiség bővítése, olvasóterem kialakítása, új igazgatói iroda létrehozása. A ház tehát egyre épül, szépül, s mindinkább betölti hivatását.

Az intézményen belül sokrétű, színes, változatos munka folyik. A *szabadpolcos könyvtár* 8000 kötettel várja és szolgálja ki az olvasókat. A felnőttoktatást *üzemi kihelyezett iskola, vasútgépészeti szakiskola, korrepetálás, matematikai-fizikai szakkör, szakmunkásvizsgára előkészítő tanfolyam* segíti. Az ismeretterjesztést korszerű szemléltetéssel teszik vonzóbbá. A szórakozást filmvetítés, játékok, *táncos klubestek* biztosítják.

A szocialista brigádklubot 1970 januárjában hozták létre. Ma már csaknem 300 tagja van. A brigádtagok rendszeres látogatói a nagy becsben tartott klubhelyiségeknek. A klub naponta nyitva áll a tagok előtt, közöttük meglepően sok a fiatal. Kötött és kötetlen programok váltogatják egymást. Az ismeretterjesztő előadássorozat egy-egy foglalkozásán 60—70 a látogató. *„A szocialista brigádvezetők lélektana"* címmel indult hat előadásból álló sorozat. Tapasztalatcserével összekötött országjáró kirándulások színesítik a programot. Többek között jártak már *Dunaújvárosban,* s ott megtekintették a *Vasművet.* A *pécs—harkány—siklósi út* a Pécsi Porcelángyárban tett tapasztalatcserével társult. És jártak már *Aggteleken, Jósvafőn, a szarvasi arborétumban, Sopronban, Fertőrákoson, Nagycenken, Salgótarjánban.*

A filmesztétikai nevelés szolgálatában részt vesznek a tavaszi, őszi szovjet filmheteken. A bemutatásra kerülő legjelentősebb alkotásokat szakemberek irányításával értékelik, megvitatják.

Az *„Egy hónap, egy könyv"-mozgalom* lényege, hogy havonta a könyvtár által ajánlott könyvet elolvassak a dolgozók, s annak tanulságait brigádértekezleten megvitatják. A mozgalomban 19 brigád mintegy 200 fővel vesz részt.

A szakszervezeti politikai oktatásban részvevő 460 dolgozó 70 százaléka szocialista brigádtag. A politikai oktatás tanfolyamainak többségét is a művelődési házban tartják. *Nem ritkaság, hogy egy brigád alkot egy tanfolyami csoportot.*

A hármas jelszó jegyében

A szocialista brigádok bensőséges ünnepségen búcsúztatják nyugdíjba vonuló munkatársaikat. Sokan a megérdemelt pihenés idején sem válnak hűtlenné klubjukhoz.

A szolnoki járműjavító szocialista brigádjai könnyen valóra váltják a *hármas jelszó* kulturális vállalásait. Ahol ennyi lehetőség közül lehet válogatni, ott mindenki kielégítheti művelődési igényeit...

Tóbiás Béla

Marad-e a IV. hely?

A pécsi vasútigazgatóság területén 8731 vasutas 682 brigádban küzd a szocialista brigád cím különböző fokozatainak elnyeréséért. Köztük nyolc ifjúsági brigád is van, 56 taggal. A női brigádtagok száma 906.

A pécsi csomóponton, amely az idén megkapta a *kiváló vasúti csomópont* kitüntetést, 133 brigád 1684 tagja versenyez vállalásai teljesítéséért. A *Szocialista szolgálati hely,* illetve *szocialista üzemrész* címért 7 szolgálati helv és 26 üzemrész dolgozói versenyeznek.

Mivel a szocialista brigádmozgalom nagy erőt képvisel, a vasút helyi vezetői bizalommal számítanak a brigádtagok második félévi jó munkájára. Sokat segíthetnek ugyanis abban, hogy az igazgatóságok versenyében a pécsiek az első félévi negyedik helyezésnél, illetve a 96 százalékos teljesítménynél jobb eredményt érjenek el.

Halmai János

KORUNK VALÓSÁGA '70—71

Három vasutasbrigád a megyei döntőben

A *Korunk valósága 1970/71* elnevezéssel tavaly indított Hajdú-Bihar megyei vetélkedő döntőjét október 14-én tartják Debrecenben. Az eddig lezajlott selejtezők, illetve elődöntők során 67 vasutasbrigád 739 tagja vett részt a bel- és külpolitikai, szakmai, munkajogi, természettudományi, irodalmi ismereteket igénylő versenyeken.

A szeptember 17-én rendezett megyei elődöntőn Hajdú-Bihar üzemeinek, vállalatainak 33 brigádja szerepelt, s ezek között hat vasutasbrigád volt. Kiváló felkészültségről adtak számot a debreceni *vasútigazgatóság,* a debreceni *építési főnökség,* a *vontatási főnökség* és a *járműjavító üzem* szocialista brigádjai.

Az október 14-i döntőbe jutott hat brigádból három képviseli a vasutasokat: az igazgatósági anyagkönyvelő *Bokányi Dezső* brigádja, a MÁV Járműjavító személyzeti és munkaügyi osztályának *Április 4.* brigádja és ugyancsak a járműjavítóban dolgozó, *Kilián Györgyről* elnevezett kocsilakatos brigád.

Mindhárom brigádunk nagy szorgalommal és lelkesedéssel készül a döntő küzdelemre, s felkészülésükhöz a szakszolgálati és tömegszervezeti vezetők is igyekeznek minden segítséget megadni.

Turistaként Spanyolországban

ÚTIJEGYZET III.

Rövid füttyszó, indulás. A rangos forgalmi szolgálattevő fején gazdagon aranyozott vörös sapka, kezében összecsavart jelzőzászló. Spanyolországban nem tárcsával menesztik a vonatot.

A kocsi pompás rugózatú, s olyan simán robogunk, mintha egy magasban úszó repülőgépen ülnénk. Az ablakok mellett elrejtett hangszóróból lágy muzsika szűrődik.

Akárcsak egy nagy varázsló suhintana a pálcájával, úgy tűnik el Madrid. Úticélom *Valencia,* spanyol hon egyik legszebb városa. A töltés mentén óriási kaktuszok meredeznek az ég felé. Itt-ott kis patakok felett rohanunk át, miközben a hídszerkezetek és a kerekek surranása igyekszik túlmuzsikálni a La Paloma andalító zenéjét.

„Jó utat, kolléga!"

Belép a fülkébe *a kalauz.* Itt most ő a spanyol vasutak egyetlen ura. *Külseje, egész megjelenése tekintélyes.* Aranykeretes szemüveget visel. Az utasok — mint amikor a parancsnok lép be a legénység közé — egyszerre rendet teremtenek a környezetükben. Lábukat a szabad ülésekre felrakó amerikaiak is alkalmazkodnak az „új helyzethez". A kalauz megkezdi a jegyek kezelését. Közben egy csinos stewardess nagy tálcán csokoládéfélességeket és cukorkát kínálgat az utasoknak.

A kalauz hozzám lép. Hosszan nézegeti a RENFE által kibocsátott szabadjegyet. Fejét csóválja, de a pillantása bátorít. Olaszul magyarázza, hogy erre a vonatra nem érvényes a jegyem, de amint megtudja, hogy magyar vasutas vagyok, máris hozzáteszi:

— *Utazzon nagyon jól, segnor inspéátare!*

Elmondta azt is, hogy az egyetlen vonat, amelyre a jegyem érvényes lett volna, 18 óra 20 perctől reggel 7.30-ig döcögi végig a Madridtól Valenciáig tartó 500 kilométeres utat. Örültem, hogy *a világvasutasság nagy családjában egy ilyen emberrel, igazi kollégával, jó baráttal találkoztam.*

Ezután már az út kellemesebb része következett. Lekötötték figyelmemet a kopár tájak, a kiszáradt patakmedrek, a szétszórtan váltakozó narancs- és citromligetek, az óriási hegyek, lankás völgyek. S az elrohanó, különös világ egyéb kontrasztjait is jól sejtheti az átutazó turista. Mert a városokat — ahol felfeltünedeztek a fényes villák, hotelek, mulatók, luxuspaloták épülettömbjei — földhözragadt kunyhók, nyomorúságos viskók, szegényes házacskák szegélyeztek.

Öreg este érkeztünk Valenciába. Miközben a hórihorgas, hófehér paloták, az éjjel-nappal susogó, sokszínű kutak között, a nyüzsgő utcákon ballagtam egyszerű — 200 pezetáért bérelt — szállóm felé, nem tudtam szabadulni a diákkoromban tanult spanyol tangó dallamaitól: *„Drága hóbort, bódító volt Valencia..."* Bármilyen giccsesnek hangzik, köszöntem hazámnak, vasútunknak, kalandos természetű magamnak és jó sorsomnak, hogy ide is eljuthattam.

Egyik városnéző sétán — miután megtekintettem a világhírű kisváros parkjait, megannyi klasszikus templomát, múzeumait — *egy öreg pappal* találkoztam. Ha nem visel csuhát, azt hittem volna, hogy valami baloldali, illegális politikai szervezet szemináriumi vezetőjével akadtam össze.

Mint a sáskák...

— *Nézzen szét uram!* — magyarázta. — *Mint termőföldet a sáskák, úgy lepték el hazánkat az amerikaiak és az angolok. Itt minden az övék lehet, közben a nincstelen tömegek osztályrésze csupán a nyomor, a jogfosztottság...*

Spanyolországi tartózkodásom idején sokszor eszembe jutottak az öreg pap szavai. Barcelonában is láthattam, mennyire igaza volt.

Valencia és Barcelona között egyébként több mint hat óra alatt tette meg vonatom a 290 kilométeres távolságot. *Jegyem miatt végre senki nem emelt kifogást,* s jó érzés volt „teljes jogú" utasnak lenni. Az út feledhetetlen. Az egyik oldalon komor hegyek, a másik oldalon pedig a Földközi-tenger hol kékes, hol zöldes hullámai ostromolják a sziklás partokat.

Barcelona a Földközi-tenger egyik gyöngyszeme, és a templomok városa. Panorámáját legjobban a mi Gellért-hegyünkhöz hasonló magaslatról szemlélheti a turista. Az ott levő ódon várhoz — egyáltalán nem szerény áron — fogaskerekűvel és „libegő"-vel szállítják fel a látogatók ezreit. Lefelé kellemes a séta, a hegyoldalba épített „vursli" érdekes szórakoztató játékai, pörgettyűi, villanysárkányai között. Lent a téren, a tenger partján, óriási kőoszlop tetején áll *Kolumbusz Kristóf* szobra. Jobbját felemelve a végtelen víztükörre mutat.

Ime, a félelmet nem ismerő ember — gondoltam —, aki új világrészt fedez fel. *Akárcsak a mai kor hősei!* Égen, vízen, szárazföldön — mindenütt új területet, ismeretlen titkokat tár fel...

Barcelonában is a fehér házszínek dominálnak. De több a régi, szűk utca, és — azt hiszem — még több az autó. A barcelonai spanyolok jobban kedvelik a divatot, mint bármelv más ottani város lakói. *Sötét ruhát, fekete cipőt hordanak.* Nyakkendő nélkül — főként délután — nem látható az utcán barcelónai. *A forró nadrág ritkaság,* de miniszoknyát elég sok nő visel. A népviselet annál gyakoribb, mert *igen tisztelik a népművészetet.*

Mindenért fizetni!

A templomok előtti tereken esténként gyakran összegyűlnek a fiatalok, öregek, hogy az e célból összeverbuvált zenekar népi muzsikájára táncoljanak. Kört alkotva, nagy-nagy vidámsággal ropják a táncot, néha még akkor is, amikor már jócskán esik az eső.

Ilyenkor mindenről elfeledkeznek, csak arról nem, hogy „mindenért fizetni kell". Ezt a közmondást éppen a spanyolok tudják jól. Megjelenik a körülálló bámészkodók között a zenekar vagy a templom megbízottja, és 10—20 pezetákat perselyez össze tőlük. Még a táncolóktól is. S mindenki fizet. Aki nem, az nem nézheti a táncot, és nem hallgathatja a muzsikát.

Én is otthagytam néhány pezetát...

Gergely József

Hatmillió forint

Újítók tették az asztalra

Nemrégiben tanácskozást tartottak a szegedi igazgatóság területének szertári dolgozói, a szertárak gazdasági, párt-, KISZ- és szakszervezeti vezetői. A tanácskozást a műszaki fejlesztés, a termelés mennyiségi és minőségi javítása céljából rendezték. Beszámoltak többek között a szertárak újító mozgalmának fejlődéséről is.

A jelentésből kiderül, hogy a harmadik ötéves terv időszakában a szegedi igazgatóság szertárainál az elfogadott és bevezetett újításokkal *több mint hatmillió forint kimutatható gazdasági megtakarítást értek el.* Ez azt jelenti, hogy a szertárak újítói *évente több mint egymillió forintot tettek a vasút, a népgazdaság asztalára.*

1966-tól 1971. augusztus végéig 123 beadott, 52 elfogadott javaslat után 16 448 forint újítási díjat fizettek ki. Különösen figyelemre méltó módon és ötletesen dolgoztak *Békéscsaba, Kiskunhalas, Szeged—Rókus, Szeged—Tisza, Szentes, Mezőhegyes* szertárainak újítói, mind a benyújtott, mind a kivitelezett újításaik számát tekintve.

Sziládi Sándor,
Szeged

Levél egy tanácselnöktől

„Köszönöm a vasutasok segítségét"

Nagytálya a kis községek közé tartozik, alig 900 lakosa van. Ebből körülbelül 100 vasutas dolgozó, a MAV-nyugdíjasokkal együtt. A vasutasok azonban *számarányukat jóval meghaladó mértékben kiveszik a részüket a társadalmi munkából, községük fejlesztéséből.* Pedig, amint látom, nagyon elfoglalt emberek, nehéz szolgálatot látnak el. Hat éve működik községünkben a *Vasutas—Postás Klub.* Működését a megye járási szervei elismerik, munkáját támogatják. Magam is nagyra értékelem tevékenységüket, mint községi vezető.

Nagyrészt a vasutasoknak, a klub tagjainak, az általuk végzett munkának köszönhető, hogy eszpresszóhelyiség épült Nagytályán, társadalmi összefogással. A község parkosításából is kivették részüket, néhány közterületet gondos munkával fásítottak be. Társadalmi munkával építették klubhelyiségüket is, ahol szabad idejükben szórakozhatnak, szakmai—politikai előadássorozatokat hallgathatnak.

Szeretnék a községünkben lakó minden vasutassal kezet fogni, és úgy, külön-külön megköszönni értékes munkájukat. Erre azonban aligha van mód, ezért lapjuk hasábjain mondok mindnyájuknak köszönetet *lelkes, odaadó tevékenységükért.*

Tóth Jánosné.
Nagytálya község tanácselnöke

Lengyelországban ülésezett az USIC XXVI. kongresszusa

Muszynában, a lengyel vasutasok üdülőjében szeptember 20—24 között ülésezett a *Vasutasok Nemzetközi Sportszövetségének XXVI. kongresszusa.* A kongresszuson a magyar vasutas sportolókat *Kellner István,* szakszervezetünk kultúrnevelési- és sportosztályának vezetője képviselte.

A kongresszuson 27 tagország képviselői vettek részt. A beszámolót dr. *Herbert Schartl* (Ausztria), az USIC főtitkára tartotta. Hangsúlyozta, hogy *a vasutasok sportszervezeteinek az olimpiai felkészülést segíteniük kell.* Megtisztelő feladatuk részt vállalni a versenyek szervezésében, a sportolók nevelésében. Tartsák szem előtt a sport tisztaságát, miközben felkészítik a vasutas versenyzőket a müncheni olimpiai versenyekre.

A kongreszuson megválasztották az új elnökséget és a technikai bizottságot. A magyar vasutasok sportban elért eredményeinek elismerését tükrözi, hogy *Magyarországot ismét az elnökség soraiba választották.* Új elnök került megválasztásra *Marcel Redempt* személyében, aki a francia vasutaknál dolgozik. *Főtitkárrá ismét dr. Herbert Schartl-t választották.* Az elnökség tagországai: Ausztria, Belgium, Csehszlovákia, Franciaország, Magyarország, Nagy-Britannia, az NSZK, Olaszország, Svédország és a Szovjetunió.

A kongresszon a technikai bizottság előterjesztésére 5 éves programot hagytak jóvá. *Szakszervezetünk az 1972-es évben 4 sportágban nevez a nemzetközi versenyekre.*

A kongresszus baráti légkörben zajlott le, tovább erősítette a népek, a különböző országok vasutasainak barátságát, és jól szolgálta a béke ügyét.

K. I.

Magasabb osztályban

A BVSC csapata nyerte az 1971. évi OB II-es vízilabdabajnokságot, és így jövőre a lagjobbak között játszhat a bajnoki pontokért. *Tátos Nándor,* az OB I-be jutott BVSC vezető edzője elmondotta, hogy, amennyire örült csapata szép teljesítményének, annyira szurkol most, mert az együttes négy kulcsembere, akik a csapat gerincét alkották, más OB I-es egyesületekhez igazolt át. Bízik azonban abban, hogy csapata, amelynek tagjai több éve játszanak együtt, így is megállja a helyét a magasabb osztályban.

Néhány új, fiatal tehetséget szándékozik beépíteni az együttesbe, olyanokat, akiknek már régebben is ott lett volna a helyük, de nem sikerült nekik helyet szorítani. A csapat tagjainak átlagos életkora most 23.5 év. A legidősebb közöttük a válogatott *Gyerő II.*, de ő is mindössze 29 éves. A keretbe a következő játékosok tartoznak: *Pálfi, Gyerő, Czigány, Togyeriska, Hecsei, Németh I., Hidvégi, Külkey, Gyenes, Kiss, Völgyesi.*

A vízilabda-együttesnek tavaly „medence nehézségei" voltak, mivel az ifjúsági és a serdülő csapatoknak is állandó edzőlehetőséget kellett adni az egyetlen medencében. Most ez a probléma megoldódik: október végén sátrat állítanak az 50 méteres medence fölé. Ha a sátor már áll, minden csapatnak lesz elegendő helye az edzésre a két medencében.

Az új idényre hamarosan megkezdődik a felkészülés. A csapat fő célja: *megkapaszkodni az OB I-ben.* Ezenkívül a vasutas vízilabda Európa-bajnokság mérkőzésein is szeretne helytállni a BVSC.

K. A.

Két beutalójegy története

Szöllősi József, a váci állomásfőnökség vezetője kinyitja a most érkezett borítékot, és elgondolkozva nézi a két színes kartonlapot.

— Látja, a hivatali élet monoton szürkeségében is előfordul, hogy megáll az ember egy pillanatra, és jóleső érzés tölti el. Régi mondás, hogy jó dolog kapni valamit, de még ennél is kellemesebb, ha örömet szerezhetünk valakinek.

— Úgy látom, két beutalójegy.

— Igen, de ennek története van. Hónapokkal ezelőtt megözvegyült egy idős szőlőgazda vasutas. Nagyon szerette a feleségét, példás, szép életet éltek. Nemrégen bejött hozzám az asszonylánya, s megkérdezte: *jó kapcsolatom van-e a szakszervezettel.* Azután elmondta, hogy édesapjának szeretne egy beutalást, valami melegvizes gyógyüdülőbe. Ehhez orvosi igazolás kell, de aki egy életet eltölt a mozdonyon, vagy fel-leszáll a szerelvényekről, bizony annál könnyű az orvosi vélemény megírása...

— Látom, jó az összhang a szakszervezettel.

— Hát igen. A kérés azonban nem olyan egyszerű. Az öreg szomszédja egy kedves özvegyasszony. Megértik egymást, kicserélik a gondolataikat. *Aranyos öregek,* mindkettőjüknek jutott az életben örömből is, gyászból is. A kérés így szólt: *lehet-e kétszemélyes beutalást szerezni, nem házaspárnak?*

— S a kérés felsőbb helyen is meghallgatásra talált.

— Úgy látszik, hogy a beutalójegyek elosztóhelyein sincsenek fából az emberek. A hír egyébként megelőzte a beutalások érkezését. Megtudtuk korábban, hogy december 22-től két hétre szólna a beutalójegy Hajdúszoboszlóra. Igen ám, de beleesik a karácsony és az újév. Szerencsére, én már eltöltöttem a szeretet ünnepét üdülőben. Elmondtam a hozzátartozóknak, hogy a kívülálló nem is gondolja, milyen bensőségesen szép a karácsony egy ilyen helyen. Az öregeknek is jobb lesz talán a saját, megszokott környezetüktől távol, kettesben eltölteni az ünnepeket. Így azután a rokonok is beleegyeztek az öregek karácsonyi-újévi távollétébe.

Lám, ki hinné, mi mindennel törődik egy állomásfőnök...

Papp Rezső

Kényelmeskedők

Szeptember 18-án a 336. számú vonat poggyászkocsijában expresszáruként utazott egy *mosógép* és egy horganyzott lemezből készített *mosóteknő.* Gazdájuk a *Keleti* pályaudvaron adta fel őket *Tar* állomásra. Ott azonban nem vették át a küldeményt a vonat kezelőjétől, mondván, hogy nincs szolgálatban a malházó.

A gép és a teknő utazott tovább *Somoskőújfaluig,* a végállomásig. Onnan ismét vissza, a 311. számú vonaton.

Tar állomás személyzete most sem vette át azokat, mert ismét nem volt málházó. Az expresszárú újból ment tovább *Pásztóra...*

Lehetséges, hogy azóta a mosógép és a mosóteknő megérkezett rendeltetési helyére, de *vajon mit szólnak a szállítók* ehhez a módszerhez?

És mit szól hozzá a szolgálati felsőbbség? **(szücs)**

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 37. számból: 114069/1971. 1. D. Másodállás, mellékfoglalkozás és a munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony keretében történő munkavégzés.

112402/1971. AEI. D. Költségvetési szervek, intézmények, intézetek, társadalmi és vendéglátóipari szervek kokszellátásának újbóli szabályozása.

Állásfoglalások a Magyar Államvasutak dolgozóinak fegyelmi szabályzatához.

Újítási előadók versenye.

A szerkesztőség üzeni

Szücs Ferenc Hatvan; Volosinovszki János Debrecen; Bódogh Mihály Dombóvár; Halmai János Pécs; Kisvárdai János, Balczó János Miskolc; Sziládi Sándor Szeged; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Nábrádi Lajos Nyíregyháza; Pacz József Curtici; Bognár Károly Tapolca; Kiss Lajos Alsóőrs; Szabó József Kaposvár; Rapi József Bp. Józsefváros: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kovács Lajos Veszprém; I. Tóth István Szeged; Galsi Ferenc Szentes; Bánfalvi Imre Budapest: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Lakáscsere

— Zöldövezetben levő első emeleti, déli fekvésű, felújított, komfortos lakásomat elcserélném belterületi hasonlóra. Iskola, óvoda, napközi az utcában, ezenkívül garázslehetőség is van. Tavaszi csere. Érdeklődés telefonon: 139—949, Fodor.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41
Telefon, városi: 229—872, üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—619
Levélcím: Bp. 10. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk: MNB 215—11 659
Szikra Lapnyomda

A létszám csökkent, a táppénz emelkedett

Társadalombiztosítási helyzetkép a pécsi területen

A pécsi területi bizottság mellett működő társadalombiztosítási bizottság nemrégiben Pécsett a Vasutas Művelődési Házban tartotta ülését. A résztvevők *Bánáti József* előterjesztésében megtárgyalták a kijelölt 9 szakszervezeti bizottság beszámolóját a társadalombiztosítási szolgáltatásokról. Megállapították, hogy noha a létszám csökkent, az előző évhez képest mégis *emelkedett a táppénzes napok száma, és ezzel arányosan nőtt a kifizetett táppénz is.* Ugyanakkor kevesebb gyógyszer és gyógyászati segédeszköz fogyott és kisebb lett a kórházi, az orvosi költség.

Második napirendi pontként a dombóvári építési főnökség társadalombiztosítási tanácsának munkáját vizsgálták meg. Megállapították, hogy mivel a főnökség munkaterülete igen szerteágazó, és a dolgozók 100—150 kilométerről járnak munkahelyükre dolgozni, igen nehéz a bizottság dolga. A nehézséget a dolgozók ismerik, és *esetenként vissza is élnek vele.* Kijátsszák a nehezen végezhető ellenőrzést. A területi bizottság társadalombiztosítási bizottsága mindent elkövet, hogy segítse az építési főnökség társadalombiztosítási tanácsát a nehézségek legyőzésében. Többek között a tanács elnökét iskolára küldi, hogy tapasztalatot szerezzen munkájához.

Végül Bánáti József a társadalombiztosítás *oktatási helyzetét* ismertette. Hiányként említette, hogy az oktatáshoz nem adnak ki új tananyagot, tehát a régit kell felhasználni, amely a megjelenése óta már többször módosult. Erre annál is inkább szükség van, mert a társadalombiztosításban elég sűrűn változnak a rendeletek.

A bizottsági ülésen elbúcsúztatták *Pálinkás Károlynét,* az oktatási bizottság volt vezetőjét, aki szeptember 1. óta Budapesten, más munkaterületen tevékenykedik. Korábbi munkahelyén *több mint nyolc évig végzett kiemelkedő társadalmi munkát.*

Bódogh Mihály
Dombóvár

Alagutak, hidak, viaduktok

Sok nehézséggel épül a Belgrád—Bar közötti vasútvonal

Sok kísérletezés, halogatás és szünetelés után *Szerbia* és *Crna Gora* szocialista összefogásából belátható időn belül elkészül a *Belgrad-Bar* vasútvonal. Méreteit nézve Jugoszlávia legnagyobb beruházásainak egyike lesz. Építése 1952-ben kezdődött, de *eszközök hiányában négy év után megakadt.* Tizenkét évig szünetelt, majd újra megindult, amikor a *Nemzetközi Újjáépítési és Fejlesztési Bank* 50 millió dolláros kölcsöne alapján 1968-ban, 1,3 milliárd dinár összegben elkészült újabb költségvetése. Az elmúlt két év alatt bekövetkezett áremelkedések folytán azonban ez az összeg már 1,96 milliárd dinárra emelkedett (ez egyenlő 131 millió dollárral, illetve 3.9 milliárd forinttal), s miután az árak továbbra is emelkedni fognak, ezt az összeget sem tekinthetjük véglegesnek. Mindenesetre az eddig elköltött 730 millió dinár mellé most újabb 550 millió járul, a még hiányzó 662 milliót pedig Szerbia 500 millió dináros *népkölcsönből* és Crna Gora is hasonló forrásokból akarja előteremteni.

Az óriási erőfeszítés eredménye egy 476 km hosszú modern vasútvonal lesz 1973 végén. Ebből 146 km elkészült 1968-ban, ez év végére pedig már 226 kilométeren közlekednek a vonatok. A *Titovo Uzice* és *Titograd* közötti legnehezebb terepen épülő 250 km-es szakasz jövőre készül el. Európában a vasútépítés történetében *még sohasem építettek pályát olyan nehéz terepen, mint amilyen a Bijelo Polje—Kolasin közötti szakasz.*

Hogy ez a vállalkozás rendkívüli feladatokat állít az építők elé, legjobban abból látszik, hogy *a vonal hosszúságának egyharmada (144 km) alagutakból, viaduktokból és hidakból áll.* Négy alagút hossza egyenként meghaladja a 6 kilométert. A hidak hossza összesen 17.5 km. Ezek közül az egyik a világ leghatalmasabb és legnehezebb építésű hídjai közé tartozik.

A nagyarányú építkezés befejezése után Belgrádtól Barig az utazás 6—7 óra lesz. Mivel Jugoszlávia 10 milliós lakosú keleti felének gazdasági élete az új vasútvonal felé gravitál, nemcsak kereskedelmi és turisztikai forgalma élénkül meg négy szocialista köztársaságnak, hanem azok — eddig jórészt hozzáférhetetlen — számos természeti kincse is feltárul.

Ilyen körülmények között természetes, hogy a Belgrád—Bar vasút építésére kiírt népkölcsönt nemcsak a vállalatok és az érdekelt községek, hanem *az egyszerű polgárok is egyre nagyobb összegekben jegyzik.* Az új vasút nemzetgazdasági fontosságát még azok is felmérik, akik nem laknak forgalmi hatókörében.

Az új vasútvonal építése iránt a Vajdaságban is nagy érdeklődés mutatkozik, mert roppant fontos lenne a tartományt összekötni azzal a jelentős kikötővel, amivé Bart az új forgalmi üzőér majd kialakítja. A Vajdaság területén áthalad a közép- és keleteurópai áru- és turistaforgalom, amely a Szovjetunióból, Csehszlovákiából, Lengyelországból és Magyarországról az adriai-tengeri kikötők és partok felé irányul. A forgalom eddig is már 30 százalékkal emelkedett, noha a jelenlegi összeköttetés igen körülményes.

A Beograd—Bar vasútvonal jelentősége magyar szempontból is nagy.

A Budapest—Beograd—Bar közötti vasúti távolság ugyanis 329 km-rel lesz rövidebb mint a Budapest—Rijeka—Bar közötti. Ebben és a rijekai kikötő kapacitásának telítettségében keresendő a bari kikötő magyar vonatkozású jelentősége.

H. Gy.

Fújdogál a hideg szél

Alig múlt egy hónapja, hogy *Badacsonytomaj* állomás dolgozói birtokba vették az új felvételi épületet.

Az örömbe azonban üröm is vegyül, ami arra figyelmeztet ismét, hogy *tervezés előtt hasznos lenne mindig kikérni a helyi dolgozók véleményét.*

A forgalmi iroda nagyon szűkös, mintegy két méterrel bővebb lehetne a váróhelyiség irányában. Az északi oldalon túl sok és túlságosan nagy méretűek az ablakok. A *Gulácsi-hegy felől fúvó, uralkodó szél huzatossá, nehezen fűthetővé teszi a helyiséget.* Célszerűbb lett volna a forgalmi irodából nyíló műszaki helyiséget tervezni az északi oldalra.

Bognár Károly

Csók — százötvenezer forintért

Miskolc-Tiszai pályaudvaron gyakori, hogy a reggel induló, már bennálló budapesti gyorsról egyes utasok „átköltöznek" a szomszéd vágányra érkező Lillafüred expresszre, hogy hamarabb érkezzenek a fővárosba. Nem ritka eset, hogy az átköltözők sietségükben holmijuk egy részét a gyorson felejtik. Nemrég egy fiatalaszszony is a 407-es gyorson felejtette retiküljét. Szerencsére Mongyi Istvánné jegyvizsgáló találta meg és vette magához, hogy Budapest-Keleti pályaudvar ügyeletén majd leadhassa.

Előbb azonban kötelességszerűen megvizsgálta a talált tárgy tartalmát. Nem kis megdöbbenésére, a kopottas kis táskában 800 forint készpénzt és az iratok között 151 ezer forintos, bemutatóra szóló betétkönyvet talált. A jegyvizsgálónő izgult, nehogy a feledékeny asszonykának valami baja essék. Az iratok között ugyanis megtalálta terhességi igazolványát. Budapestre érve és a vonatról leszállva, már messziről felismerte a feléje rohanó fiatalaszszonyt.

A formaságok elintézése után, amikor a tulajdonos átvette a nagyértékű retikült, nyakába borult a derék jegyvizsgálónőnek, és egy puszival hálálta meg becsületességét.

Miközben Mongyi Istvánné a jelentést irta, megkérdezte a mellette álló fővizsgálótól: — Mondja Laci bácsi, kapott már maga 150 ezer forintot érő puszit?

A fővizsgáló mosolyogva rázta a fejét.

Mongyi Istvánnét lelkiismeretes, becsületes magatartásáért a miskolci igazgatóság vezetője dicséretben és jutalomban részesítette.

Kisvárdai János

HÍREK

— **Hatvan város KISZ-bizottsága** aktívnak, színvonalasnak minősítette a hatvani MÁV-csomópont hat ifjúsági alapszervezetében lezajlott vezetőségválasztó taggyüléseket, illetve az azokon mérlegre tett kétévi munkát. A város negyven alapszervezete közül legjobbak a vontatási főnökség ifjúsági szervezetében elért eredmények, amelyek eléréséhez a főnökség gazdasági párt- és szakszervezeti vezetői messzemenő segítséget nyújtottak.

— *A TAKARÓT A VIETNAMI GYEREKEKNEK szolidaritási akció elősegítéséért levélben mondott köszönetet a Magyar Nők Országos Tanácsának elnöke Jászberény állomás dolgozóinak. Az akció sikeréről Kaposvárról is érkezett hír szerkesztőségünkbe: szeptember 21-én 16 takarót adtak át az állomás dolgozói a Somogy megyei nőbizottságnak, illetve az átadási ünnepségen jelenlevő vietnami delegációnak.*

— **Harminchat fiatal vasutas** vegzi Ercsiben a kilenchonapos, forgalmi és kereskedelmi segédtiszti tanfolyamot. A pécsi és a budapesti igazgatóság területéről kiválogatott fiatalok nemcsak a tanulásban, hanem a társadalmi munkában is jeleskednek. A KISZ-kongresszus tiszteletére kívül-belül rendbehozták az épületet, és megszépitették a környékét is. Mintegy száz köbméter föld megmozgatása, 1—1 vagon vörös és fekete salak szétterítése révén röplabda- és függőtekepályát is építettek.

— *SENKI SEM HIÁNYZOTT a KISZ-fiatalok közül a békéscsabai pályafenntartási főnökség ifjúsági szervezetének szeptember 17-én megtartott vezetőségválasztó taggyűléséről. A beszámolót követő tíz felszólalás is tükrözte az aktivitást. A tagság Kiss József technikust választotta titkárrá, ezenkívül a XV-ös szakaszon dolgozó Bologh Máriát és Papp Józsefet választották a vezetőségbe.*

— **Munkavédelmi tapasztalatcserére** hívták meg Érsekújvárból a Budapest—Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség szakembereit. A négytagú küldöttség szeptember 12-én utazott el, s a csehszlovákiai kollégák a szívélyes fogadtatás után több munkahelyre kalauzolták el a csoportot. Bemutatták a munkavédelmi berendezéseket, a vasútvonalakon üzemelő, szovjet gyártmányú nagyrostáló karbantartó gépeket, s megismertették a munka- és védőruhaellátás rendszerét is.

— *OKTATÓFILMET forgattak a napokban Alsóörs állomáson. A készülő film arról szól, hogy milyen súlyos következménnyekkel járhat a vágányellenőrzés elmulasztása, a biztosítóberendezés kényszerfeloldása. A film forgatásánál közreműködött Kiss Gyula forgalmi szolgálattevő Gárdonyi Ferenc távközlő és biztosítóberendezési technikus és Gede Elek villanyszerelő csoportvezető.*

— *Véradó napot rendeztek* szeptember 17-én a pécsi csomópont dolgozói. Az igazgatóság épületében megjelent önkéntesek közül 161 vasutastól 60 liter vért vettek az orvosok. A véradóknak több mint a fele KISZ-fiatal volt.

— **Nyugdíjba vonult Szabó** Ferenc, a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztályának dolgozója, a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés bronz- és aranyérmes tulajdonosa. Az igazgatóság szakszervezeti bizottsága által rendezett ünnepélyes búcsúztatáson méltatták érdemeit, amelyeket több évtizedes szakvonali és mozgalmi tevékenységével, kiváló munkájával, nagyszerű emberi magatartásával szerzett.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

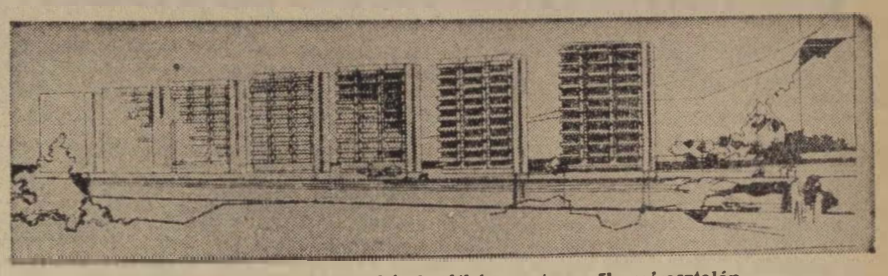
MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM Ára 40 fillér 1971. OKTÓBER 16.

Vasutas lakótelep épül Rákospalotán

A szociális ellátás terve a budapesti igazgatóságnál



A Rákospalotán épülő vasutaslakások látképe a tervezők rajzasztalán

A budapesti vasútigazgatóság területén a szociális problémák megoldása igen nagy anyagi erőfeszítést igényel. Adódik ez abból is, hogy a magyar vasúthálózat jelentős része, illetve teljesítő képességének igen nagy hányada erre az igazgatóságra jut. A feladatok elvégzése, amely meghatározza a többi igazgatóság jó, vagy rossz munkáját is, az itt dolgozó vasutasok lelkiismeretes munkájától függ. A munka mennyiségi és minőségi fokát viszont befolyásolják a végrehajtott szociális és munkavédelmi intézkedések.

Az elmúlt 25 év alatt anyagi erőinket lényegében a vasút helyreállítására kellett fordítani. Ennek következtében a szociális beruházásokat több éven keresztül alig észrevehető fejlődés jellemezte.

AZ ÜTEM MEGGYORSULT

Lényegesebb változást csak a harmadik ötéves terv időszaka hozott. Az elmúlt öt év alatt legnagyobb szolgálati helyeink legégetőbb problémáit kellett megoldani.

A fejlődés mutatja, hogy *Budapest—Ferencváros, Budapest—Kelenföld, Rákos, Győr, Almásfüzitő, Kisterenye, Budapest—Angyalföld, Hámán Kató Vontatási Főnökség, Cegléd, Bicske, Budapest—Józsefváros, Dorog, Tokod, Dunakeszi, Szolnok állomásokon korszerű munkásszállások, orvosi rendelők, öltözők, mosdók és egyéb szociális épületek, illetve berendezések létesültek.*

Területünk egészségügyi ellátottsága jónak mondható: színvonala nem marad el a vasúton kívüli országos egészségügyi hálózattól, sem mennyiségi, sem minőségi szempontból. Az egészségügyi hálózat fejlesztése viszonylag kisebb ráfordítással jó eredményt hozott. Új egészségügyi intézményeink: a *szolnoki MÁV Kórház* és számos *üzemorvosi, fogászati rendelő.*

HOL, MI ÉPÜL?

A negyedik ötéves terv célkitűzései világosan állnak előttünk. Felméréink tartalmazza azokat a beruházásokat, amelyek az üzemeltetést, a tisztálkodási, pihenési és egészségvédelmi lehetőségek javítását szolgálják.

Az előkészített szociális beruházások értelmében *Bp. Ferencváros* csomóponton üzemi konyha és étterem létesül 19 millió forintos költséggel. *Komárom csomópont* szociális épületére 16 milliót, *Komárom-rendező* öltöző-mosdó helyiségeire 3 millió forintot fordítunk. *Balassagyarmat* csomópont szociális létesítményeinek előirányzata 6 millió forint. *Pusztaszabolcson* 5 millió forintért létesül szociális épület. *Tatabánya-felső* dolgozóinak 10 millió forintos költséggel épül öltöző és mosdó. *Cegléden* üzemi konyha, étterem épül 6 milliós beruházással. *Rákosrendezőn* és *Győrben* 5—5 millió forintot használnak fel hasonló célból. *Hegyeshalom* üzemi konyhájára 2 millió forintot irányoztak elő. A *Bp. Keleti pu.* vontatási főnökségén létesülő öltöző- és mosdó céljára 6 millió forint a betervezett költség. *Kőbánya-teher pályaudvaron, Lábatlanban, a rákosi olajszertárnál és Dorog állomáson* szintén korszerűsítik az öltözőket, ami 4,5 millió forintot igényel.

A dolgozók egészségügyi ellátásának továbbfejlesztését a MÁV Kórház és Központi Rendelő, a Budakeszi Tüdőszanatórium és a Péceli Továbbképző Kórház nagy beruházási biztosítják.

A felsorolt beruházásokon kívül számos kisebb, igen fontos szociális jellegű beru-

(Folytatás az 5. oldalon)

1972. február 4:

A vasút szocialista brigádvezetőinek harmadik országos tanácskozása

Ülést tartott szakszervezetünk elnöksége • Munkavédelem a törvényesség oldaláról nézve • Köszönet a Legfőbb Ügyészségnek

A szakszervezet elnöksége több, fontos napirendet tárgyalt legutóbbi — október 3-án megtartott — ülésén. Először is megvitatta, majd elfogadta azt az előterjesztést, amelyben a Vasúti Főosztály részéről *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgató-helyettese számolt be a 2019/1971. (V. 25.) számú kormányhatározat nyomán a vasútnál tett, a munkavédelmi és egészségügyi helyzet javítására irányuló intézkedésekről.

A második napirend témája kapcsolódott az elsőhöz, amikor is *Berta István* osztályvezető — szakszervezetünk munkavédelmi felügyelősége nevében — jelentést terjesztett az elnökség elé, a Legfőbb Ügyészséggel közösen végzett, munkavédelmi tárgyú *törvényességi* vizsgálatok tapasztalatairól és az azok alapján elrendelt intézkedések végrehajtásáról.

A *Legfőbb Ügyészség* — a SZOT felkérésére és a megyei főügyészségek bevonásával, illetve az szmt-k és a területi bizottságok munkavédelmi szakembereinek közreműködésével —

a MÁV mintegy 70 szolgálati helyén tartott munkavédelmi törvényességi vizsgálatot az első félévben.

Bár a vizsgálatok nyomán 114 ügyészi intézkedés történt a tapasztalt törvénysértések kiküszöbölésére, illetve az esetleges újabb szabálytalanságok megelőzésére, *a vasútnál szerzett tapasztalatok több vonatkozásban kedvezőbbek voltak, mint amelyeket más intézményeknél, vállalatoknál gyűjtöttek a hasonló vizsgálatok alkalmával.* Példásnak minősítették a MÁV-nál végzett munkavédelmi oktatás rendjét, az üzemszemlék megtartását és az üzemi balesetek általános vizsgálatát. Ugyanakkor

kedvezőtlen más üzemekhez viszonyítva a munkavédelmi intézkedési tervek kidolgozása, a nem üzemi balesetek körülményeinek tisztázása, a kártérítési jogszabályok végrehajtása.

A Legfőbb Ügyészség a megállapításokról szóló mintegy 300 oldalas jelentését a vasút és a szakszervezet vezetőinek rendelkezésére bocsátotta, ezenkívül a megyei főügyészségek is átadták értékelésük másolatát a területi bizottságoknak, hogy azokat felhasználhassák a további munkához.

Az elnökség köszönetét fejezte ki a Legfőbb Ügyészségnek és mindazoknak, akik részt vettek a vizsgálatokban,

mert értékes segítséget nyújtottak ahhoz, hogy a vasút gazdasági és mozgalmi szervei a törvényesség szempontjából is világosan lássák feladataikat a munkavédelmi helyzet javítására irányuló tevékenységükben.

Az elnökség ezután elfogadta a *vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozásának szervezéséről szóló előterjesztést*, majd az ifjúság élet- és munkakörülményeire, politikai nevelésére vonatkozó, 1970. július 28-i központi vezetőségi határozat végrehajtásának tapasztalatairól szóló jelentést tárgyalta.

A vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozása időpontjául 1972. február 4-ét tűzte ki az elnökség.

Ezt megelőzően a különböző szolgálati helyek, csomópontok, vasúti üzemek szocialista brigádvezetői 300 küldöttet választanak a III. országos tanácskozásra.

K. J.

Küldöttség Marcaliban

Húszéves a csapatzászló

Becsülettel őrzik a néphadsereg katonái

A *Marcaliban* állomásozó katonai egységeknél a *fegyveres erők napja* alkalmából rendezett bensőséges ünnepségen részt vett a csapatzászlót húsz évvel ezelőtt adományozó *MÁV Északi Járműjavító Üzem* küldöttsége is.

Az üzem dolgozóinak üdvözletét *Görbitz Sándor* igazgató tolmácsolta a katonáknak. *Gábor Józsefné*, aki húsz esztendővel ezelőtt a *zászlóanya* tisztét töltötte be, az üzem által most adományozott zászlószalagot *Molnár Miklós* és *Surmann Imre* kíséretében kötötte fel a csapatzászlóra. Annak idején, amikor a zászlót az üzemlek odaajándékozták, Molnár Miklós és Surmann Imre volt a járműjavító párt-, illetve szakszervezeti titkára, s akkor szintén jelen voltak a Marcaliban rendezett ünnepségen.

A katonák megfogadták, hogy *továbbra is becsülettel őrzik az Északi munkásai által adományozott csapatzászlót.*

Fogadás

munkásőrök tiszteletére

A *fegyveres erők napja* alkalmából fogadást adott a szegedi vasútigazgatóság pártbizottsága, gazdasági vezetősége és a szakszervezet területi bizottsága 30 vasutas munkásőr tiszteletére. A meghívottak között olyan munkásőrök is voltak, akik a MÁV-tól ugyan már nyugdíjba mentek, de még most is munkásőri szolgálatot teljesítenek.

Virág János, a csomóponti pártbizottság titkára üdvözlő szavaiban méltatta a találkozó jelentőségét, majd *Elek György*, az igazgatóság vezetőjének helyettese beszélt a vasutas munkásőrök helytállásáról, önzetlen áldozatvállalásáról.

A Szegeden és környékén szolgálatot teljesítő vasutas munkásőröknek az igazgatóhelyettes jutalmakat adott át. Pohárköszöntőt mondott *Acsai Mihály*, a szakszervezet területi bizottságának titkára is. *Dr. Teiszle István* pedig a munkásőrség *megyei parancsnoksága* nevében üdvözölte a részvevőket.

A vasutas munkásőrök nevében *Szilágyi Mihály* főtűzgyelő, a megyei munkásőrség egyik tagja köszönte meg a meghívást és ígéretet tett a további helytállásra.

Sziládi Sándor

A békevonat utasai Pécsre is ellátogattak

Kedves vendégeket fogadtunk október elsején a pécsi vasútigazgatóságon. A szakszervezeti *békevonattal* hazánkba látogató szovjet küldöttség egy csoportja érkezett a *Mecsek* aljára. A vendégek között üdvözölhettük *Metjeva Marija Georgijevnát*, a moszkvai Jaroszlav pályaudvar párttitkárát, *Fomenka Iván Matvejevicset*, a moszkvai terület személyforgalmi igazgatóját, *Szinyi Jevgenyij Alexandrovicsot*, a nemzetközi személyforgalom szakszervezeti bizottságának elnökét és több, kitüntetett munkást, vasúti dolgozót.

A vendégeket *dr. Szabó Tibor*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője, *Schmal Imre*, a pécsi csomóponti pártbizottság titkára, *Kincli József*, a szakszervezet területi bizottságának titkára és *Betlehen István*, a csomópont KISZ-szervezetének titkára fogadta. Tájékoztatták a szovjet küldöttséget a vasútigazgatóság munkájáról, az elért eredményekről, a város és környéke fejlődéséről, a dolgozók szociális helyzetének, munkakörülményeinek alakulásáról, a szakszervezeti mozgalom helyi feladatairól.

A szívélyes hangulatú eszmecserét Pécs állomás és a vontatási főnökség meglátogatása követte. A találkozó minden mozzanata hozzájárult a szovjet és a magyar vasutasok barátságának elmélyítéséhez.

(halmai)

Kiskunfélegyházi kezdeményezés:

MINDENT AZ UTASOKÉRT!

A kulturált utazás feltételeinek biztosítására *Kiskunfélegyháza állomás és az Utasellátó Vállalat helyi dolgozói komplexbrigádot alakítottak.*

A szeptember 1-től érvényes szerződésük értelmében mind a vasutasok, mind az utasellátó dolgozói arra törekszenek, hogy panaszmentesen szolgálják a közönséget. Példás rendet, tisztaságot tartanak az utasok által igénybe vett téren és helyiségekben. Ezenkívül a forgalmi dolgozók az utastájékoztatón keresztül felhívják a figyelmet az Utasellátó szolgáltatásaira és vállalják, hogy este 21 órától reggel 5-ig — amikor az Utasellátószolgálat szünetel — felügyelnek az étel-, italkiszolgáló automata gépsorokra.

A kiskunfélegyházi *komplexbrigád* felkérte az utasellátó üzemmel rendelkező összes állomás dolgozóit, hogy kövessék ők is a példájukat.

Vasutasok a tiszta Budapestért

Az MSZMP Központi Bizottsága az idén áprilisban meghirdette a *„Tiszta Budapestért"* mozgalmat a vállalatok, intézmények részére. A felhíváshoz *elsők között csatlakozott a budapesti vasútigazgatóság.* A mozgalom megszervezésére, illetve a felajánlás zavartalan teljesítésének elősegítésére — *Tóth János* igazgató vezetésével — külön bizottság alakult.

Balázs István főtanácsos, a bizottság egyik tagja elmondotta, hogy a tisztasági mozgalomban — nem túlzás állítani — Budapest területén a MÁV-ra hárul a legnagyobb feladat. Több száz épülete, építménye, számos intézménye, megannyi szolgálati főnöksége van. A létesítmények mindenütt kapcsolódnak, beleillesakednek a város képébe. Ezek tisztántartására, tatarozására a jövőben mind több gondot kell fordítani.

Kondor Gyula, a II. osztály magasépítményi csoportjának vezetője a már eddig elvégzett csinosítási munkálatokról adott számot:

— Április óta a józsefvárosi pályafenntartási főnökség kijavította a Keleti pályaudvar Kerepesi út felőli, mintegy 800 méter hosszú betonkerítését. Ezt követően, a magasépítési főnökség dolgozóival közösen, a volt HÉV-végállomás épületein bontották le. Ezzel tulajdonképpen új formát adtak a Keleti pályaudvar környékének. A munkát sürgőssé tette a vadászati világkiállítás megrendezése. Megszépítették a Kolozsvári úti „Éles sarok" környékét is a pályafenntartási főnökség dolgozói.

A csoportvezető elmondta még, hogy a mozgalom elsősorban azoknak az épületeknek és környezetüknek a rendbehozására irányul, ahol nagy tömegek járnak-kelnek. Ezért rövidesen *sor kerül a Keleti pályaudvari csarnok üveg tetejének felújítására.* A közeli napokban egy szakbizottság „üveglapvizsgálat" és esetleges szállítási szerződés megkötése céljából felkeresi az *orosházi üveggyárat.* Amennyiben a vasút szakemberei megfelelőnek tartják az ott gyártott üveg minőségét, *orosházi üveg kerül a csarnok tetejére.* Ezzel egyidőben *a Nyugati pályaudvar „vihartépett" bádogtetejének javítása is megkezdődik.*

A vasút nagy erőfeszítéseket tesz Budapest tisztaságáért és szépítéséért. A munkát azonban gátolja a létszámhiány. Így kisebb, kevésbé látványos helyen álló épületek javítására nem jut idő és energia. A mozgalom teljes sikere érdekében *dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója felhívást intézett a vasút szocialista brigádjaihoz.* Őket, a törzsgárda tagjait és a fiatalokat is társadalmi összefogásra kérte fel a rend és a tisztaság érdekében. A munkahelyek rendezésére, csinosítására sok helyen már szövetségek is az újabb felajánlásokat.

S. E.

Pályakezdők — fehérasztalnál

A budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében október 12-én mintegy ötven pályakezdő, egyetemet és főiskolát végzett fiatal gyűlt össze.

Az „újdonsült" vasutasokat *Tóth János* igazgató hívta meg baráti beszélgetésre nyolc megye szolgálati helyeiről. A fiatalok 11 különböző vasúti szakágnál kezdték pályafutásukat.

Tóth János személyesen fogadta, *külön-külön üdvözölte a sorban érkező, alig egy hónapja szolgálatot teljesítő vasutasokat.* Majd a kötetlen beszélgetés bevezetéseként többek között elmondotta:

— A vasút a legveszélyesebb üzemek közé tartozik, ezért dolgozóitól katonás fegyelmet követel. A hivatását szerető vasutasnak mindig arra kell gondolnia, hogy emberek élete, épsége és sok milliós nagyságrendű népgazdasági értékek biztonsága függ a munkájától.

Vázolta azt is, hogy a vasút harmonikus munkamenete csakis a *kölcsönös bizalom* jegyére épülhet, tehát a szolgálati ágak tevékenységének pontos összehangolása segíthet elő a forgalom zavartalanságát.

Az összejövetelt, amely közel három órán át tartott, fesztelen, baráti hangulat jellemezte. Ez különösen a fiatalok *hozzászólásaiban, kérdéseiben* fejeződött ki. Sokan elmondták az eddigi tapasztalataikat, észrevételeiket, s közben *továbbtanulásuk lehetőségeiről is érdeklődtek.*

A pályakezdő vasutakat a találkozó rendezősége jubileumi jelvánnyel ajándékozta meg.

(—a)

Tisztségviselők képzése az alapszervezetekben

A tisztségviselők képzésében fontos helyet foglal el az alapszervezetekben folyó oktatás. Mindenütt a szakszervezeti bizottságnak kell megszerveznie a bizalmiak, műhely- és osztálybizottsági tagok, továbbá a szakszervezeti tanács tagjainak képzését. Ez a vasúton *több mint 31 ezer tisztségviselő képzését tette szükségessé* a két választás között.

Az 1971/72-es oktatási évtől az alapszervezetekben *a korábbiaktól eltérő feladatokat kell megoldani.* Fokozatosan meg kell szervezni a bizalmiak és más tisztségviselők, vezetőségi tagok tanfolyamát. A fokozatosság ebben az esetben azt jelenti, hogy mindenhol a helyi lehetőség, az „erőviszonyok" alapján kell eldönteni azt, hogy ebben az oktatási évben a bizalmiak tanfolyama mellett még milyen reszortosoknak szervezhetnek tanfolyamot. *Az elsődleges feladat mindenhol a bizalmiak tanfolyamának a megszervezése.*

A tanfolyamok célja: a bizalmiak politikai felkészítése és mindennapi munkájuk segítése. A bizalminak ismernie kell, hogy mint tisztségviselőnek *milyen kötelességei és jogai vannak. Ezek gyakorlásának hogyan tud a legeredményesebben eleget tenni?* A bizalmiak tanfolyama a tömegpolitikai képzés egyik formája. Ezért a részvevőknek — kivéve, ha nem állnak magasabb politikai, elméleti szinten — *más politikai képzésben nem kell részt venniök,* mert a bizalmi tanfolyamok ezt is biztosítják.

A bizalmiak oktatása

A tanfolyamok megszervezése megkívánja az előzetes egyeztetést a helyi pártszervekkel, gazdasági vezetőkkel. E tanfolyam típusokat is az egységes helyi politikai oktatási tervben kell megtervezni. Ki kell alakítani a tanfolyamcsoportokat (10—20 fő). Ki kell jelölni a tanfolyamvezetőket, előadókat. Meg kell jelölni a foglalkozások időpontjait, helyét.

A tanfolyamok kétéves időtartamúak, évenként általában 8—8 témát tartalmaznak. A tananyagban szereplő témák feldolgozása havonta, kéthetenként egy-egy 40—50 perces előadáson, és az ezt követő konzultációs beszélgetésen történik. Előadók a szakszervezeti bizottságok, illetve a területi bizottságok tagjai legyenek.

A központilag — a SZOT titkársága által — meghatározott témán, előadáson túl, a szakszervezet felsőbb szervei is megjelölhetnek egy-két témát. A szakszervezeti bizottságoknak az eddiginél jobban kell élniök azzal a lehetőséggel, hogy a helyi igények és sajátosságok ismeretében, önállóan határozzák meg: a központilag kiadott témákon túl megjelöljék, kidolgozzák, megtartsák-e a javasolt egy-két előadást is.

A bizalmi tanfolyamok előkészítése, megszervezése nem okozhat különösebb nehézséget a szakszervezeti bizottságoknak, még a több műszakos üzemekben sem. Ügyelni kell azonban arra, hogy a bizalmiak újraválasztását követő oktatási évben *külön tanfolyamot* szervezzünk azoknak a bizalmiaknak, akik a választáskor *első alkalommal* lettek bizalmiak.

A tanfolyamok megtartásáért személy szerint is helyes megjelölni a felelőst. A legtöbb alapszervezetben ezt a feladatot az szb-titkár vagy az szb-elnök látja el. Természetesen azokban az alapszervezetekben, ahol műhelyenként, osztálvonként megszervezhető a tanfolyam, ott a műhely-, osztálybizottság felelősségét is meg kell határozni.

A bizalmi tanfolyamokon nem feltétlen szükséges, hogy minden előadást egy propagandista, illetőleg szb-tag tartson meg. *Helyes, ha az előadókat a témáknak megfelelően választják ki; ha az előadást az tartja, aki az adott témát a legjobban ismeri.* A bizalmiak számára az előadó mindig jelölje meg az irodalomból, illetve az anyagból, hogy melyik részt tanulmányozzák az előadásban foglaltak jobb, eredményesebb elsajátításához.

Reszortosok tanfolyama

A bizalmiak tanfolyamához hasonlóan az szb- (műhelybizottsági, osztálybizottsági) és reszortbizottsági tagok képzését is kétéves tematikával, előadássorozatos formában szervezzük. A havonta megtartott oktatásért a műhelybizottság és a szakszervezeti bizottság a felelős. Az szb jelöli ki a tanfolyam vezetőjét, gondoskodik az előadóról. Ehhez *segítséget kap az illetékes területi bizottságtól.*

Ennek a tanfolyamnak alapvető célja, hogy a műhely (osztály)-bizottságot *testületként* készítse elő feladataira. Az előadások elsősorban azokat a szakszervezeti ismereteket tartalmazzák, amelyek a helyi szakszervezeti szerv *testületi* életével függenek össze, vagyis saját vezetési, irányítási és ellenőrzési tevékenységükre vonatkoznak.

Az alapszervezeti tisztségviselők és reszortbizottsági tagok alapképzése szempontjából nagy jelentősége van a közvetlenül az alapszervi választások után szervezett tanfolyamoknak. Azok az új tisztségviselők és aktivisták, akik a választás alkalmával első ízben kaptak megbízatást funkciójuk ellátására, joggal elvárják, hogy megbízatásuk teljesítéséhez megadjuk a szükséges segítséget.

Helyes, ha a reszorttanfolyamokat megelőzi a választott testület egészének egységes, összevont felkészítése. Amikor ez az egységes felkészítés megtörtént, azután célszerű reszortonként megszervezni a tanfolyamokat, amelyeken részt vesznek a reszort bizottsági tagok is. A szakszervezeti bizottság titkárának a feladata, hogy biztosítsa a reszortbizottságok számára a feladatok megismeréséhez, ellátásához szükséges anyagokat.

A tanfolyamokat természetesen *munkaidő után kell megtartani.* Ezért minden tanfolyam megszervezése gondos, körültekintő, tervszerű munkát igényel, ahol figyelembe kell venni a szolgálati hely, üzem, intézmény munkarendjét, a tanfolyam hallgatóinak munkabeosztását. De a tanfolyamok előkészítése és megszervezése az agitációs, felvilágosító munkát sem nélkülözheti.

Közép- és felsőfok

A szakszervezeti mozgalom biztosítja a szakszervezeti tisztségviselők számára a közép- és felsőfokú képzést is. A közép- és felsőfokú képzés, továbbképzés általában egésznapos formában történik, éspedig a SZOT központi iskolán, a két SZMT-oktatási központban és a szakmánk által biztosított iskola keretén belül, amelyek időtartama 1 héttől — egy évig terjed.

A tanfolyamoknak az a célja, hogy a tisztségviselők általános társadalompolitikai és szakszervezeti ismereteket kapjanak, ezen túl hathatós segítséget a testületi teendők és a munkaterületük konkrét feladataihoz. Ismerjék ki magukat a társadalom építésében felmerülő problémák között, *merjenek — és tudjanak! — állást foglalni a dolgozók vitás ügyeiben.* Ismerjék meg, hogy saját speciális munkaterületükön milyen lehetőséget adnak a szakszervezeti jogok.

Az alapszervezetekben folyó tisztségviselői képzés szervezettebbé, színvonalasabbá tétele *a szakszervezeti mozgalom érdeke.* A feladat megoldásában nagy felelősség és nehéz feladat hárul a szakszervezeti bizottságokra. E munka elvégzéséhez a felsőbb szakszervezeti szervek messzemenő segítséget nyújtanak. A segítségnyújtás szervezeti keretei az elmúlt hónapok folyamán lényegében kialakultak.

A SZOT-elnökség határozatai alapján megalakult az oktatási bizottság, kezdetét vette az oktatási felelősök hálózatának a kiépítése. *Kezdődhet a tanulás.*

Magyar György

TANFOLYAM BALATONKENESÉN

A szakszervezeti központ társadalombiztosítási osztálya egyhetes, bentlakásos iskolát szervezett *Balatonkenesén* a társadalombiztosítási tanácsok újonnan megválasztott elnökei részére. A szeptember 19-től 25-ig tartott tanfolyamra az ország minden részéből érkeztek hallgatók, s tanulás közben sok hasznosítható tapasztalatot adtak át egymásnak.

A legtöbb ismeretet természetesen a régi, jól képzett szakszervezeti vezetőktől kaptuk, akik között ott volt *Krekó Ferenc, Rétfalvi Tibor, Kovács Sándor, dr. Gevicser Pálné és dr. Erdődi Zoltán.* A tanfolyamot *Rajnai Rudolf* vezette. Ennek a gárdának köszönhetjük, hogy rövid idő alatt is gazdag ismeretekre tehettünk szert az előadásokon és a konzultációkon.

Jól sikerült a *búcsú-est* is. Azóta már minden volt hallgató ismét dolgozik, és munkájában gyümölcsözteti a megszerzett tudást. *Köszönjük a kapott segítséget.*

Bódogh Mihály
Dombóvár

A leépítés „elrendelve!"

A vasúti csomópontok többsége nagymérvű létszámhiánnyal küszködik. Nem ritkán 100—150 ember hiányzik egy-egy településről, rangos pályaudvarról.

Porcsalma—Tyukod azonban a kicsiny állomások közé tartozik, ahol — mint *Bana Sándor* vezető állomáskezelő mondja — október elsejétől „mesterségesen" csökkentették hatról háromra a létszámot.

— Mi indokolta a „leépítést"?

— A szolgálati felsőbbség a *takarékossági elvekre* és az *„egyszerűsített ügymenet"*-re hivatkozott. Ez azonban így, önmagában nem valami meggyőzően hangzik, hiszen csak általánosságban igaz, hogy takarékoskodni kell. Fontos azonban, hogy *hol, hogyan lehet takarékoskodni?* Erre ezt a konkrét indoklást kaptuk: *Porcsalmán a háború előtt is három fő látta el a szolgálatot.*

— S nem így van?

— De igen. Csak az a különbség, hogy *akkoriban 500 vagon fordult meg évente állomásunk rakodóvágányain, most pedig három és fél ezer...* Szállítási tervünket a harmadik negyedévben 138 százalékra, a raksúlykihasználást 142 százalékra teljesítettük. A kocsitartózkodás 99.6 százalékos. A feladott kocsirakományok többsége exportáru. A konzervgyár helyi telepe az idén összesen mintegy ezer vagon készárut szállít külföldre. Ráadásul: *minden küldeménynél hivatalos szá.-lálást kér,* ami azt jelenti, hogy állomásunk egy dolgozójának jelen kell lennie a rakodás egész tartama alatt. Decemberig ezenkívül még 400 vagon alma, 200 vagon cukorrépa és a téeszekből körülbelül 30 vagon egyéb termék kerül elszállításra. Feladatunk a forintos forgalmával járó munkát — a jegykiadást — a vonatok menetrendjéhez kell igazítunk. Két nagy község lakosai tartoznak állomásunkhoz...

— Hogyan alakul a szolgálat?

— Rajtam kívül egy beosztott állomáskezelő és egy málházó teljesít szolgálatot — mondja Bana Sándor. — A állomáskezelők 14/24-ednek, a málházó pedig mindennap reggel 6-tól 9-ig és délután 14-től 17 óráig van szolgálatban. *Megszakítással tehát napi 6 óra a munkaideje, hogy vasárnap is igénybe lehessen venni.* Olyankor a postán nincs telefonszolgálat, de a feleket akkor is értesíteni kell az érkező küldeményekről...

Szerencse, hogy a málházó Porcsalmán lakik, különben *aligha akadna ember,* aki elfogadná az ilyen szolgálati időbeosztást.

— Hát hogyne! Méghogy valakinek *soha ne legyen egyetlen szabadnapja sem...!*

Ezután rövid szemlét tartottunk a szolgálati helviségekben, a váróteremben és a felvételi épület környékén. Bizony, cseppet sem szívderítő látvány az ott tapasztalható rendetlenség, a sok szemét.

— *Kinek a feladata lenne a takarítás?*

— A málházóé. De higgyék el, *nem győzi mindennap végigtakarítani a gondjaira bízott 360 négyzetméternyi területet.* Ha ezt csinálná, akkor egyéb, még fontosabb teendőit kellene elhanyagolnia. Nem véletlenül mondjuk mi, hogy *nagyon hiányzik ide legalább még egy ember...*

Úgy látszik, a kérdést a szolgálati felsőbbségnek is meg kell vizsgálnia. Mert kétségtelen, hogy *valami nincs egészen rendben* a porcsalma—tyukodi „takarékoskodás" körül.

L. Simon Zsuzsa

SZAKSZERVEZETI OKTATÁS

A dolgozók egyötöde tanul

Tanácskoztak a vezetőpropagandisták és az oktatási felelősök

Az egész ország területéről *érkezett vezetőpropagandisták és politikai oktatásfelelősök* népesítették be október 5-én a szakszervezeti központ tanácstermét. A kultúrnevelési és sportosztály rendezésében gyűltek össze tanácskozásra, hogy közvetlenül az oktatás kezdete előtt megtárgyalják az előkészítő és szervezőmunka tapasztalatait, az 1971/72-es oktatási év főbb feladatait.

Az ülés részvevőit *Kellner István* osztályvezető üdvözölte, majd vázolta az értekezlet célját. Ezután *Tóbiás Béla,* az osztály munkatársa tartott vitaindító előadást. Vázolta az eddig szerzett tapasztalatokat, a szervező munka eredményeit. Elmondotta, hogy ebben az oktatási évben 35 349 dolgozót vontak be az oktatásba, vagyis 4981 *fővel többen tanulnak, mint tavaly.* Ez azt jelenti, hogy *a vasutas dolgozók 20%-a kapcsolódott be a szakszervezeti politikai oktatásba.* E kimagasló eredmény létrejöttében országúnrészt vállaltak a vezetőpropagandisták és a politikai oktatásfelelősök, akik túlnyomó része hosszú évek tapasztalatait használta fel a szervező munkában.

A vitaindító előadás után 13 vezetőpropagandista mondta el véleményét. A hozzászólásokban igen sok hasznosítható javaslat hangzott el, útmutatást adva a jövőre. *Kicsendült a hozzászólásokból az ügy iránti mélységes felelősségérzet és tenniakarás.* A feladattal most ismerkedő propagandisták is sok értékes tapasztalat birtokába jutottak.

A legtöbb probléma az évközi felkészítőkkel kapcsolatban hangzott el. Különösen az *szmt*-k által tartott tájékoztatók ellen emeltek a részvevők kifogást, mert azokon túl sok az ipari, illetve mezőgazdasági jellegű téma, amelyet *a vasútnál gyakorlatilag kevésbé tudnak hasznosítani.* Több tájékoztató előadásra lenne viszont szükség szakmai vonatkozásban. Észrevételek hangzottak el a koordinációs munka hiányosságaiból adódó határidő-eltolódásokkal kapcsolatban is. Előfordul, hogy sokszor három különböző időpontot kell betartani, egyeztetni. Több hozzászólás foglalkozott a szemléltetéssel, a központi szemléltető anyaggal, de ezt a legtöbben *jónak értékelték.*

Megnyugtató, hogy az értekezlet minden részvevője átérezte a politikai oktatás jelentőségét, s az ülés hasznosan szolgálta az 1971/72-es oktatási év sikeres lebonyolításának ügyét. Egyhangú volt a vélemény, hogy a vezetőpropagandisták munkájának megkönnyítésére, a tapasztalatok átadására *más alkalommal is* összevonnak hasonló összejövetelt.

A nőkről szól az utasítás

NEM MARADHAT ÍROTT MALASZT

A nők gazdasági és szociális helyzetének megjavítására hozott kormányhatározat és a SZOT hasonló célú határozata nyomán a vasút illetékes szervei is alaposan megtárgyalták, felülvizsgálták a vasutas nők helyzetét.

Szakszervezetünk központi vezetősége augusztus 26-i ülésén vitatta meg, milyen további intézkedések szükségesek ahhoz, hogy a szakszervezeti tagság 19,3 százaléka — ez a nők arányszáma — az eddiginél lényegesen jobb helyzetbe kerüljön.

A különböző fórumok tanácskozása után megjelent a *vezérigazgatói utasítás* a MÁV Hivatalos Lapjának október 1-i számában *a nők politikai, gazdasági és szociális helyzetéről hozott határozatok végrehajtására.*

Az utasítás úgy intézkedik, hogy a szakosztályok, az önálló osztályok, központi hivatalok, vasútigazgatóságok, üzemek és főnökségek vezetői — azokon a munkaterületeken, ahol a nők is dolgoznak — *évenként mérjék fel* a nők és férfiak bérezését és intézkedjenek az esetleges különbség megszüntetésére. Úgy, hogy a nők egyenlő értékű munkáért *a férfiakkal egyenlő munkabért kapjanak.* A szolgálati vezetők gondoskodjanak arról, hogy a sokgyermekes és egyedülálló családfenntartó nőket a helyi erőforrások felhasználásával — egyetértésben a szakszervezeti szervekkel — *anyagilag* fokozottan támogassák. Az alkalmas nődolgozókat az eddiginél nagyobb számban kell vezető beosztásba helyezni. *Ahol túlnyomórészt nők dolgoznak, ott a vezető állások is velük töltendők be.* Vezetői feladatra való felkészítésüket, politikai, állami iskolai és vasúti szakmai továbbtanulásukat elő kell jegyezni a beiskolázási tervben.

A vezérigazgató utasítja a szolgálati vezetőket, hogy *tegyenek lépéseket a többgyermekes és egyedülálló anyák éjszakai foglalkoztatásának csökkentésére, majd megszüntetésére.* Intézkedjenek az utazószolgálatnál foglalkoztatott nők távolléti idejének csökkentéséről is. *Felül kell vizsgálni a laktanyákat, a női szállásokat* és fejlesztésükről, civilizáltabbá tételükről — az anyagi lehetőségekhez mérten — gondoskodni kell.

Feladatává teszi az utasítás a gazdasági vezetőknek azt is, hogy a szakszervezeti bizottsággal együtt keressék a módját, *miként lehetne megkönnyíteni a vasutas nők „második műszakját"* a meglevő gyermekintézmények munkájának javításával, háztartási gépek beszerzésével, kölcsönzésével, munkahelyi *áruda*k létesítésével stb.

A szolgálati vezetőknek minden év december elsejéig jelenteniük kell a MÁV vezérigazgatójának, miként hajtották végre az utasítást.

Sz. F.

Szerencs jó példát mutatott

Olvastam a Ludas Matyiban a „Helybiztosítás" című cikket, amely szóvá tette, hogy az Egerből Sátoraljaújhelyre utazó, SZOT-üdülésre beutalt 100 általános iskolás gyermeknek nem volt a vonaton külön kocsija, mert ezirányú kérelmük valahol megakadt a bürokrácia útvesztőjében. A kísérő pedagógusok Miskolcon azt is megtudták, hogy Szerencs állomástól sincs biztosított helyük. A pedagógusok kérték a forgalmi szolgálattevőt, hogy intézkedjen a gyermekek érdekében. Ő azonban mereven elutasította a kérelmet, és kijelentette, hogy csak táviratra hajlandó cselekedni, mert önkényes intézkedéséért megbüntetnék.

Engem megdöbbentett ez a rideg bánásmód. 45 évi vasúti szolgálat után tíz éve vagyok nyugdíjban, de azóta is tartom a kapcsolatot a vasúttal. Tudom azt, hogy a rendeletek sok esetben merevek, de jó szívvel, segítőkészséggel mindig meg lehet találni azt a módot, amely az utasok, jelen esetben az iskolás gyermekek legjobb kiszolgálását eredményezi. Mint ahogy megtalálta végülis az a szerencsi forgalmi szolgálattevő, aki a gyermekek szüleinek kérésére külön kocsit adott az iskolásoknak.

Minél több olyan vasutasra van szükség, aki a rendeletek betartása mellett megtalálja a módját annak is, hogy indokolt esetben segítsen az utasoknak, különösen, ha azok gyermekek.

Dávid Ernő,
nyugdíjas vezető főellenőr, Sopron

Jó ellátás, sok ácsorgás

A hatvani vontatási főnökség munkáját három 556-os sorozatú csehszlovák gőzmozdony és 18 főnyi személyzet segíti. Honállomásuk *Kassa* és *Losonc.* Terv szerint november végéig vesznek részt a hatvan—salgótarjáni és a hatvan—szolnoki vonal teherforgalmának lebonyolításában.

A főnökség vezetősége lelkiismeretesen gondoskodott a vendégek ellátásáról, kényelmes pihenésről. Szabad idejükben televízió, élelmiszertároló hűtőgép, üzemi konyha áll rendelkezésükre s az Utaselátó is biztosítja részükre a magyar vasutasokat megillető étkezési kedvezményt.

A baráti országból érkezett mozdonyvezetők, fűtők csupán azt tartják furcsának, hogy nálunk a nyílt pályán és az állomásokon *túl sok időt kénytelenek várakozással, látszólag fölösleges ácsorgásokkal tölteni a vonatok, amit a munka jobb szervezésével csökkenteni lehetne.* Ez persze nem új észrevétel, hiszen magyar kollégáik ugyanezt a jelenséget már régebben bírálják értekezleteiken.

Még ilyet...!?

Szombathely állomáson a *Steinmetz Miklós* szocialista brigád tagjai az idei vasutasnapon megkapták az igazolványt arról, hogy *elnyerték a zöldkoszorús jelvényt.* Akkor közölték velük, hogy a jelvényt majd később kapják meg, mert *egyelőre elfogyott.*

Azóta a jelvényt termelési tanácskozáson és brigádértekezleten is hiába sürgettük. Kérdés: *miért nem juthatunk hozzá a kiérdemelt kitüntetéshez?*

Nemeskéri László
felügyelő,
forg. szolgálattevő

ELHALLGATNAK A SISTERGŐ GŐZÖSÖK

Diesel-mozdonyjavitó bázis épül Szolnokon

— *Fúj a MÁV-műhely* — mondják reggelenként *Szolnok* város lakói, amikor meghallják a munka kezdetét jelző kürt hangját a járműjavitó irányából. Megszokták, akárcsak a kétnaponként magasba törő gőzcsóva sistergését, amikor próbálják a kazánokat a mozdonyszerelde mellett.

Nemsokára azonban teljesen megszűnik a gőzösök sistergő zaja, és csak a Diesel-mozdonyok dübörögnek majd versenyt a szerelvények élén száguldó villamos mozdonyok zakatolásával, sípolásával. A száztizenhat éves, gazdag múltú üzem máris magán viseli a gyors változások jeleit, hiszen *itt épül az ország második legnagyobb Diesel-mozdonyjavító bázisa.*

Eltűnt a nádas

Az üzem egész területén, különösen a mozdonyosztály környékén *nagy a felfordulás.* A nemrég lebontott épületek helyén új betonoszlopok sorai meredeznek ki a földből. A műhelyek egy részében csak ideiglenesen rendezkedtek be a dolgozók. A járműjavító melletti nádast kiirtották. A téglagyári gödröket bulldózerek temetik és egyengetik a talajt. *Huszonnégyezer négyzetméterrel bővül az üzem területe.* Itt kapnak helyet a Diesel-motorok próbapadjainak épületei.

— *A nagyarányú rekonstrukció szinte minden osztályt érint* — mondja *Cseh Sándor*, a megmunkálóosztály vezetője. — *Nálunk elsősorban a forgácsolóműhelyben lesznek technológiai változások. A Diesel-mozdonyok, -motorkocsik alkatrészei ugyanis sokkal finomabb megmunkálást, pontosabb mérettartást igényelnek, mint a gőzösök szerkezetei. Ezenkívül be kell rendeznünk a különböző profilú fogaskerekek gyártására is. Legnehezebb feladatunk lesz a kúpfogaskerekek marása...*

— *Bizony, nem könnyű az átállás* — szól közbe *Ecsédi István*, az esztergályosok reszortvezetője. — *De nem félünk a jövőtől. Jól összehangolt törzsgárdánk van. Keresve sem lehetne máshol olyan közösséget találni, mint például a Damjanich János ezüstkoszorús szocialista brigád...*

A reszortvezető hangsúlyából büszkeség érződik.

— *Valóban megnyugtató tudat, hogy szakmunkásaink többsége itt kezdte pályafutását* — folytatja a gondolatot *Cseh Sándor*. Azután neveket említ. A *Török testvérek* — Pista és Dezső — mindketten *„aranykezű esztergályosok"*. Csaknem harminc éve dolgoznak a VIII. osztályon. És sokan vannak itt hozzájuk hasonló munkások, akik végigküzdötték a háborús éveket és az újjáépítés hősi korszakát. Rossz gépen, hitvány anyagból gyártották az alkatrészeket az összeroncsolt, szétbombázott mozdonyokhoz, kocsikhoz. *Az újabb feladatok sem lesznek nehezebbek* — azt mondják.

Nemzedékről nemzedékre

— *A mi bizalmunkat persze, nemcsak a törzsgárdába vetett hit alapozza meg* — vált gondolatot az osztályvezető —, *hanem az a régi jó szokás is, amelynek sok évtizedes hagyományai vannak nálunk: Az idősebb „műhelyisták" legtöbbje még most is a fiainak adja át a szerszámot és tapasztalatait, mielőtt nyugdíjba megy. Az osztályunkon dolgozó Nibel Mihály és Samu József művezetők szintén Diesel-motorszerelőt nevelnek fiaikból. A gyerekek most szakmunkástanulók, s ha végeznek a tanulással, ide jönnek dolgozni az apjuk mellé...*

— Az „öreg üzem" új követelményeihez nemcsak a fiatalok igazodnak hozzá. *Tanulnak, gyarapítják szaktudásukat a régebbi generáció tagjai is* — jegyezte meg *Szentmiklósi Szaniszló*, a járműjavító tanulmányi felelőse, majd *Maglódi Gyula*, a tanműhely főnöke is bekapcsolódott a beszélgetésbe:

— *A negyedik ötéves terv időszakában minden mozdonylakatost átképezünk Diesel-mozdonyszerelővé* — mondotta. — *Ez a munka már elkezdődött.* A motorok működési elvének tematikája három részre oszlik. Külön csoportba soroltuk az idősebbeket és a fiatalabbakat. Természetesen *a negyvenévesnél fiatalabb szakmunkásoktól nagyobb elméleti tudást követelünk a vizsgákon, mint az idősebbektől.* Az ipari tanulók tananyagában egyébként már 1967 óta fő tantárgy a Diesel-motorok, illetve -mozdonyok működési elvének ismerete.

A létesülő javítóbázis zavartalan üzemeléséhez nem elegendő csupán a szakmunkásokat átképezni. *Szükség van egyre több, jól képzett középvezetőre, technikusra is.* Ennek érdekében tavaly a vasútgépészeti szakiskolák harminc hallgatójával kötöttek szerződést a szolnoki járműjavító vezetői. A fiatalok vállalták, hogy technikusi oklevelük megszerzése után ez az üzem lesz a munkahelyük.

Fokozatos átállás

— *A képzéshez hozzátartozik még, hogy az utóbbi években negyven szakmunkástanulót küldtünk Szolnokról az Északi járműjavítóba, szerelést tanulni* — szólt ismét Maglódi Gyula. — *Közben a MüM 605-szakmunkásképző iskolával együttműködve nálunk is elkezdtük az elméleti és gyakorlati képzést új tanműhelyünkben.* A jövőben pedig az lesz a célunk, hogy az oktatásszintjét emeljük, és a tanulók szakközépiskolai végzettséget szerezhessenek, vagyis: *érettségizett szakmunkásokká váljanak.*

A MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem vezetőinek, dolgozóinak jelenleg két fő feladatuk van: *teljesíteni a javítási terveket és fokozatosan átállni a fejlődés diktálta, korszerűbb technikára.* Közben fel kell épülnie a tervezett bázisnak, ezzel párhuzamosan elsajátítani a szükséges ismereteket.

Nehéz, de szép feladatok. Megoldásukban méltán lehet számítani a nemes hagyományokkal rendelkező üzem dolgozóira.

Séra Sándor

BÉKÉS ÁLLOMÁS MOZGALMAS HÓNAPJAI

A 30 ezer lakosú *Békés* község vállalatai részére naponta átlagban 28 vagon különböző áru érkezik.

A csökkentett létszámú állomás dolgozói *Kovács Mátyás* állomásfőnök irányításával idejében rakják ki a kocsikat. A nyáron különösen forgalmas hónapjaik voltak. Augusztusi kocsikihasználási tervüket 102,3 százalékra, áruszállítási tonnatervüket 109,3 százalékra teljesítették. Nagy segítségükre van *Murony* állomás, amely az érkező kocsikat a leggyorsabban igyekszik Békés állomásra továbbítani.

Boldizsár Gyula,

VÉGSŐ SZAKASZBAN

A SZOBI VONAL VILLAMOSÍTÁSA ÉS A PÁLYA ÁTÉPÍTÉSE

Sohasem volt ilyen lázas sürgés-forgás a szobi vonal *verőcei, nagymarosi, zebegényi és szobi szakaszán*, mint az idei október közepe táján, az őszi napsütésben. De a nagy jövés-menésben most nem a festői szépségű Dunakanyar turistái vezetnek, hanem a vasút villamosítói és pályaépítői.

Zűrzavar, vagy együttműködés?

A helyzet pillanatnyilag már-már „kaotikus". Sokszor csaknem ugyanazon a munkahelyen, egyidőben, egyszerre dolgoznak a villamososzlopállítók, vagy a felsővezeték-szerelők a pályaépítőkkel, a távközlési kábelek földbe helyezőivel, a hidásszakkal és még jó néhány szakszolgálat dolgozóival. Már ez maga elég lenne ahhoz, hogy a szinte legyőzhetetlen nehézségek érzését keltse a külső szemlélőben. De ez még nem minden. A vonalon dolgozók munkáját nehezíti a forgalom is, aminek mennie kell. A nemzetközi személyforgalom, ami nem állhat le, a tranzit teherszállítás, ami ugyanolyan fontos mint amaz. Ehhez járul még az építkezések belső forgalma, az anyagszállítás, a rakott és az üres építőszerelvények, a betonozó vonatok mozgatása, a munkásszállítás... Még felsorolni is sok, *hát még megszervezni!*

Nem csoda hát, ha a külső szemlélő ennyi nehézség láttán eleinte hitetlenkedik: *a szobi vonal villamosításának befejezési határidejét, alig két hónap múlva hogyan fogják megtartani?* Aztán látva a munkát, amikor napról napra mégis alakul, halad, hallva az egyes szakágak dolgozóit, vezetőit egymással vitatkozni, majd megegyezni és jól együtt dolgozni, hinni kezdi: *a rengeteg nehézség ellenére, december végére, sőt* — amint a dolgozók ígérik — *december 18-ra elkészül a vonal villamosítása és pályarekonstrukciója.*

Sok vita árán — összehangolt munka

A vezetők nem tárgyalóasztalnál, vagy telefonon vitatkoznak, hanem rendszerint a munkálatok helyszínén. Legtöbbször azon a munkahelyen, *ahol legjobban szorít a cipő.* Megegyezéseiket is ott kötik, a munka összehangolására. Sűrűn járja a vonalat *dr. Tóth György*, az egész beruházást irányító, koordináló *3. számú Beruházási Felügyelőség* vezetője. Részt vesz a vitákban, előmozdítja a megegyezést, ellenőrzi a részhatáridőket, és minden támogatást megad, ami szükséges a munkálatok határidő előtti befejezéséhez. Naponta feltűnik hol itt, hol ott *Csárdi János*, a felsővezeték-építők főnöke is, vagy a főmérnök: *Varga György.* A nagymaros—zebegény—szobi szakaszt építő *csehszlovák vállalat* igazgatója, *Milan Vedra* mérnök is gyakran „leszalad" *Prágából* Szobra, koordinálni a munkát a beruházóval meg a magyar társkivitelezőkkel. Az októberi kritikus napokban, amikor a nagy építkezés döntő szakaszába érkezett, a forgalom képviselője sem hiányozhat az állandó megbeszélésekről. Csaknem mindig itt tartózkodik *Csaba István*, a 3. A osztály előadója. *Tőzsér Andrással*, a 13-as zebegényi építésvezetőjével „veszekszik" a vágányzárak beosztásáról, hogy a vonatok szabadon, minél folyamatosabban közlekedhessenek és lehetőleg elkerülhessék a vonatok felosztását.

Bohumil Klesla, a csehszlovák felsővezeték-építők vezetője állandóan érdeklődik: *hol engedélyeztek vágányzárt?* A csehszlovák oszlopállítók és szerelőbrigádok ugyanis *pendliznek.* Ha Zebegényben, vagy Szobon kapnak vágányzárt, oda sietnek dolgozni, ha pedig Szob és Sturovó között, akkor gyorsan ott teremnek.

Hol is tart a munka?

Lássuk, mi a helyzet jelenleg. Hol is tartanak az építkezéssel?

A MÁV Villamos Felsővezetéképítési Főnökség dolgozói tavaly ősszel kezdtek az előmunkálatokhoz, az idén kora tavasszal pedig az oszlopok gödreinek kiásásához, az oszlopok földbe helyezéséhez. A 64 kilométeres vonalon *Budapest- Nyugati pályaudvarról Verőcéig már teljesen kész a vezeték.* Verőce és Nagymaros között most szerelik gyors iramban. Október közepére, ugyancsak magyar kivitelezésben, *befejeződött az oszlopállítás Nagymaros és Szob állomáson.* Ugyanezeken a helyeken *a hónap második felében hozzáfognak a felsővezeték szereléséhez.*

A csehszlovákok a Nagymaros—Zebegény közötti vezetéképítéssel majdnem teljesen készen vannak. *Ők is vállalták, hogy december 18-ra egészen Szobig, illetve Sturovóig, tehát teljes munkaterületükön — befejezik a vezetéképítést.*

A kétvágányú vonal átépítése két évvel korábban kezdődött, mint a vezetéképítés, és már jó ideje összehangoltan együtt halad vele. A pályaépítők a vezetékszerelőkkel egyszerre készülnek el munkájukkal. *December 18-ra, tehát az egész vonalon hézagmentes sínek lesznek. A forgalom ezáltal is gyorsulhat.*

A 18-as építésvezetőség a napokban befejezte a zebegény—nagymarosi bal vágány és Zebegény állomás II. számú vágányának építését.

A vonal minden vasutasa az építőknek szurkol most, hogy mielőbb átvehessék tőlük a felújított, villamosított vonalat, és a 120 kilométeres sebességre alkalmas pályát a hazai és a nemzetközi forgalom szolgálatába állíthassák.

Szász Ferenc

Aktuális portré

Egy kitüntetett vasútőr tiszt

A FEGYVERES ERŐK NAPJÁN kitüntetett vasutasok között találja az olvasó *Horváth Lajos* vasútőrőrnagyot, akit a *Közbiztonsági Érem arany fokozatával* tüntettek ki. Őt mutatjuk most be olvasóinknak.

A vasútőrök a társadalmi tulajdon védelmére alakított *fegyveres testület tagjai.* Szorosan a vasúthoz tartoznak, mert állandóan együtt élnek vele. Segítik, könnyítik a vasutasok munkáját azzal, hogy biztonságosabbá teszik szolgálatukat, jelenlétük megnyugtatóan hat a vasútvonalak, állomások és a többi szolgálati helyek dolgozóira.

Horváth Lajos őrnagy az egyik legrégibb, legtapasztaltabb, leglelkesebb tagja ennek a testületnek.

Szatmár megyéből, a *Nagyecsedi-láp* melletti *Mérk* községből származik, szegény földműves-napszámos családból. Vasas szakmát tanult, vízvezeték-szerelőként dolgozott. A második világháborúban katonáskodott. A felszabadulás után a rendőrséghez került, ott teljesített szolgálatot *tisztként* 1951 májusáig. Akkor saját kérelmére leszerelték és ismét a szakmájában helyezkedett el Budapesten, az akkori Hungária Vegyiművek Illatos úti telepén. A szíve azonban megint fegyveres testülethez húzta: 1960-ban *belépett az iparőrséghez* és tiszti beosztásban *őrsparancsnok* lett. Három év múlva, amikor ez a testület megszűnt, hivatalból *a vasúthoz helyezték.* Azóta *Budapest—Ferencváros* állomás vasútőrségén, a *Déli összekötő vasúti hídnál* teljesít szolgálatot.



Horváth Lajos

Ennyi, amit szűkszavúan, szerényen elmond magáról. Többet nemigen lehet belőle kihúzni.

SZERENCSÉRE, jelen van a beszélgetésnél parancsnoka, *Bálint János* őrnagy. *Jól ismeri helyettesét*, ezt a kemény, mindent a szolgálatért áldozó vasútőr-tisztet. *Tizenegy éve dolgoznak együtt*, ez alatt megtanulta becsülni, tisztelni, szeretni határozott egyéniségű, az aprólékosságig gondos tiszttársát, akire nyugodtan bízza a parancsnoki teendőket, ha őt másfelé szólítja a szolgálat. Elmondja, hogy Horváth őrnagy *éber, nagy tudású parancsnok.* A fegyelmet nemcsak megköveteli beosztottaitól, hanem állandóan *tanítja, neveli is őket* a szolgálati szabályzat helyes értelmezésére és alkalmazására. A fiatalok neveléséért *már miniszteri dicséretet is kapott.* Mostani kitüntetésében szintén része van nevelőmunkájának.

Amikor Horváth őrnagy látja, hogy parancsnoka „lelepleztе" és nincs helye a további hallgatásnak, megoldódik a nyelve, és ő is elmond magáról egyet s mást, de még mindig csak *hangfogóval*, szerényen.

— *Szeretem a szolgálatot és igyekszem tőlem telhetően jól ellátni. tapasztalataimat a fiataloknak átadni. Ennyi az egész* — ejti a szavakat csöndesen.

Azután mégis kikívánkozik belőle:

— *Végtelenül örülök a mostani kitüntetésnek, miután a Közbiztonsági Érem ezüst fokozatát már korábban. a Nagy Októberi Szocialista Forradalom félévszázados fordulóján megkaptam. Az aranyérem jóleső érzéssel, büszkeséggel tölt el, pályám betetőzésének tartom.*

Tovább nem kell biztatni, megered a szava:

— *A mi szolgálatunk, itt a hídon, nem olyan látványos mint a palyaudvarokon, ahol a vasútőrök a vagonfeltörések és egyéb bűncselekmények megelőzésében, felderitésében, a köztulajdon sok másfajta védelmében szép eredményeket érnek el. De itt, az objektumvédelemben még súlyosabb bűncselekmények, balesetek megelőzése van reánk bízva. Persze, a kisebb rendellenességeket is figyeljük és teszünk is ellenük. A rakománymegcsúszást éppúgy jelentjük, mint a tetőfelszakadást vagy a sintérést. A mi szolgálatunk ily módon kiegészítője a forgalmi szolgálatnak és a pályafenntartásnak. Mondhatnám: egyik apró, de fontos láncszeme a vasúti munkának. Fogtunk már el engedély nélkül fényképezőket, nevelőintézetből megszökött fiúkat, lányokat, akik vonaton akartak meglógni. Jó néhány öngyilkosjelöltet tartottunk vissza, akik a Dunába akarták vetni magukat...*

Horváth Lajos *Kunszentmiklóson* lakik, onnan jár vonaton szolgálatba. Reggel háromkor kel, hogy a 62 kilométeres távolságról pontosan beérjen munkahelyére. Hatvanadik életévét már betöltötte, de különösebb fáradtságot még nem érez a *teljes embert kívánó* szolgálatban. Mégis, most már úgy gondolja, ideje lenne nyugalomba vonulnia.

— *Ez a természet rendje, jöjjenek a fiatalok* — mondja.

KÉRTE IS MÁR nyugdíjazását. Nehéz szívvel válik meg a szolgálattól, de annak is örvend, hogy több időt szánhat majd hobbyjának, a *vadászatnak.* Főként pedig: *többet lehet együtt a családjával.* Feleségével, 27 éves, nős fiával, aki érettségizett elektroműszerész a *Villamosállomás Szerelő Vállalat* kunszentmiklósi telepén; pedagógiai főiskolát végzett flatalasszony lányával. És reméli, sokat lehet majd együtt unokájával, akiknek *érkezését nagyon várja.* akiknek *nevelésében ő is szeretne majd részt venni.* Mert a fiatalok nevelése annyira szívügye, hogy sosem akarja feladni...

— szász —

Kitüntetések

a fegyveres erők napján

A fegyveres erők napja alkalmából a HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM arany fokozatával tüntette ki a honvédelmi miniszter Kiss Károlyt, a szegedi és Szabó Bélát, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetőjét.

A haza szolgálatáért érdemérem ezüst fokozatát kapta kitüntetésül: Bártfai László, a vasúti Főosztály 1. szakosztályának főelőadója és dr. Nagy József, a 8. F. osztály vezetője.

A vasút dolgozói közül 58-an részesültek a HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM kitüntetésben.

20 ÉV

munkája alapján kapta meg ezt a kitüntetést Bagdi József főelőadó Vasúti Főosztály. 5. szakoszt.; Horváth Viktor pv. tpk. Veszprémkülső; Kasz József főelőadó Vasúti Főosztály. 4. szakoszt.; Körtvési János munkaügyi int. Bánréve; Loncsár László főelőadó. Vasúti Főosztály. 8. szakoszt.; Malicza József munkav.megbíz. Északi Jj. Ü.; Mészáros Mihály pv. tpk. Komárom; Mohácsi Gyula oszt. vez. Debreceni Vasútig.; Nagy Béla vonalkezelő, Kisújszállás; Pápa Jenő oszt. vez. Pécsi Vasútig.; Polonyi István főelőadó, BVKH: Rajháti Ferenc pv. tpk. Celldömölk; Somogyi Imre anyagos, Dombóvár; Veres András pv. tpk. Debreceni Jj. Ü.

15 ÉV

munkájának eredményeként részesültek: a Honvédelmi Érdemérem kitüntetésben: Apró József pv. tpk. Miskolci Jj. Ü.; Banai Gyula blokkmester. Kaposvár; Bognár Ferenc főelőadó, Vasúti Főoszt. 8. szakoszt.; Deszti János főelőadó, Vasúti Főosztály 5. szakoszt.; Finta Jenőné főelőadó GYSEV Ig. Sopron; Gajda György pv. tpk. Kiskunhalas; Gyarmati Pál anyagszám. Kisvárda: Karacs Albert főelőadó, Vasúti Főoszt. 5. szakoszt.; Kovács Ágoston tűzrend. par. Füzesabony; Kozma Imre ellenőr MÁV Kórház; Kurunci István főelőadó, Szegedi Vasútig.; Lázár Károly főelőadó, Budapest Vasútig.; Monár Imréné előadó, Bp. MÁV Kórház; Sándor András szertárvez. Mátészalka; Sári József visszakereső, Kőbánya-felső; Szabó László mérnök, Miskolc Gömöri pu.; Szakály János átvevő Szombathely Jj. Ü.; Varga Ferenc osztályvez. Szombathelyi Vasútig. Zsiga Lajos ig. hely. Miskolci Vasútig.; Szunics Istvánné eü. asszisz. Bp. MÁV Kórház.

10 ÉV

munkájáért kapták a kitüntetést: Almási Józsefné előadó, Budapesti Vasútig.; Bana Lajos főelőadó, GYSEV Ig. Sopron; Bata Ferenc igazgató, Szombathelyi Jj. Ü.; dr. Bélay Józsefné főelőadó. Vasúti Főoszt. 5. szakoszt.; Brezina József oszt. vez. Debreceni Vasútig.; Chladni Tibor főművez.; Landler Jenő Jj. Ü.; Detári György előadó, Landler Jenő Jj. Ü.; Dobos József szertárvez. Szeged-Rókus; Farkas Ferenc pv. tpk. Nyíregyháza; Fekete János főelőadó, Miskolci Vasútig.; Forgó János főelőadó, Vasúti Főoszt. 9. szakoszt.; Havasi Ernő keresk. hiv. Zalaegerszeg; Horváth Sándor áll. főn. Kaposvár; Kántor György főelőadó Vasúti Főoszt. 8. szakoszt.; Kelle István főelőadó, Pécsi Vasútig.; Kiss László ügyintéző, MÁV Gépjav. Üzem; Lazányi Sándor oszt. vez. Debreceni Vasútig.; Nagy II. Sándor pv. tpk. Cegléd; Pásztor Tibor főmérnök, Miskolc Tiszai pu.; dr. Petényi László főorvos. Szombathelyi Vasútig.; Radványi Tivadar csop. vez. Miskolci Vasútig.; Szekeres Ernő főmérnök. Szolnoki Jj. Ü.; Tamai János csop. vez. Budapest Vasútig.; Varga Antal előadó, Vasúti Főoszt. 5. szakoszt.

A KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

arany fokozatával tüntették ki Horváth Lajost, Bp. Ferencváros fegyveres vasútőrségének parancsnokát. Az ezüst fokozatot kapta Pinczés János eperjeskei fegyveres vasútőr-parancsnok. A bronz fokozat kitüntetettjei: Deregi Balázs záhonyi, Novák Zoltán eperjeskei és Ternóczi Ferenc abaligeti fegyveres vasútőr-parancsnokok.

A hiba nem a menetrendben van!

Eldugott helye az országnak a mi falunk — panaszolták nemrég az Aranyosapátiban szolgálatot teljesítő vasutasok.

— Miért lenne eldugott hely? Lám, én is milyen könnyen idetaláltam Budapestről. Az apátiak helyett én inkább azt mondanám, hogy ez a világ közepe — tréfálkoztam.

A térközőr azonban nem vette a „lapot", hanem érvelni kezdett a menetrendkönyv adataival:

— A menetrend szerkesztői ügyet sem vetettek a mi falunk és a Vásárosnamény—Záhony közötti vonal mentén fekvő községek lakóinak utazási igényeire. Ha például mi szeretnénk eljutni Budapestre a Záhonyból 15 óra 10 perckor induló, 1703-as számú gyorsvonattal, a „hozzáigazított" 6524-es személyvonatra akár fel se szálljunk. Tőlünk ez a személyvonat délután fél 3 előtt 7 perccel indul — ami éppen jó is lenne —, de az a baj, hogy Záhonyban csupán négy perc áll rendelkezésre az átszálláshoz...

— No és az a négy perc nem elég?

— Elvileg elég lenne, de többnyire késik a vonat. Ráadásul annyit késik, hogy a gyorssal meg sem váratják. Akkor azután hiába indult el az ember...

— De erről talán nem a menetrend szerkesztői tehetnek, hanem az itt dolgozó vasutasok. Miért nem vigyáznak jobban saját vonalukon a személyszállító vonatok pontosságára?

Elmondtam azután, hogy mennyire nem tetszett nekem sem, utitársaimnak sem, hogy amikor Záhony felől Aranyosapátiba utaztam a hajnali 6227. számú személyvonaton, Tornyospálcán csaknem tíz percig vártunk az ellenkező irányból érkező tehervonatra. Ha már az egyik vonatnak a másikra várnia kell: inkább a tehervonat várjon. Az utasok, a munkába vagy otthonukba igyekvő emberek joggal igénylik, hogy a vasutasok őket részesítsék előnyben az áruszállítással szemben. Az utasítás nem véletlenül rangsorolja a vonatokat...

— Ez bizony igaz — bólintottak az apátiak. De azután mégis csak kibújt a szög a zsákból, vagyis kiültözött a vasutasok között országszerte elterjedt, nehezen gyógyítható „betegsén". A térközőr ugyanis védelmébe vette azokat a forgalmistákat, akik a ma hajnali tehervonatot is előnyben részesítették: mondván, hogy a szolgálati főnökök az eligazítások alkalmával mindig számon kérik a teherforgalom menetrendszerűségét. Ezenkívül még azt mondta:

— A vasút ma már korszerű vontatójárművekkel használ a személyvonatok továbbításához. Az M 49-es meg a többi Diesel- és villamos mozdony vezetője, ha egy kicsit jobban meghúzza a szabályzót, könnyen behozhatja a késést.

— Igen ám, de amikor a forgalmisták szinte minden állomáson erre számítanak, és még a jelzőket sem kezelik ideiében, bizony a késés nem csökken, hanem inkább fokozódik. Ezért félnek az itt lakó emberek, köztük a vasutasok is, elindulni az olyan vonattal, amelyiknek négy perccel előbb kell Záhonyba érnie, mint a pesti gyors indulása.

Lassan egyetértettünk. Közös álláspontra jutottunk végül abban is, hogy a menetrend megtartása nem a szerkesztőkön, hanem a forgalmat lebonyolító vasutasokon múlik. A személyszállító vonatok pontossága becsületbeli ügyünk, egyúttal a saját érdekünk is...

(kovács)

Takarítás gépekkel, vegyszerekkel

Tanulságos bemutató a Keleti pályaudvaron

Lapunk legutóbbi számában röviden hírül adtuk, hogy a takarítás korszerű eszközeit, új anyagait mutatták be szeptember 22-én a Keleti-pályaudvaron a vasút vezetői előtt. A bemutatót a budapesti igazgatóság szervezte és a Fővárosi Takarító Vállalat — a két szerv jó együttműködése keretében — tapasztalatcsere jelleggel tartotta meg.

A kulturált utazás biztosításának szerves része a felvételi épületek, peronok, kocsik tisztántartása. Ez napjainkban mind nehezebben valósítható meg, mert a gépesítettség alacsony fokú és kevés a takarítószemélyzet. — Hogyan lehet termelékenyebbé és hatékonyabbá tenni a takarítói munkát? — erre a kérdésre adott szemléletes választ az érdekes bemutató.

Tízévi garancia

A bemutató a pályaudvar kultúrtermében kezdődött. Itt a parketta, a műanyag padló, a szőnyegpadló és a különféle szőnyegek takarításának *gépi módszerét* láthattuk. A bemutatott munkaműveletekhez a Fővárosi Takarító Vállalat szakemberei — *Hadanich Zoltán* igazgató és *Hamar Ferenc* osztályvezető — fűztek érdekes magyarázatot. Láthattuk, hogy a korszerű takarítógépek kezelése nem igényel fizikai erőt. Segítségükkel a legnehezebb takarítási művelet, *a padlósúrolás* is szinte gyerekjáték.

Az elmés szerkezetek bemutatását a pályaudvar egyik várótermében folytatták, éspedig az olajfestékkel bevont *fal* gépi takarításával, az erősen szennyezett *kőpadló* tisztításával. Olyan termelékeny takarítógépeket ismerhettünk meg az NSZK-beli SORMA cég gyártmányaiban, amelyek segítségével — a helyi adottságoktól, a bútorzattól függően — *500—1000 négyzetméter padlóterületet lehet egy óra alatt feltakarítani.* A bemutatón azt is megtudhattuk, hogy egy gépsor, amely négy gépegységből áll, 220—230 ezer forintba kerül, és *zavartalan üzemét tíz évre garantálja a gyártó cég.*

A korszerű takarítógépek hatásos felhasználása szorosan összefügg a takarítás *új vegyszereinek* alkalmazásával. *A kenőszappant és a többi nátronlúgféleséget, a hagyományos klórtartalmú vegyszereket már száműzték a korszerű takarításból.* Ezek az anyagok ugyanis nemcsak a szennyeződést távolítják el, hanem a tisztított felület anyagát is megtámadják. Az ultrás víz például kioldja az olajfesték kötőanyagát, hatására a PVC-padló két éven belül töredezni kezd, a parkettában gombásodás, majd korhadás indul meg.

A bemutatott új vegyszerek a jód származékai, az úgynevezett *jodofórok*. Közéjük tartozik az a háromféle fertőtlenítőszer is, amelyeket a budapesti Phylaxia gyár állít elő, CIBA-féle, vagyis svájci alapanyagból. Ezek közül a vasúti létesítmények tisztántartására a legalkalmasabb jodofór vegyszer: *a Wescodyn.* Ennek 1—2 százalékos vizes oldata még a vírusok, gombák elpusztítására is alkalmas. A jodofór tartalmú oldatot, *permetező szerkezet* szórja a takarítógép gyorsan pörgő keféje alá. A kefe erős habképződés közepette végzi a szennyeződés eltávolítását. A habanyagot azután porszívóhoz hasonló gép szippantja fel.

A takarítás már szakmunka

A gépeken kívül több érdekes takarítószerszámot is bemutattak. Ilyen például a *gördülő vödör* és hozzá a padló vizes és vegyszeres feltörlésére szolgáló *rojtseprű*. A gördülő vödör kettős tartályú, elkülönítve tárolható benne a tiszta és a szennyezett folyadék. A vödör fölött ötletes *présszerkezet* található — csavarás helyett ezzel távolítható el a felesleges nedvesség a rojtseprűből. Megismerhettük a bemutatón a nyugatnémet *Thompson* cég nagyhatású tisztítószer-készítményeit, így a *Sofix* viaszmentes törlőápolószert — a padlóburkolat takarításánál —, a viaszos *Duriolt*, a *Sapur* szőnyeg- és kárpittisztítószert és a többi nagyhatású, a tisztított felületeket mégis kímélő vegyszert.

Mindezek a korszerű eszközök és vegyszerek *a szakmunka rangjára emelik a sokszor lebecsült takarítói munkát.* Nem véletlen, hogy a korszerű takarítási eljárásokat alkalmazó nyugati országokban már régóta szakképesítéshez kötött tevékenység a takarítói munka.

— Nagy problémánk az állomások és a személykocsik állandó tisztántartása, takarítása. Ezért különös örömmel láttuk a bemutatott új módszereket, és szeretnénk mielőbb meghonosítani ezeket a vasút területén — mondotta a bemutató után *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes.

Komplex gépsor, külön brigád

Tóth János, a budapesti vasútigazgatóság vezetője pedig így értékelte a látottakat:

— A bemutatóval, amiért ezúton is köszönetet mondok a Fővárosi Takarító Vállalat vezetőinek, az volt a célunk, hogy a takarítómunka területén is kezdetét vegye a fejlődés, a minőségi változás. A bemutatón látott komplex gépsort beszerezve, külön brigádot, illetve központi takarító csoportot szervezünk, amelynek elsődleges feladata lesz a budapesti pályaudvarok nagytakarítása. Ezek az új módszerek lehetővé teszik számunkra, hogy a takarítói létszámhiány ellenére is, hatékonyabban biztosíthassuk az utazóközönség és a vasutas dolgozók komfortigényének kielégítését.

L. J.

Munkavédelmi ankét

Figyelemre méltó tanulságok

Szakszervezetünk elnökségének legutóbbi ülésén a részvevők előterjesztést fogadtak el a 2019/1971. (V. 25.) számú kormányhatározat végrehajtására teendő intézkedésekről. A kormányhatározatból és az elnökségi ülésen elhangzott értékelésekből is nyilvánvaló, hogy valamennyi szakmai vezetőnek, a mozgalmi szervek képviselőinek és minden dolgozónak fokozottabb tevékenységet kell kifejteniük az egészséges és biztonságos munkakörülmények megteremtése, a vonatkozó vasúti utasítások, munkavédelmi szabályok megtartása, a balesetek és foglalkozási betegségek megelőzése érdekében. E célok és gondolatok — a fokozott felelősség — jegyében szerveződtek a MÁV-nál országszerte a munkavédelmi ankétok.

A GYORSASÁG NEM BOSZORKÁNYSÁG

Milyen tanulságok vonhatók le a tanácskozásokon elhangzottakból? Ezt kívánjuk az olvasóink tudomására hozni.

Először is a budapesti igazgatóság területén szerzett tapasztalatokról adunk tájékoztatást, tekintve, hogy itt zajlottak le leghamarabb a megbeszélések.

A gyorsaság nem boszorkányság — akár ez lehetett volna a jelszó a legnagyobb vasútigazgatóságnál. *A gyors szervező munkát, a nehézségek mielőbbi felszámolására való törekvést — csak dicsérni tudjuk. Az ankétok jó előkészítése, a vitaindító előadások színvonala, ugyancsak dicsérhető.*

Cikkünk megírásának időpontjáig négy vasúti csomóponton — *Rákosrendezőn, Ferencvárosban, a Nyugati és a Déli pályaudvaron* — került sor munkavédelmi ankétra. Az igazgatósági beszámolóknak őszinte hangvétel jellemezte. Ezenkívül hozzájárult a sikerhez, hogy a jelenlévők problémáikat személyesen, közvetlenül az igazgatóság vezetőinek és a felsőbb szakszervezeti szervek képviselőinek mondhatták el. Ennek eredménye volt a számos hozzászólás.

A hozzászólások jól tükrözték az általános munkavédelmi helyzetet, a hibák és gondok okait.

HOL A FELELŐSSÉG?

Az elhangzott problémák rövid összefoglalása közben megpróbálunk saját véleményünknek is hangot adni:

A pályafenntartási szakszolgálat területéről többen kifogásolták a jelenleg is érvényben levő pályafenntartási óvórendszabály elavultságát, a technológiai és kezelési utasítások hiányát. A felszólalók elmondták, hogy ennek hiányában a munka biztonságos irányítása, a balesetek valódi okainak feltárása és a felelősség megállapítása csorbát szenved. Mindezért egyedül és kizárólagosan a szolgálati felsőbbséget hibáztatták. Való igaz, hogy a MÁV vezérigazgatóságán több ízben is hozzáfogtak a pályafenntartási óvórendszabály elkészítéséhez, kiadása azonban különböző „objektív és szubjektív okok" miatt halasztást szenved. Ez azonban nem zárja ki a pályafenntartási főnökségek felelősségét, mivel erre vonatkozóan a 6/1967. (X. 8.) számú *SZOT-szabályzat* 4. § b) pontja nagyon is egyértelműen rendelkezik. Ennek a pontnak, valamint a *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* előírásainak alapján a szolgálati főnökség feladata azoknak a követelményeknek a meghatározása, amelyeket az óvórendszabályok nem tartalmaznak, de amelyek szabályozására a szolgálati főnökség területén szükség van. Márpedig, *ha a főnökségek az említett szabályzatok alapján megfelelően elkészítették, illetve kiegészítették volna a VMSZ-függeléküket, akkor sem a munkáltatás irányítása, sem a balesetek vizsgálata terén ilyen gondokkal nem küzdenének.* Az igazság az — és ez már nyilvánosan is több ízben elhangzott —, hogy ennek a kötelezettségüknek egyes főnökségek vezetői csak azért nem tesznek eleget, mert *attól tartanak, hogy saját felelősségük a hatóságok előtt még jobban megnövekszik. A mulasztás azonban nem csökkenti a felelősséget.*

A különböző szakszolgálatok főnökei között élénk vitát váltott ki az üzemszemléken felvetett hiányosságok megszüntetésének elégtelensége. Egyesek úgy fogalmaztak: *„Mi szükség van ilyen körülmények között üzemszemlére?"* A pályafenntartások a létszámhiányra hivatkozva igyekeznek a felelősséget áthárítani, s közben nem mulasztják el a társszolgálati ágak ezirányú fogyatékosságait és az öntevékenység hiányát bírálni. *Dr. Fehér István* igazgatóhelyettes nagyon találóan fogalmazott, amikor azt mondotta: *„A hibákat megszüntetni sehonnan senki nem jön kívülről. Ezek megszüntetése, a problémák megoldása kizárólag az adott szolgálati hely feladata, amihez viszont a szakszolgálatok együttes összefogása szükséges".*

NE VÁRJANAK!

Sokszor a *kényelmesség*, a *nemakarás* is oka annak, hogy a régóta fennálló hibák nem kerülnek felszámolásra.

A Nyugati pályaudvaron megtartott csomóponti ankéton Albertirsa állomásfőnöke elég szenvedélyesen kifogásolta, hogy *lassan egy éve az állomáson tárolják mintegy 200 méter hosszúságban a kicserélt sineket. Emiatt eddig már két utas szenvedett balesetet.* Azóta az állomásfőnök számos esetben kérte a sínek elszállítását — *eredménytelenül.* Amikor azonban az ankéton szabálysértési eljárást helyeztek kilátásba, a mulasztókkal szemben, *másnap már* — csodálatos módon — *hozzálátnak a sínek elszállításához.* Joggal vetődik fel: *miért, csak ilyen esetben lehet azonnal intézkedni és gyorsan cselekedni?*

Hogyan történhetett meg például az is, hogy miután *Alagi major* állomásvezetője megfelelő, korszerű lámpákat igényelt a jelzők kivilágításához, mert a régiek nem égnek, *az igazgatóság illetékesei még csak válaszra sem méltatták az állomásvezető igényelését.* Pedig mindig hangsúlyozzák a forgalom biztonságának fontosságát! Vagy arra kell várni, hogy súlyos következményei legyenek a felelőtlenségnek?

Amikor ilyen és ehhez hasonló esetek ellen a szakszervezeti bizottságok, a társadalmi munkavédelmi felügyelők felemelik szavukat, gyakran azt kapják válaszul, hogy *„akadályozzák a folyamatos munkát".* Ezt panaszolta a *ferencvárosi vontatási főnökség* szakszervezeti bizottságának titkára is. Ferencvárosban most már ott tartanak, hogy a munkavédelmi felügyelő ellen, aki szakvonali teendőit tekintve fizikai munkás, fegyelmit helyeztek kilátásba, ha társadalmi megbízatásának teljesítésével továbbra is *„akadályozni próbálja a főnökség vezetőinek munkáját."*

Kérdés, hogy ezek alapján a VMSZ-függelékben vajon miképpen rögzítették a munkavédelmi felügyelő és a munkavédelmi bizottság jogait, kötelességét. (?!)

„ALSZIK, SZEGÉNY"

Sok szó esett a vasút létszámgondjairól is. Kétségtelenül igaz, hogy néhány munkakörben nagymérvű a létszámhiány. Az is igaz, hogy a vasút gazdasági vezetői és mozgalmi szervei számtalan, közös intézkedéssel kívánnak az áldatlan helyzeten segíteni. De éppen *a létszámhiány miatt is fontos a dolgozók tevékenységét úgy meghatározni, hogy a munka biztonságosan elvégezhető legyen.* Határozottan fel kell lépni az olyan jelenségekkel szemben, mint amit a *rákosrendezői* ankéton említettek: *Az egyik éjszakai ellenőrzésnél úgy találták rá egy alvó vasutasra, hogy lábfeje a sínkoronán feküdt.* Egy másik dolgozó — ugyancsak Rákosrendezőn —, oly mélyen aludt igen nagy éberséget követelő szolgálata közben, hogy *észre sem vette, amikor a naplót párnának a fele alá tették munkatársai...(?!)*

Összegezve: a munkavédelmi ankétok sok tapasztalatot adtak, s ezek tanulságait is levonva, *megfelelő intézkedéseket tehetünk a dolgozók javára, a társadalom hasznára, a balesetek megelőzésére.*

Takács József

NYÍLT LEVÉL EGY ORVOSNŐHÖZ

„Az első lépteket is köszönöm..."

Búcsúzni csendben illik. En azonban, szíves elnézést kérve dr. Gyócsi Mária orvosnőtől — vagy ahogyan mi, a 307-es szoba betegei sok-sok szeretettel neveztük: Szomszédkától —, mégis a nagy nyilvánosság előtt búcsúzom.

Először is azért, mert a MÁV-kórház III. bel. 25. osztályáról, csaknem 80 nap után elbocsátva, nem tudtam elbúcsúzni és köszönetet mondani, mivel távol volt néhány napra. Másodszor azért, mert az öröm, a hála érzése, csak akkor teljes, ha sokan, mások is osztoznak benne. Na meg aztán én egy kicsit azok közé a férfiak közé tartozom — sorolom magam —, akik bizonyos fenntartással viseltetnek a tudományok magasabb köreiben foglalkoztatott nőkkel szemben.

Nem, nem...! Dehogyis vagyok az emancipáció ellensége, megrögzött férfipárti, de...

Az a munka, amit én, mint beteg, láttam és tapasztaltam a nők részéről — ott és akkor — és az Ön részéről is doktornő, az nemcsak gyógyítólag hatott rám, hanem nézetet, felfogást illetően is átalakított.

Nem felejtem és ezerszer is köszönöm — többek nevében — az áldozatkészséget, a gondosságot. Gyakori megjelenése feledtette a legnehezebb napokban is a fülledtséget, a meleget, a betegség fájdalmait. Biztató szavai visszaadták az életkedvet, mosolya erőt, optimizmust plántált mindnyájunkba. Azt is megállapítottuk, éreztük, hogy sohasem jön egyedül. Az orvos egyéniségében mindig ott sejtettük a gondoskodó anya személyét is. Köszönöm, ahogy leült az ágyunk szélére, ahogyan betegei ernyedt kezét megfogta, ahogy és amilyen gondossággal mérte a pulzust, amint a „motor", a szív működését vizsgálta. Es köszönöm intelmeit, a gyógyszereket, nyolcheti fekvés után az első felültetést, majd a felállást követő első lépéseket. Mint apró gyermeket a gondos anya gyámolítja, úgy segített Ön is rajtam, és minden rászoruló betegen.

Kérem, fogadja búcsúzásként e nyilvánosság előtti hálás köszönetemet, és adja át — kérem —, Róth Imre tanár úrtól, illetve Nagy László főorvos úrtól kezdve „Evelin"-ig, az egyik szolgálatkész takarítónőig bezárólag az orvosoknak, ápolóknak, az egész osztály személyzetének üdvözletemet.

Gergely József

Elfelejtette, hogy hazavárják

Vonatunk elhagyta Zalalövő állomást, amikor megjelent a kocsinkban — a szerelvény végéről érkezve — a mozdonyfűtő. A kezében olajos aktatáskát szorongatott. Az utasok nem törődtek azzal, hogy mit rejt a táska, bár egyesek úgy tippeltek, hogy csatosüveg lehet benne, mivel a fűtő a restiből késve szaladt ki a vonatjához. Sokkal inkább az foglalkoztatott bennünket: hogyan jut a fűtő menetközben a mozdonyra?

Érdemes volt megnézni!

Az 51 109. számú személykocsi homlokajtaja nem volt lezárva. Emberünk kinyitotta, és onnan lépett rá a csavarkapocsra. A 376 588. számú mozdony fordított állásban közlekedett, tehát az akrobatikus mutatvány nehezebb része még csak ezután következett. De ezúttal az is sikerült...

Elgondolkoztam a látottakon. Vajon amikor a fűtő elbúcsúzott otthon a családjától, és elindult szolgálatba, nem azt mondta a feleség és a gyerek: „Apu, hazavárunk!"? Bár lehet, hogy mondták, csak az édesapa elfelejtette.

Az eset különben szeptember 21-én történt, a 8634-es személyvonaton.

Markos József

Meghaltak...

Az országos és a megyei napilapok állandó rovata a közúti közlekedési balesetek *fekete krónikája*. Sajnos, hova-tovább a vasutas újság is nyithatna egy ilyen állandó rovatot, mert közúti balesetnek sok vasutas is áldozatul esik. Ha csak a pecsi igazgatóság területéről sorolok fel hirtelenében néhány tragikus esetet, akkor is megdöbbentő, hogy mennyi áldozatot szed a figyelmetlenség.

Még egy éve sincs annak, hogy a 38 éves *Szigeti Mátyás*, ki az igazgatósági VBO létszámába tartozott, körültekintés nélkül próbát átkelni az úttesten, és *egy személygépkocsi halálra gázolta*.

Nemrégiben, szeptember végén, gyalogos átkelőhelyen szintén egy személygépkocsi ütötte el a járdáról óvatlanul lelépő *dr. Egyed Jenő* 55 éves MÁV-főtanácsost, a pécsi igazgatóság kereskedelmi osztályának volt főelőadóját. A baleset után *belehalt sérüléseibe*.

Alig két héttel előbb egy ZIL gyártmányú tehergépkocsi *Oroszló* és *Sásd* között szabálytalan előzésével leszorította az úttestről azt a tehergépkocsit, amely *Komlóról szállított vasutasokat*. A kocsi nagy sebességgel egy fának ütközött. A baleset következtében *Schreiberhoffer Miklós* 38 éves oktatótiszt, *Bischof Lajos* 42 éves tolatásvezető és *Kovács György* 38 éves tolatásvezető — valamennyien Komló állomás dolgozói — *életüket vesztették*. Ezenkívül még két vasutas megsérült.

A pécsi vasútigazgatóság tehát rövid időn belül hat embert, jóképességű vasutast vesztett, akik nemcsak hozzátartozóiknak, hanem szolgálati helyüknek, az egész magyar vasútnak is nagyon hiányoznak.

Azért írom ezeket a sorokat, hogy felhívjam vasutastársaim figyelmét: *mi, akik közlekedési szakmában dolgozunk, szintén legyünk figyelmesek, óvatosak az utcán, a közutakon! A veszély nemcsak a vágányok között leselkedik...*

Bánfai Domokos
Pécs

Forr a bor...!

Ősz: a szüret ideje. Forr a bor, mind gyakoribb az új „nedű" kóstolgatása. Sajnos, ezzel arányosan megsokasodnak a fegyelmezetlenségek is. Munka vagy utazás közben gyakran kell figyelmeztetni az utasokat vagy éppen a vasutasokat: *ne hangoskodjanak, ne sértegessenek másokat!*

Még szomorúbb, hogy ebben az időszakban *megszaporodnak az ittasság okozta balesetek*. Tanulságul szolgáljon az alább említett néhány példa:

F. G., ivánkai lakos szeptember 11-ről 12-re virradóan *ittasan* ment a Kaposvári Textil- és Fonodaüzem melletti pályaszakaszon, a vágányok között. Egy vonat elütötte és *a helyszínen meghalt*.

P. J., ócsai lakos szeptember 12-én Lepsény és Enying között *ittasan* a sínek közé feküdt. Az esti személyvonat elrobogott felette, de feje és felsőkarja megsérült: *kórházba került*.

P. I. O., babarci lakos szeptember 11-én Vokánynál a lezárt sorompón *ittasan* átmászott, hogy a 2004. számú gyorsmotorvonat utolsó kocsijára felugorhasson. Az ugrás nem sikerült: *súlyos sérüléssel* szállították a pécsi kórház sebészetére.

G. L., ötvöskonyi lakos szeptember 12-én *ittasan* utazott a 4023'a számú vonaton. A robogó vonat ajtaját kinyitotta, és kilépett rajta. *Nyílt lábtöréssel* vitték a kaposvári kórházba.

H. F., vízvári lakost szeptember 25-én 21 óra 10 perckor az 5262. számú tehervonat elütötte, de csak 2—3 óra elteltével találtak rá. *Ittas volt*, és egyik lábát elvesztette. *Még most is élet-halál között fekszik* a kaposvári kórházban.

Az utóbbin kívül mindegyik baleset ugyanazon a napon — és a vasúthálózatnak egészen kis részén — történt. Jó lenne tehát szüret idején *az italozással jobban vigyázni!*

H. J.

Háromszoros életmentő

Nemrég, az egyik délután, fél három óra tájban, Gödöllő állomás első vágányán tolattak. A hangosanbeszélő többször felhívta a várokozókat, hogy *„a vágány mellett tessék vigyázni!"*. A tolató gép közeledett. Ekkor, egy óvatlan pillanatban egy anya — négy év körüli kislányát maga után vonszolva —, a vágányra lépett. A közelben tartózkodó *Gyökér László* felismerte a helyzetet. Szólni már nem volt ideje, de *cselekedett:* egy ugrás, és az anyát kislányával együtt kirántotta a vágány tengelyéből. A mozdonyvezető fékezett, de csak azon a helyen túl tudott megállni, ahol az imént még a halálra szánt anya és gyermeke a rémülettől megkövülve várták sorsukat...

A peron és az előtér rémületből ocsúdó közönsége azt sem tudta hirtelen, hogy a megmentett nőt és gyermekét fogja-e körül, vagy az életmentőt. *Elsőnek az állomásfőnök lépett Gyökér Lászlóhoz, és gratulált neki a két élet megmentéséért.*

Ezzel a mondattal talán be is fejezhetnénk a hírt. De az életmentő többet érdemel, még akkor is, ha a meggondolatlan anya nem annak örül, hogy életben maradtak, hanem *a kislányát korholta*, miért nem sietett utána.

Gyökér László villanyszerelő a Keleti Villamosfenntartási Főnökségnél huszonkilenc éve dolgozik. *Szocialista brigád tagja, s nemrég kapta meg az ezüst törzsgárdajelvényt. Kétszeres kiváló dolgozó.* A gödöllői esetet megelőzően Hatvan mellett, a *Lőrinci tóból* egy kislányt mentett ki. Szerény ember, természetesnek véli, hogy amit tett: *csupán kötelesség...*

Cs. J.
Gödöllő

Hozzászólás

a „jegylyukasztási" vitához

Egyetértek *Szűcs Ferenc* hatvani vizsgáló főkalauznak a Magyar Vasutas augusztus 16-i számában megjelent *Értelmetlen újítás* című észrevételével. Nálunk, a Dunántúlon sem helyeslik a jegyvizsgálók a „rostává lyukasztandó" menetjegyek rendszerét. A jegyvizsgáló ugyanis, akinek gyakran annyi zsúfolt kocsit kell kezelnie, amennyit többed magával sem győzne, *nem ér rá a lyukasztóval pepecselni*. Különben semmi haszna nincs annak, hogy a kalauz munkáját a sok lyukasztgatással nehezítették.

Senki se vegye rossznéven bírálatomat, de magam is eleget nyomkodtam a lyukasztót. Vasúti szolgálatom előtt 1923-tól 1926-ig Budapesten a BSZKRT-nál dolgoztam, majd a MÁV-nál lettem kalauz, később fővizsgáló.

Tapasztalataim alapján állítom: *meg kellene szüntetni az értelmetlenül bevezetett módszert.*

Bognár Károly

A vasutasbecsület dicsérete

Békéscsaba állomás dolgozói — forgalmisták, jegyvizsgálók, kocsitakarítók — havonta, mintegy 200 talált tárgyat szolgáltatnak be, illetve juttatnak vissza a jogos tulajdonosnak. Gyakran érkeznek köszönő levelek az állomásfőnökséghez.

Legutóbb például *Topu Lajosné* Tatabányáról köszönte meg, hogy visszakapta a vonatban felejtett, és elveszettnek hitt csomagját a békéscsabai vasutasok jóvoltából. Egy másik utas, *Hermelo Pál*, Budapest VIII., Kisfaludy u. 40. szám alatti lakos szintén köszönetet mondott elvesztett poggyászáért és esernyójáért.

Sorolhatnánk még a levélírók nevét, de a lényeg mindegyiknél ugyanaz: *dicséret, becsületes vasutasok dolgoznak Békéscsabán*, s ezt bármikor tapasztalhatják az utasok.

Boldizsár Gyula

Lakás a felsővezetékeseknek

Újabb hír, hogy a MÁV Vácon, a vasútállomás közelében épülő tanácsi házban *megvásárolt 20 két és félszobás lakást*. Ebből 16-ot az új villamos-vonalfelügyelőség dolgozói kapnak majd, kettőt a távközlő- és biztosítóberendezések gondozói, karbantartói, kettőt pedig olyan váci vasutasok, akiknek lakását városrendezési érdekből szanálják.

OKTÓBER 29.

A világtakarékosság napja

A pénzt megkeresni nem könnyű dolog, de azt megtartani, beosztani, okosan felhasználni talán még nehezebb. A jövedelem jó beosztása, a célszerű takarékoskodás jegyében fogant a világtakarékossági nap vezérgondolata.

A világtakarékosság napját közel 50 éve rendezik meg a földkerekség sok-sok országában, a világ takarékpénztárainak 1924. októberében Milánóban hozott határozata nyomán.

A takarékosság gondolatának népszerűsítése hazánkban is jó eredménnyel jár az utóbbi években. Az életszínvonal emelkedése mellett a világtakarékosság napja évenkénti megrendezésének is minden bizonnyal része van abban, hogy a takarékoskodás országunkban ma már valóságos népszokás, amelynek gyakorlására tömegesen találhatunk példákat a legifjabbak és a legidősebbek között egyaránt.

A takarékoskodás hasznát, igazi eredményeit megtalálhatjuk szerte az országban azokban az új otthonokban, korszerűen berendezett és felszerelt lakásokban, hétvégi házakban és autókban, amelyekre a takarékoskodás segítségével szereztek illetve valósítottak meg a dolgozók. És megtalálhatjuk a hullámain eltöltött nyaralások, a külföldi utazások emlékeiben, az egyének és a családok gyarapodásában, boldogulásában, amelyek az eredményes, jó munkán kívül mind-mind a jövedelem gazdaságos beosztásának, a rendszeres takarékoskodásnak is köszönhetők.

Bármennyire szépek is azonban az eredmények, még mindig nem mondhatjuk el, hogy mindenki tisztában van a takarékoskodás értelmével, hasznával. Vannak, akik nem ismerik azokat a kedvező és korszerű takarékoskodási, betétgyűjtési lehetőségeket, amelyek rendelkezésére állnak. A világtakarékossági nap egyik legfőbb feladata az, hogy a takarékosság gondolatának terjesztése mellett felhívja a figyelmet azokra a takarékbetét-gyűjtési formákra, melyek elősegíthetik az egyének, a családok terveinek valóraváltását.

A világtakarékossági nap igazi haszna az lesz, ha a tájékoztatások nyomán mind többen csatlakoznak a takarékoskodók táborához, s ki-ki kamatozó, nyereményes vagy gépkocsinyereménybetétkönyvben, iskolai takarékbélyegben, vagy a KST-ben, esetleg ifjúsági takarékbetétesként teszi félre forintjait. Háztartási gépre korszerű lakásra, autóra, külföldi üdülésre — az anyagi biztonság érdekében, tartalékok megteremtésére.

Köszönjük a megemlékezést

Budapest—Déli pályaudvar nyugdíjas csoportja szeptember 29-én műsoros, zenés uzsonnán látta vendégül a 80 éven felüli tagokat.

A megjelent hetven tagtársam nevében *ezúton mondok köszönetet* a csoport vezetőségének, a szakszervezeti bizottságnak a kitűnő rendezésért, amellyel igyekezett elfeledtetni velünk idős korunk minden gondját és bánatát.

Várhelyi László
nyugdíjas

Vasutas lakótelep épül Rákospalotán

(Folytatás az 1. oldalról.)

házás megvalósítására is sor kerül. Ezek előirányzata 5 millió forint.

A vasutasok lakáshelyzetének javítására ugyancsak számos intézkedést tettünk, bár tudjuk, hogy ezek egyáltalán nem elégítik ki a probléma végleges megoldásához.

Az elmúlt öt évben — főként igazgatóságunk vidéki szolgálati helyein — értünk el eredményeket. A helyzet azonban *Budapesten a legsúlyosabb*. Az igazgatóság I. osztályban évek óta 2000 jogos és indokolt lakáskérelmet tartunk nyilván.

Az elmúlt években a következő helyeken építettünk korszerű lakásokat a vasutasoknak:

Budapesten	**137 lakást**
Hatvanban	**24 lakást**
Győrben	**16 lakást**
[illegible]-gyarmaton	**14 lakást**
Sz.-fehérvárott	**36 lakást**
Szolnokon	**130 lakást**
Komáromban	**22 lakást**
Almásfüzitőn	**10 lakást**
P.-szabolcson	**36 lakást**
Balgótarjánban	**10 lakást**
Összesen:	**435 lakást**

A volt üzemi épületek lakássá történt átalakításával, meglevő lakások bővítésével, korszerűsítésével, minőségi lakáscserékkel 297 család lakásgondját rendeztük. Az utóbbi két évben lakásépítési támogatásként — családiház építésére, öröklakás vásárlására — több mint 20 millió forintot biztosítottunk, *kamatmentes kölcsön* formájában. Ennek segítségével 184 családi ház és 31 öröklakás épült. A vasutas dolgozók lakásgondjai a korábbiakhoz viszonyítva enyhültek, de *nem oldódtak meg*.

Napjainkban kezdte meg a *Budapesti Lakásépítő Vállalat* 450 új, minden igényt kielégítő 2—3 szobás, összkomfortos lakás építését a *Rákospalotai MÁV-telepen*, 160 millió forintos beruházási költséggel. Ezzel párhuzamosan épülnek a kommunális létesítmények is.

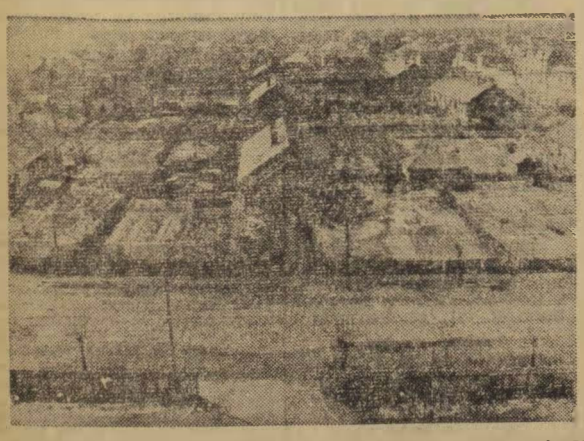
HATÁRIDŐRE!

A legnagyobb elismerés hangján szólhatunk a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV vezetőinek összehangolt erőfeszítéséről, amely hozzájárult az építkezés anyagi feltételeinek biztosításához. Rövid idő alatt lehetővé vált az építkezés megkezdése, és a Budapesti Lakásépítő Vállalat hivatalosan megígérte: *két év alatt felépíti a vasutasok 450 lakását.*

A szóban levő 450 lakással 500—600 vasutas, illetve család lakásgondja oldódik meg Budapesten. Számos, lakás céljára alkalmatlan épületet lebontunk, és az abban lakó családokat megfelelő körülmények közé helyezzük. A munkaköri szolgálati lakásokat rendeltetésüknek megfelelően mindenütt a *helyben* szolgálatot teljesítő MÁV-dolgozók részére biztosítjuk.

A következő években továbbra is igyekszünk mindent elkövetni, hogy szociális létesítményeink *határideje ne tolódjon el*, és az új épületek *minél előbb* a dolgozók rendelkezésére álljanak.

Dr. Németh István



A lebontásra ítélt, elavult, 80—100 éves, komfort nélküli lakások.

Az utolsó előtti akadály

Ki mit tud?-vetélkedő a Keletiben

A Keleti pályaudvar nagy kultúrtermében zsúfolásig megtelt október 5-én versenyző és érdeklődő vasutasokkal. A játékosok a hivatalos kezdésnél jó húsz perccel előbb elfoglalták helyüket, mintha csak arra a kérdésre válaszoltak volna, hogy *mennyire fontos a vasútnál a pontosság*. Egyelőre azonban csak az Utasellátó pincérei kérdezősködtek:

— Csak nem esküvő lesz itt, hogy ilyen sokan összegyűltek?

1.

Amíg a *Ki mit tud?* — szakmai vetélkedő zsűrije elfoglalta helyét a feldíszített elnöki asztalnál, s a rendezők egy utolsó pillantással felmérték, hogy helyükön vannak-e a virágok, a piros terítők és a többi kellék, *Kajcsa Attila*, a budapesti igazgatóság személyzeti osztályának munkatársa tájékoztatásul összefoglalta a vetélkedősorozat eddigi eseményeit:

— Június 3-án tartottuk az első elődöntőt, illetve selejtezőt, majd augusztus 24-én az utolsót. Ezeken csaknem kétszáz vasutas versenyzett. Szeptemberben következtek a negyeddöntők. Október már a középdöntőké. A legnagyobb eseményre, a döntőre, november 6-án kerül sor. Mindegyik fokon öt „csapatban" indítottuk a résztvevőket. Külön versenyeztek a forgalmi szolgálattevők, külön a váltókezelők, illetve váltókezelők, ismét külön a mozdonyvezetők, vonatvezetők, jegyvizsgálók, fékezők és a pályafenntartás dolgozói, pontosabban: a térköz- és vonatjelentő őrök, sorompókezelők. A selejtezőkben összevont munkakörönként, 36 versenyző indult. Az elődöntőkben minden csapatból 15—15 játékos vett részt. A jelenlegi küzdelmek végén már csak hetenheten jutnak tovább. A mai középdöntőt egy hét múlva követi a második. Azt a *Nyugati pályaudvar* kultúrtermében tartják. A harmadik november 4-én lesz a *Kerepesi úton*, az igazgatóság épületében... S azután már csak a legkiválóbbak mérkőznek egymással...

2.

A kultúrterem falán az óra mutatója pontosan a kilencesre ért: *megkezdődött a vetélkedő.*

A nyolctagú zsűri elnöke *dr. Fehér István*, az igazgatóság helyettes vezetője. A zsűri tagjai: *Balázs István* forgalmi osztályvezető-helyettes: *Veress Pál* a vbo képviseletében: *Doma Sándor*, a szakszervezet területi bizottságának munkatársa; *Fejes István* forgalmi vizsgabiztos; *Berényi Vilmos* oktatótiszt; a Keleti pályaudvar pártszervezetét *Szabó Sándor*; a KISZ-bizottságot *Szabó Zsuzsanna* képviselte. Az asztalon már meg is jelentek a borítékba zárt kérdések — és külön borítékban ott voltak a válaszok is, hogy vitával esetleg egy pillanatra se kelljen az időt tölteni.

A szervezés kiváló, ezt állapította meg a közönség is, amelynek nagy részét az *ercsi segédtiszti tanfolyam* hallgatói képezték. Azért jöttek el, hogy a kérdésekből és a feleletekből *ők is tanulhassanak*. Közben persze, lelkesen szurkolnak a zsüri elé ültetett öt fiatalembernek.

Az első versenyző a budapesti *Katona István*, a komáromi *Hustán Zoltán*, a székesfehérvári *Száraz Zoltán*, a pusztaszabolcsi *Góg István* és a szabadbattyáni *Béndek József* volt. A kérdések nyomán szakmájuk, illetve beosztásuk egy-egy fontos területéről tartottak *„mini-előadást"*. Ki bátrabban, ki bizonytalanabbul, de *mindenki kellő tudással adott számot a jelzési és a forgalmi utasítások szabályairól*. Tudni kellett például, hogy „beérelési lehetőség nélkül milyen feltételek esetén szabad egyirányú vonatokat bebocsátani az állomásra". A fényjelzők ismertetése a könnyebb akadályok közé tartozott. Közben mindegyik kérdésnél tanulhatott a hallgatóság, sőt tanultak egymástól a versenyzők is.

Ezen a napon három összevont munkakör csapatai között dőlt el a továbbjutás. Tisztelet a zsűrinek és a hallgatóságnak: *derekasan birták végig az iramot*. A vetélkedő délután 3 órakor ért véget.

3

A forgalmi szolgálattevők közül a legjobb helyezést *Antal Tibor* érte el. A honállomása: *Szolnok*. A váltókezelők közül *Fehér Gábor* remekelt. *Tápiógyörgyén* teljesít szolgálatot. A sorompókezelők, illetve a pályafenntartási dolgozók első három helyezettje a gyengébb nemből való: *Böti Elekné, a terézvárosi pályafenntartási főnökségtől, Erősi Józsefné Vácról* és *Hromátka Rozália Győrből* jutott a legjobbak közé.

A jutalmak sem maradtak el. A három csapat legjobb 7—7 helyezettje — összesen tehát huszonegy versenyző — pénzjutalomban részesült. Az elsők 1000, a másodikok 900, a harmadikok 800 forintot kaptak, s így folytatódott tovább, vagyis a hetedikek jutalma 400 forint volt. Ezen az *egyetlen* játékon *14 700 forintot osztott szét a zsüri jutalomképpen.*

Nehéz nap volt, de eredményes. S hogy a novemberi döntőre még alaposabban felkészülnek a legjobbak, arra garanciát kapott e sorok írója. A lépcsőházban ugyanis efféle mondatokat „mormoltak" a távozók: *„a forgalom szabályozása egy- és kétvágányú pályán, ha az értekezés lehetetlen és nem lehet engedélyt kérni, akkor..."*

Rácz Judit

Újjáépül a Farkashegyi repülőtér

Önzetlen segítség nélkül mit sem ért volna kétmillió forint

A vasúti dolgozók egyik szerény, de igen fontos sportegyesülete a *MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub*. Tagjai számos hazai és nemzetközi versenyen értek el kiemelkedő eredményeket. Száztizenkilenc vitorlázó repülője közül 80—85 rendszeresen edzéssel tölti szabad idejét. Az ejtőernyősök száma 53. Kívülük 25—30 sorköteles ifjú és 8—10 ejtőernyős utánképzős úzi az egyesületben a bátrak sportját.

Repülőterük a *Farkashegyen* van. A repülőtér felszerelése, berendezése azonban ma már elégtelen. A hangár szűk, sok gépet csak szétszedve tudnak tárolni. A szállásépület sem megfelelő: alaposan eljárt felette az idő. Mindezek gátjai a további fejlődésnek.

Most azonban úgy látszik, hogy az akadályok elhárulnak az útból. *Rödönyi Károly*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, aki elnöke és lelkes pártfogója a klubnak, *megértéssel támogatta a sportrepülők és ejtőernyősök anyagi igényét*, s az idén engedélyezett 2 millió forintból egy 650 négyzetméteres új hangár és egy 360 négyzetméteres szállásépület létesül.

A tervező és az építőipari kapacitás biztosítása még nehezebbnek ígérkezett. Már-már úgy látszott, hogy meg sem valósulhat a sportolók régi vágya, amikor a *Vasúti Főosztály* 6. szakosztályának egyik lelkes tervező-kollektívája sietett a klub segítségére. Az *Épületfenntartási Főnökség* tervezési csoportja, *Kónya Károly* építészmérnökkel az élén rövid idő alatt kidolgozta a terveket. Kivitelezőt is nehéz volt találni. Sokáig húzódott a dolog, míg végül egy másik lelkes kollektíva, a *MÁV Bp. Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség* 13 főnyi, ezüstkoszorús, *Ybl Miklós szocialista brigádja* terven felül elvállalta a kivitelezést.

Azóta már *jó ütemben halad az építkezés*. A szállásépület és a hangár alapjai elkészültek, s most az előregyártott épületek felállítása van soron. Társadalmi munkában sokat segítenek a klub tagjai is. Eddig mintegy 400 órát dolgoztak. Valószínű, hogy *még ebben az évben tető alá kerülnek az új épületek*, és jövőre már a megújult repülőtéren sportolhatnak a MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub tagjai.

Morotvay László

Szocialista szolgálati hely

Nagykőrösön nincs létszámhiány

Az osztrák—svájci gyártmányú *Plassermatic* géplánc három napig dolgozott *Nagykőrös és Katonatelep* állomások között. Másfél óra alatt elvégezte 250 pályamunkás egész napos feladatát. A MÁV új „gépcsodáját" *Kiss Károly*, a szegedi igazgatóság vezetője mutatta be a nagykőrösieknek. A bemutató nagy sikert aratott. *Takács János*, a városi pártbizottság titkára és *Kovács Sándor* országgyűlési képviselő, a Nagykőrösi Konzervgyár igazgatója is elismerően nyilatkozott a látottakról.

Növekvő forgalom

— *Az őszi forgalom előtt rendkívül fontos számunkra a felépítmény megerősítése* — mondotta *Rostás Tibor* állomásfőnök-helyettes. — *Ilyenkor ugyanis 15—20 százalékkal növekszik a forgalom, s az M 62-es Diesel-mozdonyokkal vontatott szerelvények sűrűn, nagy sebességgel követik egymást. Állomásunkon különösen sok árut szállít és fogad Közép-Európa legnagyobb tartósítóüzeme: a Nagykőrösi Konzervgyár. Jellemző erre, hogy az őszi hónapokban hatvan-hetvenezer tonna készáru hagyja el a vállalatot.* Ha üres kocsink van, azokat *Záhonyba* kell küldenünk. Kocsikiegyenlítési tervünkben a második negyedévben 2630 üres vagon szerepelt, de ezt a mennyiséget több mint 700 kocsival túlteljesítettük.

— *Különösen sokat segít munkánkban a szocialista versenymozgalom* — folytatta tájékoztatását az állomásfőnök-helyettes. — *A szocialista szolgálati hely* címért négy brigádunk küzd. Közülük a *Kossuth* brigádnak én vagyok a vezetője. *Terveinket önmagunk fesszítjük.* Ennek tudható be, hogy eddig a kocsitartózkodást 2, a lőhasználást 1,6, az árutonnatervet 8,63 százalékkal túlteljesítettük. *Az egy kocsira jutó mozgatási időt majdnem egy perccel rövidítettük.* Persze, szerencsés helyzetben vagyunk: *Nálunk nem érvényesül más vállalatok munkaerő-elszívó hatása*, ezért nincs is létszámhiányunk. *Kipróbált, jó vasutasok dolgoznak Nagykőrösön.* 1967-től, vagyis amióta állomásunk új felvételi épületet kapott, *a szociális körülmények is kifogástalanok.* Ily módon egy kicsit „az országos átlag felett járunk".

Harmadszor ..?

— És mit várnak az év hátralevő részében?

— Feladatainkat fokozódnak. Egyre több nyersáru érkezik, és rengeteg készáru indul útnak. *Szeretnénk az élüzemszintet tovább tartani, és harmadszor is elnyerni a szocialista szolgálati hely kitüntetést.* Az elmúlt bemutatón is láttuk, hogy vasútunk egyre korszerűsödik és nemcsak szolgálati főnökeink, hanem *a város vezetői előtt is tekintélye, társadalmi rangja van hivatásunknak.* A bizalomra és segítőkészségre jól végzett munkával igyekszünk rászolgálni.

M. F.

SZENTLŐRINC

Pécs elővárosa lesz

Szoros a tanács és a vasutasok kapcsolata

Szentlőrinc állomásra négy irányból futnak be a vasútvonalak. Itt rendezik a *Barcs, Dombóvár, Pécs* és *Sellye* felé induló vonatokat. Az állomás hangszórója szüntelenül közvetíti az utasításokat, figyelmeztetéseket. Vigyázni kell nagyon, ahol öt-hatezer ember fordul meg naponta.

— *Jól összeszokott vasutasgárda dolgozik állomásunkon* — mondja *Tőke János* állomásfőnök. — A 61 főnyi személyzetből 43 törzsgárdatag. Négy szocialista brigádunk van: három a forgalmi szolgálatnál, egy a kereskedelem területén. Az idén — ezekre a brigádokra számítva — neveztünk a *Szocialista szolgálati hely* címért indított versenybe is.

— Mit mutat az első félévi mérleg?

— Nagyon kedvezőek az adatok. Jóval az élüzem szint fölött teljesítettük feladatainkat.

— Pontosabban?

— A kocsitartózkodás 93,5 százalék volt, az előírt 87 százalékkal szemben. A kocsikihasználás 113,7 százalékra alakult, holott 98 százalék az élüzemszint. Szállítási tervünket 114,12 százalékra teljesítettük. Eredményeinket még értékesebbé teszi, hogy ilyen tempó mellett *évek óta nem volt balesetünk*. Most nagy feladat előtt állunk: nyakunkon az őszi forgalom. Ez hagyományosan mezőgazdasági vidék, s a cukoripar jóvoltából újabban ismét fellendült a répatermesztés. A lenszállítás is igényel 100—130 vagont, nem beszélve a sok jószágról, amelyek a környékünkön levő mezőgazdasági nagyüzemekből indulnak vasúton a fővárosba, vagy az ország határain túlra.

— Úgy tudjuk, a község is rohamosan fejlődik.

— Ezt már csak azért sem felejtettem volna ki, mert *én vagyok a tanácselnök társadalmi helyettese és a község pártcsúcsvezetőségének szervező titkára.*

— Akkor itt ugyancsak megbecsülhetik a vasutasokat.

— *Megbecsülik, valóban. Elsősorban azért, mert mi is sokat segítünk a községnek. Nézzen ki az ablakon: új lakótelepet lát. Az elmúlt években rengeteg építőanyag érkezett ide, és még mennyi jön! Hiszen 1980-ig a most 4300 lakosú Szentlőrincet tízezer lélekszámú községgé kell fejleszteni, hogy Pécs elővárosa legyen.* Szentlőrincről máris nyugodtan állíthatom, hogy ez a járás és a megye egyik legdinamikusabban fejlődő községe.

A növekedéssel együtt jár az új üzemek, ipari vállalatok telepítése. A folyamat elkezdődött, de a lüktető életű vasút eddig is döntő jelentőségű volt a község politikai és gazdasági életében. S ezután ez méginkább így lesz...

(molát)

MÁTRAI KALAND

Ősszidő lévén, a mátraházi vasutasüdülőbe kaptam beutalót. Egy régi cimborammal, akivel jó sorsom összehozott, arra törekedtünk, hogy mielőbb társaságot szerezzünk magunknak.

Az egyik derűs, őszi napon, három hölgy és hárman férfiak, úgy határoztunk, hogy kirándulunk a Kékesre.

Felfelé busszal mentünk. Körülséltáltuk a szanatóriumot, gyönyörködtünk a Mátra egymásba ölelkező vonulataiban. Magasan járt a nap, amikor barátom átvette a vezetést mondván: — „nem ezen az úton megyünk vissza, mert az hosszú, hanem erre, toronyiránt". Hajlottunk a szóra... Romantikusabb és rövidebb az út, hát miért ne menjünk...?

A jószagú erdő, egy-egy menekülő nyuszi, a fel-felröppenő madarak: szárnycsattogásai, feleátették a múló időt. Na meg, dehogy is mertünk a „vezérnek" szólni, jóllehet már déli 1 órát mutatott botos barátunk jókora zsebdoxája.

Még hangtalanul lépegettünk, de már nyugtalankodtunk, mert jól tudtuk, hogy az üdülő személyzete most, éppen ebben az időben tálalja fel az ebédet.

Barátom — mint vadászkutya, ha elveszti a nyomot —, magasra tartott fejjel nézett körül, azután csalhatatlan biztonsággal elindult felfelé az egyik sziklás hegyoldalon.

Mi utána... Ilyenkor, mintha a kárörvendő ördög hajtaná az óra mutatóját, úgy múlik az idő.

14 óra... Mindenki változatlanul hitt az okosabbnak, az erdő kiváló ismerőjének.

Felértünk. A vezér megintcsak tekinget, majd határozottan int és lefelé indulunk. Mellettünk kis patak csörgedez, előttünk jókora hegy emelkedik.

— A másik oldalon van az üdülő! — mondja magabiztosan az erdei utak nagy ismerője.

Botos társunk nagyokat szuszog, majd mindent megtagadó mozdulattal leül a fűbe. A dundi asszony melléje. Mi, — a többiek is — fáradtak vagyunk, de a gyomrunk: kerget...

Hegyre fel, hegyről le...!

18 órára fordul az óra mutatója. Alkonyodik. Sötét lepel borul a Mátra rengetegére, a hegyi utakra.

Összedugjuk: a fejünket... Mit tegyünk? Merre menjünk?

Úgy határoztunk, hogy tekintettel a sötétre és a hűvösre, rőzsét szedünk, tüzet rakunk és itt várjuk meg — nomádok módján —, a reggelt. De az is lehet — mondjuk reménykedve —, hogy valahol, valaki, felfigyel a tűzre...?

Mindenki szorgalmasan hordta a száraz gallyat. Egyszercsak... — mint a középkor tengeren eltévedt spanyol hajósai — felkiáltott valaki: „fényt látok! fényt látok!" Először csiliagnak véltük, aztán a menekülés reménye elhitette velünk, hogy lakott részhez közelednünk.

Alig 10 percnyi járásra, a fák között, egy alacsony házat pillantottunk meg, melynek kicsi ablakából kiszűrődő fény volt az, amit láttunk.

Bezörgettünk... Egy csöppet sem barátságos hang szólt ki, aztán nyílt az ajtó.

— Hol, merre járunk? — kérdeztük megkönnyebbülten.

— A Kékesen — hangzott a válasz.

Valami játékos erdei manó rossz tréfája lehet ez — ha igaz. Nem mondjuk, de gondoljuk. (A szanatóriumhoz tartozó egyik gazdasági épület volt). Az ember látva meglepett és hitetlen ábrázatunkat, hozzátette: innen 2 perc az autóbusz megállója. Ha sietnek, még elérik a buszt!

Elértük...

— Ne búsulj, cimbora! — veregettem vállon a „rövid" utat választó „nagy turistát" —, a nyolc és félórás út rövidebb, mintha reggelig bolyongtunk volna...

Közben a busz kanyargott velünk mentsvárunk, a vasutasüdülő felé.

— gergely —

KERESZTREJTVÉNY

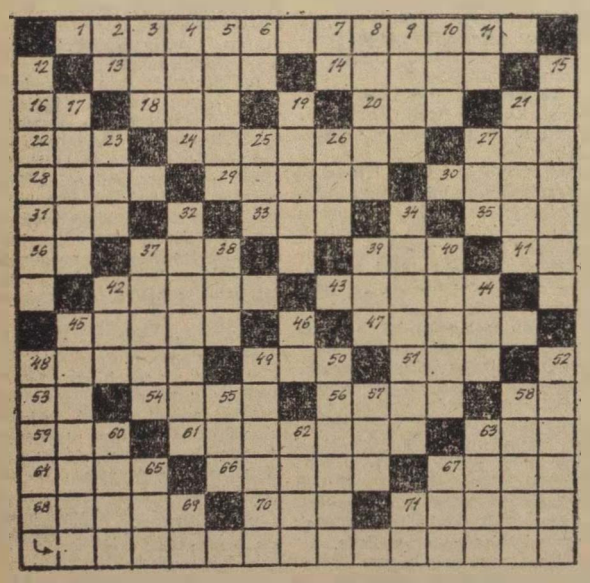
Vízszintes: 1. Idézet Petőfi Sándor Vasútou című verséből. Folytatása a függőleges 48-ban. 13. Nátriumkarbonát. 14. Alaszkai folyó. 16. Európai nép. 18. Békaporonty. 20. A munka mértékegysége. 21. A mai nap. 22. Húz. 24. Egyenlőség! (francia). 27. Testrész. 28. Vörös tengeri kikötő. 29. Ilyen szintű iparitanuló-képzés is van. 30. Göngyölegsúly. 31. Lom ikerszava. 33. Fohász. 35. Nem kevés. 36. Csontokat köt össze. 37. ...Aladár, történész. 39. Gyilkolja. 41. Seprű szélei. 42. ...Jose Miguel (1658—1921) kubai szabadsághős. 43. A szerelmi líra görög múzsája. 45. ...Vilmos, a 13 aradi vértanú egyike. 47. Kutyafélék. 48. Merész. 49. ...izmus, kínai államvallás volt. 51. Szélek nélküli kalap. 53. Kutya. 54. Vajon gól? 56. Az utcán hever. 58. Hangtalanul néz. 59. Tolna megyei község. 61. Portugál sziget Afrika partjainál. 63. Érintő másalhangzói. 64. Zola regénye. 66. Mohamed szülővárosa. 67. Sárgászöld mérgező gáz. 68. Kedvenc kutyája. 70. Parancsolója. 71. Kedves, németül.

Függőleges: 2. Kettős mássalhangzó. 3. Nyomatékos mutatószó. 4. Japán kikötőváros. 5. Olasz folyó. 6. Az erdők lakója. 7. Kettős mássalhangzó. 8. Két hangra írt énekszám. 9. Szekrényben található! 10. Krivoj..., ukrán vasércbánya. 11. Kimondott betű. 12. Vetélytárs, közhasználatú idegen szóval. 15. Középpályást juttatja finom prémje. 17. Francia szobrász (1840—1917). 19. Muhamedán hittudós. 21. A Tisza mellékfolyója. 23. Tiltószó. 25. Vonatkozó névmás. 26. Becézett női név. 27. Állatok szállítására használt kosár. 32. Dunántúli vasúti csomópont. 34. Az USA egyik állama. 37. Meg ikerszava. 38. Német névelő. 39. Svéd váltópénz. 40. Ritka női név. 42. Mestersséges töltés. 44. Emlékedett hangú lírai költemény. 45. Égészen a földre. 48. Orosz helyeslés. 48. A Vízszintes 1. folytatása. 49. Hálaadó mise (latin). 50. Visszaszemet kábrátató. 52. Csongrád megyei község. 55. Fél szólam! 57. Korszak. 58. Görög mitológiai alak. 60. Híres gyomai nyomda. 62. Nyers, természetes színű. 63. A kés ilyen. 65. Egy magyar király előneve. 67. Kérdőszó. 69. Kedo közepe. 71. Azonos mássalhangzók.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 48. **Beküldési határidő:** 1971. november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A teherkocsi gazdálkodás dinamikus egyensúlyának biztosítása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 18. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Orosz Béla, Tiszaszentimre, Petőfi u. 28. Bogsch Imréné, Bp. XIII., Rajk László u. 56. II. 2. Baji Lajosné Békéscsaba állomás, személypénztár. Mezei Miklós, Győr, III., Elaha u. 12. Horváth Edit raktárnok, Hajmáskér állomás.



A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 39. számból: 116540/1971. 2. A. Utasítás a nők politikai, gazdasági és szociális helyzetéről hozott határozatok végrehajtására.

116050/1971. 11. B. Tényleges vasúti alkalmazottak arcképes igazolványának érvényesítése és a nyugdíjasok betétfüzetének kiszolgáltatása 1972. évre.

115681/1971. 6. D. MÁV építőipari gépek, járművek kölcsönbérleti díjtáblázatának módosítása.

A 40. számból: 116813/1971. ÜÜO. Végrehajtási utasítás a MÁV szervezési koncepciójának megvalósításához.

Köszönetnyilvánítás

Megtört szívvel mondok köszönetet mindazoknak, akik szeretett férjem, Balogh János műszaki felügyelő (Cegléd XII. sz. pályamester) temetésén megjelentek és részvétüket nyilvánították. Külön köszönetet mondok kisláuvom nevében is a szolnoki pályafenntartási főnökség dolgozóinak, akik mély fájdalmunkban részvétükkel támogattak. — **özv. Balogh Jánosné.**

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged; Nagy László, Farkas Imre Debrecen; Bódogh Mihály Dombóvár; Hainai János Pécs; Nemeskéri László Szombathely; Markos József Zalaegerszeg; Szűcs Ferenc Hatvan; Csiba József Gödöllő; Bognár Károly Tapolca: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kiss Lajos Alsóörs; Molnár Imre Szentes; Sebők György Pusztaszabolcs; Somogyi István Hódmezővásárhely: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41
Telefon, városi: 228—673,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 226—819
Levélcím: Bp. 78. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

KÉTNAPOS SAJTÓTÁJÉKOZTATÓ kezdődött október 14-én Záhonyban és körzetében a MÁV, az ERDÉRT és a HUNGAROFRUCT ottani munkájának ismertetésére. A tájékoztatón *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója az átrakókörzetet, *dr. Speer Norbert* vezérigazgató az ERDÉRT-telepét, *dr. Czanik Sándor* igazgató pedig a HUNGAROFRUCT hűtőházát mutatta be az újságíróknak, a rádió és a televízió munkatársainak. A kétnapos bemutatóról legközelebbi számunkban részletesen beszámolunk.

— **Műszaki napok.** Jól sikerült kiállítást rendezett Debrecenben, a Technika Házában a Közlekedéstudományi Egyesület helyi szervezete. A Magyar Államvasutak történetét, ezenkívül a külföldi vasutak fejlődését bemutató kiállítás, valamint az ahhoz kapcsolódó előadássorozat rendezésében kiemelkedő szerepe volt Dávid István MÁV-felügyelőnek. A kiállításon sikert arattak B. Szentmiklóssy Erzsébet képzőművészeti alkotásai is, amelyek témái szintén vasúti vonatkozásúak.

— *ÁLDOZATKÉSZSÉG. A szakszervezet miskolci területi bizottságához tartozó vasúti szolgálati helyek dolgozói, összesen 84 500 forintot adományoztak a „Takarót a vietnami gyerekeknek" mozgalom céljaira. Ezen kívül Miskolc-Tiszai pályaudvar és Sárospatak-állomás női szocialista brigádjai kilenc kézi horgolású gyapjútakarót készítettek a nemzetközi szolidaritás jegyében.*

— **MÁV Tiszti Képző Intézetben** megtartották a tanév első iskolagyűlését. Dr. Kun Dezső, az intézet igazgatója értékelte az első három hét tapasztalatait, és részletesen ismertette az oktatási év fő feladatait. Bejelentette, hogy a hallgatóknak, több mint tíz százaléka nő, s most első ízben vannak női hallgatók a gépészeti és vontatási, műszaki tiszti tanfolyamon.

— **Tizenhat fiatal kért szót** a Keleti-pályaudvar műszaki kocsiszolgálata KISZ-szervezetének vezetőségválasztó taggyűlésén, a beszámolót követő vitában. A választás jó előkészítésének másik eredménye, hogy minden jelölt 99—100 százalékos szavazatot kapott. Hasonló aktivitás jellemezte a Keleti-csomópont mind a hét KISZ-alapszervezetének vezetőségválasztó taggyűlését is.

— **Ötös névadó ünnepséget** rendeztek Pécsett a távközlési és biztosítóberendezési fenntartási főnökségnél. Az öt újszülött nevének ünnepélyes bejegyzése után a munkahelyi vezetők és a munkatársak szeretettel vették körül az ifjú szülőket, névadókat. A szakszervezet és a KISZ-szervezet ajándékát az szb-titkár adta át az ünnepelteknek.

— **Negyvenhárom nyugdíjba vonuló búcsúztatták** szeptember 30-án Szeged állomáson. Nagy István állomásfőnök meleg szavakkal méltatta az idős vasutasok sok-sok évi helytállását, és köszönetet mondott áldozatos munkájukért. Rabi Istvánné az állomás vöröskeresztes szervezete nevében vett búcsút az eddig igen eredményesen dolgozó, de most „leköszönő" aktivistától.

Lakáscsere

— **Elcserélném Dunakeszi-gyártelepen** 2 szobás, fürdőszobás, komfortos, kertes, I. emeleti, napos, utcai lakásomat, egyszoba komfortos budapesti belterületire. Különbözet megtérítését nem kérem. Cím: Hűvégi Károly, Dunakeszi-gyártelep, Állomás sétány 15.

— **Szombathelyi** 3 szobás komfortos családi házamat elcserélném budapesti 2 vagy 3 szobás komfortos bérlakásra, szövetkezeti vagy öröklakásra. Bővebb felvilágosítást ad: Horváth Árpád, Pesterzsébet, Pöltenberg u. 65. Érdeklődni bármikor lehet.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM Ára 40 fillér 1971. NOVEMBER 1.

Október szellemében

Korunk a kapitalizmusból a kommunizmusba való átmenet korszaka, amikor — *Engels* szavaival élve — vége szakad az emberiség előtörténetének és kezdetét veszi igazi történetének korszaka. *E nagy történelmi átalakulás kezdete az 1917-es Nagy Októberi Szocialista Forradalom*, amely nemcsak elindította, hanem táplálta, ihlette eddig és ezután is az emberi szabadságért, a békéért, a nemzeti függetlenségért, a demokráciáért és a szocializmusért folyó küzdelmet.

1917 óta századunk minden jelentősebb, haladó mozgalma kapcsolatban van az októberi forradalom által elindított nagy társadalmi átalakulással. *A Szovjetunió, az októberi forradalom szülötte, hallatlanul nehéz történelmi körülmények között szilárdult meg, fejlődött és a második világháború szörnyű próbatételei közepette bizonyította be erejét, legyőzhetetlenségét, a szocialista rendszer fölényét.* A Szovjetuniónak a II. világháborúban aratott győzelmei, amelyek döntő szerepet játszottak a fasizmus megsemmisítésében, hatalmas jelentőségűek voltak a népi demokratikus, antifasiszta forradalmak kibontakozása, a szocialista világrendszer kialakulása, az imperializmus gyarmati rendszerének összeomlása szempontjából.

A II. világháború után a földkerekségen végbement valamennyi lényeges változás a szocialista világrendszer keletkezésével és fejlődésével függ össze. A szocialista világrendszer országainak tevékenysége előmozdítja az egész világ strukturális megújhodását, a gyarmati rendszer végleges pusztulását, a szocializmus világméretű győzelmét. *Világméretekben is megmutatkozik a szocializmus erőinek fölénye az imperializmus erői felett, a béke erőinek fölénye a háború erőivel szemben.*

Az októberi forradalom ügye az elmúlt 54 esztendő alatt kiállta a történelem sokféle próbáját. A Szovjetunió népei a föld lakosságának 7 százalékát teszik ki, a világ ipari termékeinek viszont 20 százalékát állítják elő. *Üzemeiben csupán egyetlen munkahét alatt annyi iparcikket gyártanak, amennyit az egész cári Oroszország egy év alatt állított elő*, s szinte naponta helyeznek üzembe egy-egy új ipari vállalatot. Mindez azt jelenti, hogy a Szovjetunió az anyagi termelés számos területén megközelíti, néhány területen utólérte, vagy már túlszárnyalta, a szociális biztosítás, juttatások és létesítmények, valamint a népművelés terén pedig messze maga mögé utasította a leghatalmasabb tőkés országot, az Egyesült Államokat.

Közismert, hogy volt idő, amikor a nehézipar fejlesztése érdekében a szovjet embereknek tudatosan korlátozniuk kellett mindennapos igényeiket. *A Szovjetunióra kényszerített fegyverkezési verseny ma is jelentősen fékezi a szovjet dolgozók életszínvonalának még gyorsabb ütemű növekedését.*

Sohasem szabad elfelejteni, hogy milyen nagy áldozatokat hoz a szovjet nép más népek nyugalmáért, az általános béke fenntartásáért. *Amikor életszínvonalakat hasonlítunk össze, ezt feltétlenül szem előtt kell tartani.* Az ország hatalmas termelő erői azonban ma már lehetővé teszik, hogy a korábbinál gyorsabban fejlessze a társadalmi termelés olyan ágazatait, amelyek közvetlenül a dolgozók anyagi és kulturális igényeit elégítik ki.

A szovjet nép, kommunista pártja vezetésével, elsőként számolta fel a világon a kizsákmányolást, s a föld legnagyobb országában felépítette a szocialista rendszert, a gyakorlatban valósította meg a marxizmus—leninizmus eszméit. A Szovjetunió messzemenően szem előtt tartja, *hogy a kapitalizmussal folytatott gazdasági versenyben a szocialista országoknak jól ki kell használniuk a szocialista világrendszerben rejlő előnyöket.* Ezért szállt sikra a szocialista országok közötti nemzetközi munkamegosztásnak a kor igényeit kielégítő fejlettebb formájáért, a gazdasági kapcsolatok széles körű fejlesztéséért, a kulturális, tudományos és technikai együttműködés fejlettebb formáinak megvalósításáért.

A magyar nép is a Szovjetunióval együtt ünnepli a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 54. évfordulóját. *Népünk történelme 1917 óta ezer szállal kötődik a nagy októberhez.* Tettekkel tanúsították ezt azok a magyar internacionalisták, akik fegyverrel a kézben maguk is részt vettek a forradalom győzelemre vitelében és megvédésében. *A forradalom a magyar munkásosztálynak is utat mutatott gyötrő társadalmi problémáinak megoldásához olyannyira, hogy a Tanácsköztársaság kivívásával elsőként követte az orosz példát.* A Horthy-fasizmus szörnyű terrorjának éveiben a Szovjetunió menedéket, hitet, reményt, bátorítást nyújtott mindazoknak, akik a nép ügye, a szocializmus eszméje mellett álltak.

Szabadságunk, nemzeti függetlenségünk éppúgy az októberi forradalomban gyökeredzik, mint az a felbecsülhetetlen segítség, amelyet a Szovjetunió nyújtott számunkra kivívott szabadságunk, nemzeti függetlenségünk védelmében, országunk gazdasági életének talpraállításában, a szocializmus sikeres építésében.

Magyarországon a szocialista gazdaság sikeres építése elképzelhetetlen a Szovjetunióval és a többi szocialista országgal való együttműködés nélkül. *A nemzetközi imperializmus most a nemzetközi szuverenitás eszméjét igyekszik fegyverként szegezni a szocialista országok és a Szovjetunió mellének.* A kommunista pártok és a szocialista országok nemzeti szuverenitását azonban semmi más nem fenyegeti, mint a nemzetközi burzsoázia, az imperializmus. Amikor például a szocialista országok szorgalmazzák a KGST megerősítését, a tagországok gazdaságpolitikájának jobb összehangolását, kapcsolataik elmélyítését, akkor ez nem ezen országok nemzeti szuverenitása és érdekeik ellen irányul, hanem arra, hogy gazdasági erejük meghatványozódjék, fejlődésük meggyorsuljon, a maguk és az egész szocialista közösség javára.

Kétségtelen, hogy a szocialista országok között is lehetnek tényleges, vagy vélt, részleges és átmeneti ellentétek. De az alapvető, végső soron közös érdek talaján, *a közös eszme, a marxizmus—leninizmus alapján, a szocializmus egyetemes ügye iránti felelősségtudattal ezek áthidalhatók.*

Az októberi forradalom szellemének és Lenin eszméinek akkor felelünk meg legjobban, ha mindent elkövetünk a szocialista világrendszer egységének eléréséért, a szocializmus útján történő gyors előrehaladásért.

A VASÚT HÁROMNEGYED ÉVI SZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYE:

87 millió 952 ezer tonna áru és 279 millió 554 ezer utas

A Vasúti Főosztály 1. szakosztályán október első felében elkészült a háromnegyed év szállítási teljesítményének elemzése. Eszerint a MÁV az év első kilenc hónapjában

87 millió 952 ezer tonna árut és 279 millió 554 ezer utast szállított.

Az áruszállítási tervet 101,8, az utasszállítási tervet pedig 98,1 százalékra teljesítette. Az áruszállításban elért 1,8 százalékos túlteljesítés *1 millió 542 ezer többlet tonna elszállításának felel meg.* Mint a számokból is kitűnik, az áruszállításban elért eredmények biztatóak. Kedvezően alakult az árutonnakilométer teljesítmény és a fuvardíjbevétel is. Az előbbi a múlt évinél 4,6, a tervezettnél pedig 4 százalékkal magasabb, míg az utóbbinál a felfutás nagysága 3,8 illetve 2,9 százalék. A fuvardíjbevétel

2,9 százalékos túlteljesítése 175 millió forint többletbevételt eredményezett.

A vasútüzem háromnegyedévi munkájára utaló legfontosabb adatok egy része kedvezően, más része viszont kedvezőtlenül alakult. Így például a teherkocsi-fordulóidő a múlt évi 3,83 napról 3,74 napra esett vissza, vagyis 2,3 százalékkal csökkent. A teherkocsik statikus kihasználása pedig 4 százalékkal jobb a tavalyinál. A múlt évinél nagyobb forgalom ellenére jelentősen javult a kocsiellátás, amit legfőbbképpen az bizonyít, hogy

az időre ki nem állított teherkocsik száma 262 ezerről 141 ezerre csökkent.

A megrakatlanul visszaadott teherkocsik mennyisége pedig a bázis 43,2 százalékát teszi ki.

Sajnos nem lehet ugyanezt elmondani a vonóerő kihasználásáról. *Különösen szembetűnő a géprevárások számának indokolatlanul nagyarányú növekedése.* Az év első kilenc hónapjában 70,8 százalékkal több volt a géprevárás, mint a bázisidőszakban. A vonatácsorgásokat illetően sem jobb a helyzet. A vonatfeltartóztatások száma 40,8 százalékkal haladja meg az előző évit. *Az árukárok összege 37,5 százalékkal emelkedett. Ez a nagyfokú növekedés 5 millió forint többletkiadást okozott eddig a vasútnak.* A nemzetközi szállításoknál előfordult árukárokért kifizetett összeg 74,6 százalékkal több a bázisnál.

A negyedik negyedévben mintegy 30 millió tonna elszállítása vár a vasútra. Októberben még jól alakultak a teljesítmények, hiszen az időjárás is kegyes volt hozzánk. Novemberben és decemberben azonban már számolni kell a hideggel, az esetleges havazással. Éppen ezért minden szolgálati helyen körültekintően kell felkészülni, vezetőknek és beosztottaknak mindent el kell követni azért, hogy a vasút mennyiségileg és minőségileg egyaránt kiváló eredményekkel zárhassa az évet.

(vlsl)

JUBILEUMI KIÁLLÍTÁS

a Közlekedési Múzeumban

A *Közlekedési Múzeum* alapításának 75 éves évfordulójáról bensőséges ünnepségeken emlékeztek meg az elmúlt héten. Október 26-án *dr. Czére Béla*, a múzeum főigazgatója sajtótájékoztatón ismertette a múzeum ünnepi rendezvényeit és újjárendezett kiállításait. Másnap Budán, az I. kerület, *Ybl Miklós tér 6.* számú ház falán felavatták *Clark Ádám*, a Lánchíd és a budai alagút építőjének emléktábláját.

Délután a *Magyar Nemzeti Galériában* és a *Közlekedési Múzeumban* folytatódtak az ünnepségek. A galéria termeiben *Festmények, grafikák a közlekedésről* című képzőművészeti kiállítás nyílt. Nem sokkal ezután *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepélyes külsőségek között megnyitotta a Közlekedési Múzeum új kiállítását. Részt vettek a megnyitón a közlekelési ágazatok társadalmi és gazdasági vezetői és a külföldi társintézmények képviselői.

A kiállítást a múzeum dolgozói *új irányelvek alapján állították össze úgy*, hogy a technikai fejlődés mellett az eddigieknél jobban kifejezze a közlekedés különböző ágazatainak történelmi és társadalmi hátterét. A kiállításnak játékterme is van, ahol nagyméretű vasúti terepasztalon villany- és rádióirányítású modellekkel ügyeskedhetnek a látogatók.

A jubileumi ünnepségek sorából kiemelkedik az október 29-án a múzeum előadótermében megtartott tudományos ülésszak, melyen dr. Czére Béla *Tudományos munka a 75 éves Közlekedési Múzeumban* címmel tartott előadást. A főigazgató előadását korreferátumok követték.

Ezernyolcszáz bérlettulajdonos

A vasutas bérleti előadások novemberi programja

Megkezdődött az 1971/72-es színházi évad. Újra benépesültek a színházak nézőterei. Sok vasutas dolgozó vásárolt ebben az évadban is bérletet a különböző színházi műsorok megtekintésére. Szakszervezetünk önálló bérletezést indított az *Operaház Erkel Színházában* és a *József Attila Színházban*. A két színház bérleti előadásait mintegy 1800 vasutas és hozzátartozó látogatja az új évadban. Az első előadásokat októberben megtartották. Az Erkel Színházban telt ház előtt játszották Schubert: *Három a kislány* című operettjét, a József Attila Színházban pedig nagy sikerrel mutatták be Berkesi: *A tizenharmadik ügynök* című színművét. A következő vasutas bérleti előadásokat novemberben tartják.

A József Attila Színház 7-én délután mutatja be Beaumarchais: *Figaró házassága* című vígjátékát, az Erkel Színházban november 21-én délelőtt kerül sor Puccini: *Pillangókisasszony* című operájának bemutatására.

Közlekedési szabványügyi kiállítás a Műszaki Egyetemen

A magyar szabványosítás ötvenedik évfordulója, valamint a *„Szabványosítás és gazdasági élet"* című október 19—22-én megtartott budapesti nemzetközi konferencia alkalmával a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Közlekedési Múzeum a Magyar Szabványügyi Hivatallal, továbbá a Kohó- és Gépipari Minisztériummal karöltve szabványügyi kiállítást rendezett a Budapesti Műszaki Egyetem aulájában.

Dr. Bajusz Rezsőnek, a KPM közlekedéspolitikai főosztályvezetőjének bevezető szavai után *Rödönyi Károly*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese nyitotta meg a kiállítást. Felhívta a figyelmet a szabványosítás rendkívüli fontosságára. A világ vasútjai hamar felismerték a szabványosítás jelentőségét, és az első nagy kontinentális egységesítés a vasutakon ment végbe. *Jelenleg a világ majdnem kétmillió kilométer hosszú vasúthálózatának háromnegyed része normál (1435 mm) nyomtávolságú.* A magyar vasút is korán felismerte az egységesítés fontosságát, és bekapcsolódott a szabványosításba. A MÁV Szabványügyi Intézete állandóan figyelemmel kíséri az egységesítéseket, és gondoskodik róla, hogy a magyar vasút berendezései megfeleljenek a szabványoknak.

Ezután *dr. Sütő Kálmán*, a Magyar Szabványügyi Hivatal elnökhelyettese tartott tájékoztatót a magyar szabványosításról. Elismeréssel szólt a MÁV és az egész közlekedési ágazat vállalatainak, intézményeinek jó szabványosítási munkájáról, amelynek eredményeit tanúsítja a most megrendezett kiállítás is.

A megnyitó ünnepség végeztével Rödönyi Károly kitüntetést adott át a közlekedési vezetőknek, akik érdemeket szereztek a szabványosításban.

A kiállítás többek között szemléltető módon mutat be rajzban, grafikonon, modellen számos MÁV-szabványt, ábrázolja a *MÁV Tervező Intézet* által kidolgozott egységesítéseket, így például a vontatott vasúti járművek korrózió elleni védelmét, szemlélteti az E és az ES sorozatú egységesített teherkocsit, a vasúti teherkocsik szabványosított vonó- és ütközőszerkezetét, a vágányátszelési kitérőt, a vasúti felvételi épületek szabványait, a vasúti típusőrhelyet stb.

A kiállítás november 8-ig lesz nyitva, megtekinthető a Budapesti Műszaki Egyetem aulájában 10-től 19 óráig.

(szász)



Karl Kirchner, az osztrák vasutas-szakszervezet első elnökhelyettese vezetésével október 18-án háromtagú delegáció érkezett Budapestre. Szakszervezetünk vendégei öt napos látogatásuk során tárgyalásokat folytattak a két ország szervezett vasutasainak együttműködési lehetőségeiről, és több vasúti létesítményt, üzemet is felkerestek. Megelégedésük egyik kifejezéseként hivatalosan meghívták az elnökség küldöttségét ausztriai látogatásra. Képünkön: Szabó Antal főtitkár (középen) fogadja az osztrák delegációt. Mellette, (a kép jobb oldalán) Karl Kirchner első elnökhelyettes.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Miért kevés a nő vezetői poszton?

Csak annyi jogot, megbecsülést, mint a férfiaknak!

Szakszervezetünk központi vezetőségi ülése nemrég értékelte, hogy a dolgozó nők élet- és munkakörülményeinek javítása terén eleget tettünk-e a felsőbb szervek által hozott határozatoknak.

A napirendre került anyagból kitűnik, hogy a vasúton dolgozó nők helyzete néhány kérdésben javuló tendenciát mutat. Egy év távlatában beszélhetünk arról is, hogy a szocialista bérezés elvének érvényesítése érdekében történtek intézkedések. Ott, ahol a nődolgozók bére — férfiakkal azonos munkakörben — alacsonyabb volt, általában törekedtek a bér kiegészítésére. Ezen a téren *a szándék és az eredmény viszonylag jónak mondható.*

Akadályozó szemlélet

De nem minden vonatkozásban ilyen egyértelmű a fejlődés. A Magyar Vasutasban megjelent beszámolóhoz kapcsolódva, egy témát emelnék ki, nevezetesen *a nők gazdasági vezetői posztra állítását.* A SZOT-határozat megjelenése után ebben a vonatkozásban *a társadalmi és mozgalmi szerveknél határozott és örvendetes fejlődés következett be.* A nők számarányuknak megfelelően kerültek a választott testületekbe. Sajnos, *szakvonali vonatkozásban ez nem mondható el.*

Igaz, hogy a dolgozó nők vezetésbe való bevonását számtalan dolog akadályozhatja. Általános és szakmai képzettségük megszerzését például az elmúlt időkben, de jelenleg is akadályozza a *második műszak.* Vagy: számos nődolgozóban él még az a szemlélet, hogy keresete csak a családi jövedelem kiegészítését szolgálja, ezért *nem is törekszik* magasabb általános és szakmai műveltség megszerzésére. Ezek a tények a nők *egy részének* vezetésbe való bevonását nem is teszik lehetővé.

Az is igaz azonban, hogy a vasút területén *nem kevés* azoknak a nőknek a száma, akik általános műveltségükön kívül magas szakmai képzettséget is szereztek, mégis: *még ma sem dolgoznak megfelelő beosztásban.*

Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy az ilyen végzettségű lányok, asszonyok akkor sem kerülnek a gazdasági vezetésbe, amikor egy-egy férfi által betöltött munkahely felszabadul, például nyugdíjazás vagy áthelyezés esetén. Véleményem szerint a nők vezető- vagy felelős munkakörbe állítását a *problémák túlzott mértékű hangsúlyozása hiúsítja meg.* Még eléggé általános az a szemlélet, hogy a nők azért nem lehetnek vezetők, mert az előképzettségük hiányos, a továbbképzésük pedig sok akadályba ütközik.

Megszerzik a gyakorlatot

Valóban, ezek élő problémák, ezt senki nem tagadja. Azzal is egyet kell érteni, hogy *helytelen volna csupán a statisztika kedvéért megfelelő képzettség nélküli nőket magasabb beosztásba helyezni.* Ezzel annak is rosszat tennénk, akinek segíteni akarunk, ha nem tudna, vagy csak nehezen tudna a nehézségekkel megküzdeni.

Engedtessék meg, hogy ismét a társadalmi és mozgalmi szervek választására hivatkozzam. *Nem problémáztak a ténylegesen fennálló nehézségeken,* hanem nagyon helyesen arra törekedtek, hogy a dolgozó nők minél nagyobb számban bekerüljenek a vezetésbe.

Mindenki által ismeretes, hogy a mozgalmi munka végzése ma már ugyancsak magas műveltséget, alapos szakmai, politikai képzettséget igényel. Erről az igényről a társadalmi és tömegszervezetek sem mondtak le. Számoltak ellenben azzal, hogy a megválasztottak egy részénél a képzettség, a gyakorlat még szűkében van, de *gondoskodnak ezek pótlásáról.*

Szükség van rájuk

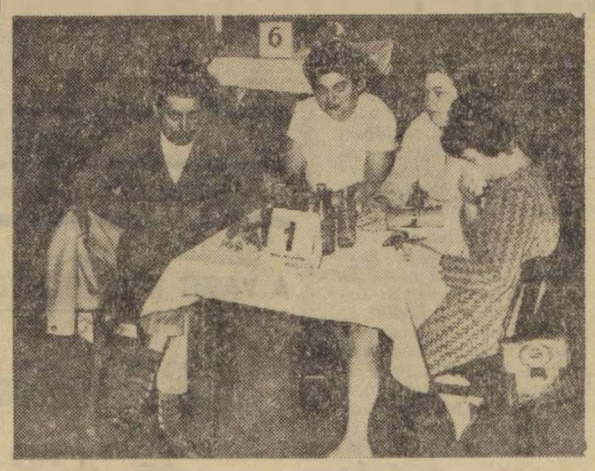
Gazdasági vonatkozásban is meg kell teremteni annak a feltételét, hogy a szakmai tanfolyamokra az eddiginél nagyobb számban kerüljenek nők. A szakmai vezetőképző tanfolyamokra való szervezésnél figyelembe kellene venni a nődolgozók részvételi igényét, számarányát.

Az elmúlt évek azt igazolják, hogy a dolgozó nők helytállásukkal, a vasúthoz való hűségükkel *kivívták az elismerést. Munkájukra szükség van.* Mindezért csupán az a kívánságuk, hogy *annyi megbecsülésben* — csak annyiban, és nem többen — *legyen részük, mint a vasút bármely dolgozójának, függetlenül a nemétől.*

Szabó Albertné,
a központi vezetőség mellett működő nőbizottság tagja

Brigádvetélkedő Debrecenben

Vasutas szocialista brigádok sikere a megyei döntőn



Az első helyezett Április 4. brigád (Husi József felvétele)

A szakszervezetek Hajdú-Bihar megyei Tanácsa, a KISZ megyei bizottsága, a megyei és városi tanács, valamint a megyei és városi művelődési központ rendezésében „Korunk valósága 1970/71" elnevezéssel rendezte meg a szocialista brigádok megyei vetélkedőjét.

A vetélkedő elődöntőjének lebonyolítása során három vasutasbrigád került a döntőbe, amelynek megrendezésére október 14-én került sor. *A vasutasbrigádok a megyei döntőn is kimagasló eredményeket értek el.* Az első helyet a debreceni járműjavító személyzeti és munkaügyi osztályának *Április 4* brigádja, a másodikat a járműjavító *Kilián Györgyről* elnevezett kocsilakatos brigádja, a negyediket pedig az igazgatóság *Bokányi Dezsőről* elnevezett anyagkönyvelő brigádja szerezte meg. Az első helyezett brigád 15 ezer, a második helyezett 13 ezer, a negyedik helyezet pedig 8000 forintot kapott.

A vasutas brigádok eredményes szereplése a brigádokkal való rendszeres foglalkozásnak köszönhető. Az egyéves időtartamú vetélkedő ugyanis jó lehetőséget adott a brigádoknak a közművelésre irányuló vállalások megtételéhez.

Az igazgatóság és a járműjavító gazdasági és mozgalmi vezetői minden segítséget megadtak a felkészüléshez és az eredményes szerepléshez. Jó felkészültségű előadók tartottak foglalkozásokat a versenyző brigádoknak, ugyanakkor számos politikai, szakmai, természettudományi és szépirodalmi könyvet kellett elolvasni, megismerni a versenyző kollektíváknak.

Volosinovszki János

Szombathelyi vasutasok Miskolcon

Szombathely állomás szakszervezeti bizottsága, valamint a forgalmi és kereskedelmi dolgozók 11 tagú küldöttsége háromnapos ismeretszerző baráti látogatást tett Miskolcon. Tanulmányozták a vasúti csomópont szervezeti és gazdasági életét, a fegyelmezett, jól összehangolt munkát.

Számos hasznosítható tapasztalatot szereztek, ezenkívül elégedetten számoltak be hazatérésük után a miskolciak közvetlenségéről, vendégszeretetéről, segítőkészségéről. *„Elsősorban azt tanultuk meg Miskolcon* — mondotta találóan a küldöttség egyik tagja —, *hogyan kell egymást megbecsülni, és az emberekkel megfelelően bánni..."*

Horváth József

A barátság tovább erősödött

Háromtagú küldöttség látogatott szeptember 21-én a csehszlovákiai *Nove Zámky* állomásról *Szolnokra.* A háromnapos látogatást szeptember 29-e és október 1-e között viszonozta a szolnokiak ugyancsak háromtagú küldöttsége.

A megbeszélések mindkét helyen őszinte, nyílt és baráti légkörben zajlottak le. Az eszmecserék alkalmat adtak arra, hogy a magyar és a csehszlovák vasutasok jobban megismerjék az állomásaikon végzett munkát, átadják tapasztalataikat, és elmélyítsék eddigi barátságukat.

Szép Ferenc

A LIBEGŐRŐL – ESZPERANTÓUL

A budai *Libegőről* tartott érdekes, szórakoztató előadást nagy számú hallgatóság előtt eszperantó nyelven *dr. Szegedi Mihály,* a vasutas eszperantó szakosztály titkára. Az október 14-én, a szakszervezeti központban megtartott előadást filmvetítés követte. A filmet *Kristek Pál,* a Hungara Fervojista Mondo eszperantó folyóirat szerkesztője készítette a Libegő megnyitásakor.

Egry Ferenc

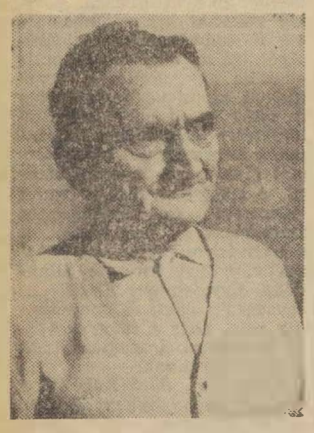
Nyugdíjas találkozó



A Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága az Öregek Hete alkalmából jól sikerült, műsoros találkozót rendezett a nyugdíjasok részére, október 20-án. Képünkön: a találkozó résztvevőinek egy csoportja

(Laczkó Ildikó felvétele)

A nyughatatlan nyugdíjas



— Csak a kirakat fényes, a bolt belül nagyon megviselt — mondja a rákospalotai földszintes ház konyhájában a szívére mutatva a 70 esztendős *Naszádi János,* aki méltán pályázhatna a *„legdolgosabb vasutas nyugdíjas"* címére. A „fényes kirakat" kifejezést fekete hajára érti, amelyben keresve is nehezen talál az ember ősz hajszálakat.

Pedig lett volna oka megőszülni ennek a mindig nyugtalan, a közösség ügyeiért fáradhatatlanul síkraszálló embernek, aki számára ma sem lenne nagyobb büntetés, mint a jól megérdemelt pihenés...

Tanonc-főbizalmi

— Vasesztergályos tanonc voltam a Béke-téren a Langfelder — később a Herkules nevet viselő gyárban ahol famegmunkáló gépek készültek — kezdte harccal kezdődött mozgalmas életpályájának ismertetését. — *Tanonc-főbizalmi funkciót töltöttem be: 54 fiatal munkástársam jobb életkörülményeiért is dolgoztam. Amikor 1918-ban sztrájkot hirdettek a béke mellett, erre mozgósítottam a tanoncokat. A jutalom 14 napi elzárás volt a Hungária úti tüzér laktanyában.*

Amikor kiszabadult, izgalmas idők jártak. Nem sokkal ezután kitört az őszirózsás forradalom, s vöröskatona lett, *Rákoscsabán és Pécelen* harcolt az ellenforradalom ellen. Észrevétlenül a nagy vihar, a történelem tanuja lett, végigélte a Tanácsköztársaság fájdalmas bukását.

Félévi munkanélküliség után édesapja, a szervezett vasutas nyomdokain járva került az *Istvántelki Főműhelybe,* a mai *Landler Jenő Járműjavítóba.* Az ott töltött dolgos, harcos esztendők bizonyítéka az álcázott párttagsági könyv, a *„Magyar Vasutas előfizetési nyugdíjkönyv"* tagdíjbélyegekkel színültig ragasztott sorozata, amely arról vall, hogy Naszádi János a vasutas közösségből szinte egy órára sem akart kiszakadni.

— A huszas évek elején, már az ellenforradalom időszakában — emlékezik élete talán legizgalmasabb napjaira — *a Horthy-rendszer fogolycsere keretében Bokányi Dezsőt és társait hadifogoly katonatisztekért vonattal indították útnak a Szovjetunióba. Megszerveztem munkatársaimat, s kint a vasúti pályán, munkásruhában köszöntöttük a párt kitűnő katonáit. Soha nem felejtem el, hogy Bokányi akkor könnyezett...*

Vissza a munkapadhoz

Nehéz napok következtek: Vattai osztályfőnök „tetemre hívott", s Tom művezető könyörtelen intézkedésekkel állt bosszút ezért a vasúti epizódért. De ez sem törte meg Naszádi Jánost, hiszen erőt adott neki sok minden: személyesen ismerte *Landler Jenőt, Stromfeld Aurélt,* s találkozott *Szamuelly Tiborral* is, akinek életregényét most olvassa...

A mátyásföldi repülőtér, majd a Ganz Vagon vagonosztálya, később kismotorműhelye volt a következő munkahelye, s a felszabadulásig a Csörsz utcában a *Magyar Optikai Művek* gyárában dolgozott. A felszabadulás után a Landler Jenő Járműjavító Üzem III/A, most VIII/A osztályára került, közel otthonához. Vasúti kocsikhoz alkatrészeket gyártottak.

Szakszervezeti iskolára küldték. Munkatársai ezt mondták: *„Ha elvégzed az iskolát, már nem kerülsz vissza hozzánk..."* S bár egész sor vezető állásba javasolták, visszaállt a munkapad mellé, majd művezető lett. *1950-ben „szolgálati érdekből" a dunakeszi járműjavító dolgozójaként folytatta munkáját,* ismét gép mellett dolgozott, s súlyos betegség miatt — gyomorfekélyt kapott — kelleti lemondania a fizikai munkáról. Műveléttervezői és időelemzői munkakörben foglalkoztatták, s tizenegy évvel ezelőtt, 1960-ban nyugdíjba vonult...

A *„Szocialista Hazáért"* kitüntetés tulajdonosa, szekrényében ott a *„Vörös Hadsereg Emlékérem"* is. Amióta letette a napi munka kellékeit, a Landler Jenő Járműjavító Üzem nyugdíjas helyi csoportja vezetőségének tagja:

— Öreg emberek ügyeit intézem a központban, és szót emelek értük a központi vezetőségben is, mint a nyugdíjasok bizottságának egyik tagja.

Az ő egyéni kezdeményezése, harca is benne van a határozatban, hogy a megváltozott rendeltetésű kórházi alapból segélyt kapnak a nyugdíjas özvegyek, akiknek havi illetménye nem éri el a 600 forintot.

Mindig a közért

Hétszáznyolcvan Landler nyugdíjas 75 százalékát személyesen is ismeri:

— Nagyon szégyelltem, amikor közülük csak 150-et hívtak meg egy rendezvényre — mondja. — Jobban kellene vigyázni a becsületben megőszült munkatársak érzékenységére.

Legutóbb egy felejthetetlen jutalomutazáson Kijevben és Leningrádban járt:

— Csodálatos élmény volt, 70 éves fejjel először ültem repülőgépre...

Dicséri a szakszervezet vezetőit, mert őszinte szívvel, sokat törődnek a nyugdíjasokkal. *„Ha mindenki ilyen volna..."* — száll fel a sóhaj ajkáról, egy régi film címét említve.

„Ha mindenki ilyen volna..." — mondtuk el magunkban mi is, amikor elbúcsúztunk s ezt a 70 esztendős Naszádi Jánosra értettük. Arra gondoltunk hogy egy ilyen, mindig a közért dolgozó vasutasra méltán nézhetnek fel mindazok, akik már elfáradnak az egyéni érdekeikért folyó küzdelmekben, nehezen találják meg az emberré formálódás igazi útját, amelyet pedig zöld lámpa jelez mindenütt. A neve pedig csak egy rövid szó: *közösség...*

Maros László

Szakszervezeti küldöttség Svédországban

A *Svéd Állami Alkalmazottak Szövetsége* vasutasszekciójának meghívása alapján október 8—13 között magyar vasutas-szakszervezeti delegáció tartózkodott Svédországban.

Tekintettel arra, hogy a szövetség 1970. július 1-i megalakulása óta az első hivatalos küldöttség járt Svédországban, *elsősorban a szövetség összetételének, feladatának, munkamódszereinek megismerése volt a célja.*

Az új szövetség az alábbi szervezetek egyesüléséből jött létre:

— Államigazgatási Dolgozóinak Szövetsége;
— Katonai Szolgálati Helyek Személyzetének Szakszervezete;
— Vízierőművek Személyzetének Szövetsége;
— Svéd Vasutas Szakszervezet;
— Svéd Postások Szakszervezete;
— Távközlésügyi Személyzet Szövetsége;
— Fogházszemélyzet Szakszervezete;
— Közúti építőmunkások és a villanyszerelők egy részének szövetsége.

Az új szövetségnek 150 ezer tagja van, és nagyságban a negyedik a svéd szakszervezeti szövetségek között. A vasutasszekció kb. 42 ezer tagot számlál. Ez a szervezhető vasutas dolgozóknak 97 százaléka. Természetszerűleg *nem sorolják a szervezhetők közé a főnököket, vezető tisztségviselőket — ezek ugyanis a munkaadók érdekeit képviselik.*

A tömörülés célja, hogy erősebb szakszervezetet alkotva eredményesebben léphessenek fel az állami alkalmazottak követeléseinek teljesítése érdekében. Valamiféle laza kapcsolat korábban is volt a társult szövetségek között, az egységes irányítás hiánya azonban megfosztotta a képviseletet az egységes állásfoglalástól. *Az elteltt, nem sokkal több mint egy év máris bebizonyította a szövetség létjogosultságát.* A vezető szervek összetétele, a demokratizmus elvei alapján, a tagság számarányához igazodik. Egységes szervezeti szabályzat és egységes tagdíjrendszer alapján működik.

A szekció vezetőivel folytatott eszmecserén túl *Kirunában* alkalmunk volt megtekinteni egy 160 kilométeres vonalszakasz távirányítási központját és egy vontatási telepet. *Stockholm* közelében meglátogattunk egy ultramodern műszaki kocsiszolgálati főnökséget.

Amerre jártunk, dolgozók és vezetők kifejezésre juttatták azt a véleményüket, hogy mindkét fél részére hasznosnak tartják, ha rendszeressé tesszük a tapasztalatcserét, a két ország vasutas dolgozói, illetve szakszervezetei között. Ebben a reményben hívtuk meg a szekció vezetőségi tagjainak küldöttségét 1972-ben magyarországi tapasztalatcserére.

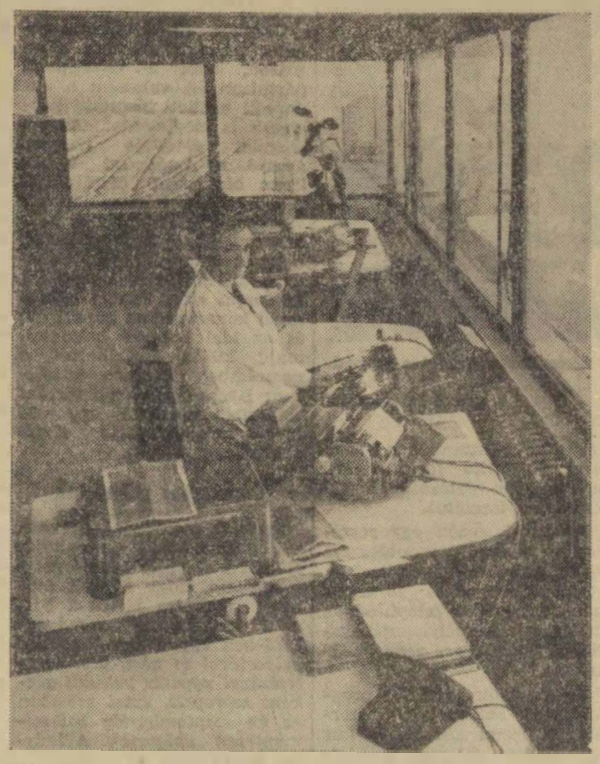
G. J.

Záhony múltja, jelene és jövője

Bemutató körúton az ország szárazföldi kikötőjében

Október közepén Záhonyra irányította a figyelmet a MÁV vezérigazgatóság kétnapos, bemutatóval egybekötött sajtótájékoztatója, amelyről számos tudosítás, riport jelent meg az országos és a megyei lapokban, a rádióban, a televízióban. A bemutatót mint házigazda *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója vezette. Részt vett a kétnapos úton *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *dr. Lénárt Lajos* mezőgazdasági- és élelmezésügyi miniszterhelyettes, ott voltak a megyei párt- és tanácsi vezetők, valamint a záhonyi legnagyobb szállítótató vállalatok vezetői, mintegy jelezve: *fontosnak tartják, hogy nyilvánosságra jusson, milyen nagy fejlődés ment végbe az elmúlt években az ország keleti kapujában, Záhonyban és körzetében.*

A vasutasok közül is csak azok tudják, akik szolgálati kapcsolatban állnak vele, hogy az egykori háromvágányú kisállomás, két évtized alatt hatalmas kiterjedésű átrakó központtá fejlődött. Ma már nem egyedül *Záhony állomás*, hanem a körzetéhez tartozó *Eperjeske rendező, Eperjeske átrakó, Fényeslitke rendezőpályaudvar, Komoró, Tuzsér, Mándok és Tornyospálca* állomás közvetíti a szovjet—magyar áruforgalmat meg a magyar vasúthálózaton nyugatra, onnan pedig keletre irányuló tranzitszállításokat. A körzetben tavaly 11,4 millió tonna árut fogadtak és raktak át szélesnyomtávú kocsikból keskeny nyomtávúba és továbbítottak különböző irányba. Ehhez járult 1,3 millió tonna rendes nyomtávon kiléptetett vámáru. A társaság vasútüzemi teendőit 6400 vasutas látja el.



A korszerű hídmérlegelő berendezés irányítóterme az Eperjeskei rendezőpályaudvaron

Korszerű rendezőpályaudvarok

A körzet szállítási feladatai évről évre növekednek. Ez évi előirányzata majdnem 10 százalékkal több a múlt évi teljesítménynél. A negyedik ötéves terv végére a tavalyihoz viszonyítva előreláthatólag több mint 50 százalékkal, 1980-ra pedig csaknem 100 százalékkal lesz nagyobb az átrakási és a szállítási tennivaló.

A nem mindennapi teljesítményeket nagy fejlesztés tette lehetővé. *Az utóbbi hat-hét évben 580 millió forintot költöttek Záhony bővítésére.* Könnyítették a nehéz fizikai munkát, értékes gépeket, félautomatákat állítottak munkába.

Ilyen korszerűen megépített és felszerelt szolgálati hely Fényeslitke rendezőpályaudvar is. Ide kalauzolta el először a bemutató vendégeit *Békési Rezső*, a debreceni igazgatóság vezetőjének helyettese, aki a két nap alatt mindvégig fáradhatatlanul látta el az „idegenvezető" feladatát a bemutató különböző állomásain.

Fényeslitkén sorozzák vonatokba a Záhonyban átrakott és Borsod, Debrecen, Szolnok, Budapest—Ferencváros rendeltetéssel feladott kocsikat meg a tranzitszállítmányokat. *A korszerű rendezőpályaudvaron a szemlélő csak azt látja, hogy a kocsik „maguktól' gurulnak le a dombról a különböző vágányokra.* Sehol egy lélek a hosszú, széles vágánymezőn, sehol egyetlen váltókezelő vagy sarus, sehol egy hang, mint a „klasszikus" rendezőpályaudvarokon. Csak a szovjet gyártmányú önműködő vágányfék berendezések csattognak, amint áthalad rajtuk egy-egy kocsi és lassítja futásukat. A „rejtély" a toronyban oldódik meg, ahol *Rentka Emilia* rendelkező forgalmi szolgálattevő irányítja a gurítást. A fiatal forgalmista egyike azoknak, akik a záhonyi körzet dolgozóinak életkorát a 35,6 éves átlagra szorítják le.

— *A tartalék jöhet a hetedikre!* — adja az utasítást az az URH rádió mikrofonján. Aztán a pillanatnyi szünetben elmondja, hogy nagyon szereti a vasutat, a rendezőpályaudvar mozgalmas életét és büszke rá, hogy a környéken ő az egyetlen női rendelkező szolgálattevő. Különben még három hasonló korú leánytársa van a körzetben, más beosztásban. A nővére is vasutas, Kisbéren szolgálattevő.

Utunk következő állomása a komoróí olajátfejtő, ahol *Vojtekovits Ferencnek*, a gépesített rakodási főnökség vezetőjének és öt társának találmánya szerint készült berendezéssel fejtik át a könnyen dermedő pakurát a szovjet tartálykocsikból. *A berendezés télen is lehetővé teszi az átfejtést.* Maga a feltaláló mutatja be a készüléket és működését.

Évi 1 millió köbméter faáru

Eperjeske átrakó még épülőben van. Már felszereltek 14 nagy teljesítményű darut, de egyelőre csak hat működik, ám ezek is óriási munkát végeznek. *Ez a pályaudvar 1973—74-ben készül el véglegesen*, addigra a nehéz fizikai munkát, a szén, a vasérc és az egyéb szóródó tömegáruk rakodását teljesen gépesítik.

Tuzséron 62 hektárnyi területet foglal el az ERDÉRT fatelepe és feldolgozó üzeme. Összetettségében *Európa legnagyobb ilyen üzeme, 7 kilométer szélesnyomtávú, 16 kilométer normál nyomtávú vágánnyal.* Naponta 100—150 szélesnyomtávú kocsiban érkezik ide a fa és átrakva vagy fűrészáruvá feldolgozva 500 normálnyomtávú vagonban hagyja el a telepet. Évi egymillió köbméter fa fordul meg itt. A hatalmas kocsiforgalmat *Pálosi István* állomásfőnök irányításával végzik a tuzséri vasutasok. Huszonkét éve dolgozik a körzetben, ismeri minden zegét-zugát. Jól együttműködnek *Révész Istvánnal*, az ERDÉRT szállításvezetőjével, aki maga is vasutas volt. Nincs is semmi baj a rakodással, csak a kocsikihasználás lehetne jobb.

A Hungarofruct ezer normál vagonos tuzséri hűtőházát nézték meg ezután a bemutató résztvevői. A hűtőház két éve működik, járulékos beruházásai még kivitelezés alatt állnak. Az üzem a Szovjetunióba irányuló almaexport bázisa. *Tavaly 34 ezer vagon szabolcsi almát exportált, az idén a gyenge termés miatt jóval kevesebbet, jövőre azonban 38—40 ezer vagonos kivitellel számolnak.*

Fehér köpenyben

A bemutató második napja Eperjeske rendezőpályaudvar megtekintésével kezdődött. Itt jön be szélesnyomtávon az áru 65 százaléka. Érdekessége a két NSZK-gyártmányú hídmérleg, amely folyamatos gurítás közben, 33 ezrelékes pályán minden kocsit megmér. A mérlegházban aznap *Szomjasi Lászlóné* teljesített szolgálatot a regisztráló készülék és az ipari televízió képernyője előtt, fehér köpenyben, mint valami laboratóriumban. Ő is a legfiatalabb korosztályhoz tartozik, hasonlóan az állomás legtöbb dolgozójához. Negyedik éve van a vasútnál. *A berendezés minden vagon súlyát szalagra rögzíti és az ipari televízió képernyőjére is kivetíti.* Kétszer mérnek meg minden kocsit, rakva és üresen. A két súly közötti eltérés az áru súlya, amit a fuvarokmányhoz csatolnak és a kereskedelmi elszámolás alapjául szolgál. Szomjasiné természetesen nem ádión érintkezik az irányító toronyban levő *Csuha Lajos* gurításvezetővel, aki ugyancsak rádiómikrofonba „suttogja" közlendőit, amelyeket a gurítón *Batta Endre* tolatásvezető vesz kis URH-rádióval a nyakában. A toronyban Csuha Lajos mellett *Nagy Ferenc* fékező és *Esik József* váltókezelő működtetik a szovjet rendszerű vágányféket, illetve a váltókat. Pár éve még mind a négyen régi rendszerű rendezőpályaudvaron dolgoztak, de ma már úgy megszokták a gépesített rendezést és olyan precízen dolgoznak vele, mintha mindig ezt csinálták volna.

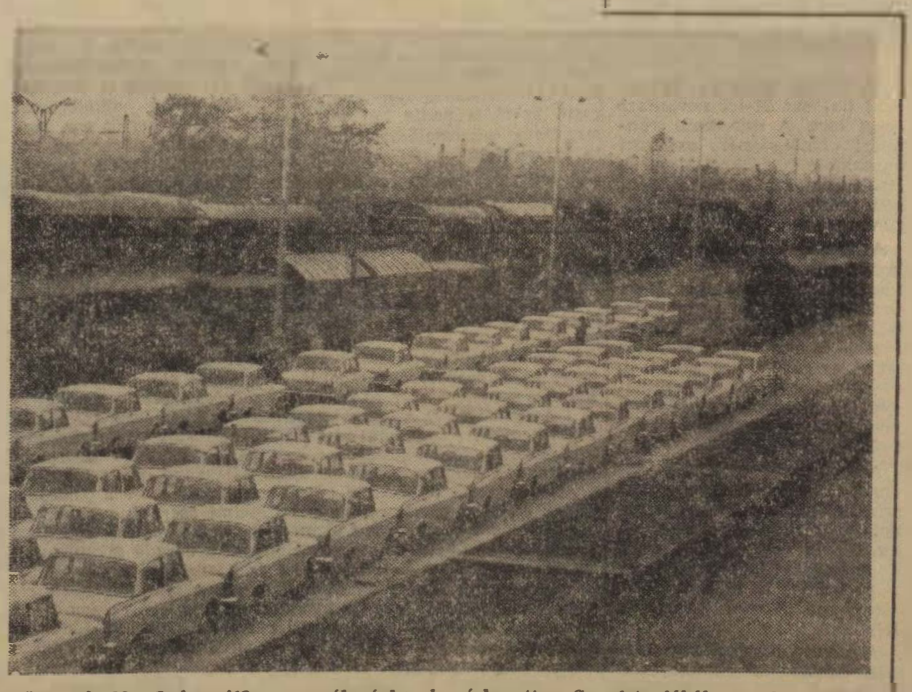
A következő stáció a záhonyi fehér áru átfejtő, ahol a repülőbenzintől kezdve a formalinig mindenféle kőolajtermék átfejtése történik. A *korszerű telepen mindössze hat ember dolgozik*, összes teendőjük a szivattyúk, a fejtőfejek és a melegítő berendezés kezelése.

840 millió fejlesztésre

A záhonyi vasércrakodóban viszont korántsem láthatnak a vendégek ilyen korszerű munkát. *Darus markoló rakja ugyan át az ércet, de ami a koosik alá hull, azt lapáttal kell kikaparni, kupacba hányni.* A zártrendszerű gépesített rakodás itt a következő évek feladata. Egyelőre a személygépkocsi átrakás kapacitása és az átrakás módja is elmaradott. *Nincs megfelelő homlok- és oldalrakodó, hiányzik a gepesítés, a tároló terület elégtelen.* Pedig jövőre már 21 500 szovjet gyártmányú személygépkocsi érkezik ide. Az 1975-re tervezett majdnem 30 ezer kocsit reméihetőleg már nagy kapacitású modern átrakó fogadja.

A nagy fejlesztési program 1974-ig szól, lehetséges hogy addig Záhony állomás átrakó helyeit is modernizálják. *A tervek szerint 840 millió forintot fordít a vasút Záhony és körzete fejlesztésére, bővítésére, korszerűsítésére.* Többek között modernizálják a záhonyi személypályaudvart, Fényeslitkén növelik a fogadó vágányok számát, Eperjeske rakodón kocsimosó telepet építenek. *A beruházási programban tervezett 300 új lakásból a negyedik ötéves tervben 150-et adnak át.* Záhonyban a meglevő óvoda-bölcsőde mellett 160 befogadóképességű új gyermek-intézményt terveznek. A MAV művelődési ház és a sportpálya bővítése és még sok más kisebb-nagyobb beruházás járul majd hozzá, hogy a záhonyi körzet a jövőben is betölthesse rendkívül fontos hivatását.

Vázsonyi Ferenc



Több száz Moszkvics—412-es személygépkocsi érkezett a Szovjetunióból. Ennek a szállítmánynak a rendeltetési helye: Jugoszlávia. (MTI Foto — Balogh László felvétele)

Jubileumi Ki mit tud

Az ismeretterjesztés játékos formái közül nagy népszerűséget vívott ki magának a *Ki mit tud?* vetélkedő. A televízió hasonló című —, 10 évvel ezelőtt első ízben megrendezett — versenysorozata tette népszerűvé és közkedveltté. Azóta művelődési intézmények, klubok, KISZ-szervezetek programjában akkor is szerepelt, amikor országos vetélkedő nem folyt. Az elmúlt évtized semmit sem tompított a Ki mit tud? fényén, az ma is olyan népszerű, mint kezdetben volt. Fiatal vasutas dolgozóinkat is meghódította e kedvelt forma, amit bizonyít a sok, különböző szerv által rendezett vetélkedő, amelyen e fiatalok sikerrel helytálltak és gyümölcsöztették tudásukat.

Most itt az alkalom, hogy az évek során, a helyi vetélkedőkön szerzett tapasztalatokat hasznosítsák. *Az 1971/72. évi V. jubileumi Ki mit tud?* országos versenysorozata hamarosan kezdetét veszi, lehetőséget teremtve a tudás, a tehetség kibontakoztatására.

A vetélkedőn minden 14—26 éves fiatal részt vehet, aki nem hivatásos művész és aki a *Ki mit tud?* eddigi versenyein, valamint az *Ifjúság 70 vetélkedő* során a döntőkben nem szerepelt a tv kamerái előtt. De jelentkezhetnek olyan működő művészeti csoportok, együttesek is, amelyek részvevőinek életkora nem haladja meg a 30 évet és a csoport jelenlegi összetételében nem szerepelt a tv-ben.

Jelentkezni a központi rendezőszervek által kiadott nevezési lapon lehet, amely beszerezhető a helyi művelődési intézményekben, Budapesten a kerületi tanácsok népművelési osztályain *Nevezési határidő 1971. november 15.* A nevezési lapokat oda kell visszajuttatni, ahonnan azt kapták.

A megyei, helyi bemutatókat a megyei művelődési központok népművelési tanácsadók szervezik. A helyi szervek a benevezett versenyzők és csoportok részére művészeti tanácsokat adnak és segítik a műsorválasztást. *A műsort ajánlatos a hazai művészeti, irodalmi élet alkotásaiból összeállítani*, ennek keretében is elsősorban a mai szocialista irodalmat, művészetet kell előtérbe helyezni.

1971. november 15-től 1972. február 20-ig kell megrendezni az alapszervezeti, üzemi, járási, városi bemutatókat, a megyei operatív bizottság által készített ütemterv szerint. A megyei és budapesti bemutatók időpontja február 20-tól március 31-ig tart. Az országos válogató 1972. április 1—15. között, a középdöntő 1972. május 1-től június 30-ig — ezt már a tv is közvetíti — kerül megrendezésre. *A döntőt 1972. július 10-ig*, tv-adás keretében bonyolítják le.

A vetélkedőre való benevezés megkönnyítésére közöljük azokat a művészeti ágakat, amelyekre egyéni és csoportos jelentkezés tehető:

1. Vers- és prózamondás. Műsoridő 4 perc.
2. Amatőr színjátszás, irodalmi színpad. Maximális létszám 12 fő, műsoridő 20 perc.
3. Vokális zene, ének. Részt vehetnek szólisták, vokálegyüttesek, kamarakórusok. Maximális létszám 20 fő, műsoridő 4 perc, kamarakórusoknál 5—7 perc.
4. Hangszeres zene.

a) klasszikus, modern és népzene. Részt vehetnek hangszeres szólisták duótól a kamarazenekarokig. Maximális létszám 16 fő műsoridő 4 perc, kamarazenekaroknál 5—7 perc.

b) Tánc- és jazz-zene. Részt vehetnek hangszeres szólisták, tánczenekarok, jazz-zenekarok. Maximális létszám 8 fő, műsoridő 4 perc.

5. Női tánc. Részt vehetnek szólisták csoportok. Maximális létszám szólistáknál 1—3, csoportoknál 16 fő, műsoridő 5 perc.

6. Bábművészet. Részt vehetnek szólisták és csoportok. Maximális létszám 8 fő, műsoridő szólistáknál 5—6 perc, csoportoknál 12 perc.

7. Egyéb kategória:

a) balett, művészi torna, akrobatikus tánc, társas tánc.

b) pantomimesek, parodisták, bűvészek, akrobaták. Részt vehetnek szólisták és csoportok. Társastánc csak csoportos lehet. Maximális létszám 8 fő, műsoridő 3—5 perc.

Ezek a legfontosabb tudnivalók az 1971/72. évi Ki mit tud? vetélkedősorozattal kapcsolatban. Bővebb tájékozódást szerezhetnek az érdeklődők a központilag kiadott *Módszertani útmutatóból*, amely ugyanott szerezhető be, ahol a jelentkezési lap.

(tb)

A segítség jókor érkezett

Román és magyar vasúti vezetők látogatása Curticiben

Közös megbeszélésre ültek össze október 5-én *Curticiben* a MÁV szegedi és a CFR temesvári vasútigazgatóságának vezetői. A megbeszélést az a nehéz helyzet indokolta, ami az utóbbi időben a szobi vonal villamosítása miatt alakult ki a tranzitszállítások lebonyolításában és a román—magyar közös határállomás munkájában.

A MÁV részéről részt vett a tanácskozáson *Kiss Károly*, a szegedi igazgatóság vezetője, *dr. Rimóczy László*, a Vasúti Főosztály 3. szakosztályának vezetője, *Berta István*, a vasutasszakszervezet munkavédelmi felügyelője, *dr. Susla János*, a szegedi igazgatóság forgalmi és *Lovász Lázár*, a vontatási osztály vezetője.

A CFR-t *Jancu Constantin* főigazgató, a temesvári igazgatóság vezetője, *Nicolae Solea* forgalmi osztályvezető, *Stefan Dobrea* vontatási osztályvezető és *Aurel Jung* művezető képviselte.

A közös határállomás dolgozói nevében *Mircea Lucaciu* és *dr. Pál Zoltán* tett jelentést, majd megkezdődött a baráti hangulatú megbeszélés. Mindkét vasút vezetői messzemenő megértést tanúsítottak egymás problémái iránt, s közösen keresték és találták meg a megoldás módját.

A hivatalos megbeszélés után a részvevők felkeresték a munkahelyeket, érdeklődtek a dolgozók szociális körülményeiről, személyes gondjaikról, és elégedetten nyilatkoztak a munkában elért eredményeikről. Számos intézkedést helyeztek kilátásba, amelyek elősegítik a további feladatok elvégzését.

Pacz József

Nehéz tél előtt áll a kocsiosztály

A FEJLŐDÉS NEHÉZSÉGEI A SZOMBATHELYI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

A *szombathelyi járműjavító* rekonstrukciója keretében az idén a régi kocsiosztály lebontása és az új építésének megkezdése került sorra. A régi favázas üzemcsarnok már száz éve állt a helyén és veszélyessé vált. Tovább nem lehetett halasztani a lebontását. Ez még áprilisban történt, s csupán néhány pillanat művo volt, hogy robbantással eltávolították a helyéről a régi csarnokot.



Tóth Gábor és Szabo Endre ütközőkészüléket szerel a szabadban

(A szerző felvétele)

Kocsiosztály — műhely né.kül

A kocsijavítók többsége azóta a szabadban dolgozik. A nyár folyamán ugyan ez nem okozott különösebb nehézségeket, *a megszokott munkahely elvesztése mégis erősen kihatott a termelésre. Kocsijavításban nagyarányú lemaradásba került a szombathelyi járműjavító.* A szakvonali vezetés és a mozgalmi szervek felhívása alapján szeptember óta élénk versengés bontakozik ki a lemaradás pótlása érdekében. A különböző javítórészlegek, a szocialista brigádok többek között *320 teherkocsi fővizsga, 40 tartálykocsi fővizsga és 240 teherkocsi futójavítás most már terven felül való elvégzésére tettek felajánlást, hogy az év végéig letörlessze adósságát a járműjavító.*

Porfelhőt kavart a hűvös őszi szél, amikor a szakszervezeti bizottság titkára, *Boros Zoltán* társaságában körüljártuk a kocsiosztály szabadtéri munkahelyeit. Útunk a régi kocsiosztály mellett vezetett, ahol az új, több mint tízezer négyzetméter alapterületű üzemcsarnok kerül felépítésre előregyártott vasbeton elemekből. Itt még csak az alapoknál tart a kivitelező, a Vas megyei Állami Építőipari Vállalat.

— *Nehéz helyzetbe kerülünk, ha beköszöntenek a hideg novemberi esőzések és a fagypont alá süllyed a hőmérő higanyszála* — mondotta Boros Zoltán. — *560 munkásunk dolgozik a szabadban és nyitott fészerekben, tehát nem fűthető munkahelyeken.* Az építőktől azt kérjük, hogy gyorsítsák meg az új csarnok szerelését. Az előregyartott elemekből készülő csarnok néhány hét alatt olyan állapotba kerülhet, hogy tető alá vihetnénk azokat is, akik ma még a szabadban javítják a kocsikat.

Az építőktől kérjük...

— Kaptak már erre a VASÉP-től valamiféle ígéretet?

— *Megértik nehézségeinket és amennyiben a tetőszerkezeti elemekkel idejében elkészülnek, még a tél beállta előtt tető alá kerülhet az új csarnok nagy resze...*

Az időjárás eddig még kedvezett a szabadtéri munkának. Szeptemberben teljesítették vállalásukat a tartálykocsi javítók.

— A szokásos száz darab helyett 120 tartálykocsi fővizsgáját és futójavitását végeztük el — mondta *Feitli Dezső* szocialista brigádvezető. — Most sem állunk rosszul, csak még soká tartson a napos idő! Ha gyorsabb ütemben kapjuk a javításra szoruló tartálykocsikat, pótolhatjuk a lemaradást.

Láthattuk, hogy serényen dolgoztak a brigád tagjai. *Imre Dezső* és *Rumi László* a lefejtőváltókat szerelték, *Varga László* és *Tasnádi Andor* nyomáspróbára készítette elő az egyik tartálykocsit. Egyidejűleg vagy hat kocsi javításán dolgozott ez a 12 tagból álló szocialista brigád.

A kocsijavító brigádokat, melyek a régi tárolóvágányok között, meg a félig nyitott bontószínekben rendezték be műhelyeiket, ugyancsak lendületes munkában találtuk. *Fekete Ernő* alvázlakatos szocialista brigádja azok közé tartozik, akik átmenetileg csak a szabadban kaptak helyet, mégis a legtöbbet vállalják a lemaradás pótlásáért. *Tóth Gábor* brigádvezetőhelyettes és *Szabó Endre* lakatos éppen az egyik kocsi ütközőkészülékét szerelte.

— *Legalább száz kocsit javítunk ki most havonta a szokásos nyolcvan helyett* — mondta Tóth Gábor. — *Amit lehet igyekszünk előbbre hozni. Most, az őszi csúcsforgalom idején nagyon várják az állomások ezeket a kocsikat. Nehéz tél előtt állunk, de vállalnunk kell a nehézségeket, amíg felépül az új üzemünk.*

Jobb körülmények ígérete

S a nehézségeket igazán érdemes vállalni, mert az új kocsiműhely jobb munkakörülményeket is ígér az üzem dolgozóinak. *Kilenc darab 40 tonnás és egy 60 tonnás villamos emelővel szerelik fel a munkahelyeket. Korszerű görgőságyszerelő műhely létesül, a festőműhelyt fényezőfülkével szerelik fel.* A kocsiosztály vágányhálózatát is teljesen felújítják és megvalósítják közvetlen csatlakozását az üzemi vágányokhoz. Az új üzemcsarnok fejépületében kap helyet az új öltöző és fürdő is. Az idén és a következő két esztendőben *több mint 70 millió forintot érő fejlesztésben részesül a járműjavító kocsiosztálya.*

Az itt dolgozók egy részének munkahelyproblémája máris megoldást nyert az új, 84 méter hosszú és 18 méter széles kiscsarnok felépítésével. Itt most a személykocsik szalagszerű javítására rendezkednek be.

Fejlesztésük jövő évi programjában szerepel az ezeradagos üzemi konyha és az önkiszolgáló étterem megépítése az igazgatósági épület mellett. Az 5,5 millió forintos munka megkezdését a jövő év közepére vállalta a VASÉP. *Az üzem kultúrháza is rekonstrukció alá került.* A régi épületet 1945-ben bombatalálat érte, s a felszabadulás után csak ideiglenes jelleggel tudták helyreállítani. A felújítás során — amit a Szentgotthárdi Építő Ktsz vállalt 2,5 millió forintért — megosztják a túlságosan magas légterű nagytermet, hogy az emeleti részen a mai igényeknek megfelelően több szakköri szoba létesüljön.

L. J.

Az emberi felelősségtudatot nem pótolja a korszerű technika

BALESETI ANKÉT A SZOLNOKI CSOMÓPONTON

Október 13-án baleseti ankétot tartottak *Szolnok* állomáson, ahol a csomóponti pártbizottság, valamint a budapesti területi bizottság képviselői is megjelentek. Az értekezlet előadója *Gergely László*, a budapesti vasútüzem biztonsági osztályának vezetője volt. Beszámolójának vezérgondolatát már a kezdetben úgy foglalta össze, *hogy bármennyit is tesz a vasút a közlekedés biztonságáért, az sosem elég.* Ezután részletesen ismertette az elmúlt évi és az idei baleseti helyzetet, majd külön foglalkozott a nemrégiben Szolnok közelében: *Kecskéscsárdánál történt balesettel, amelynél egy 59 éves sorompókezelő életét vesztette.*

Kockázatos műveletek

Szolnok csomópont és vonzási körzetének munkáját elemezve Gergely László megállapította, hogy a múlt évihez viszonyítva javult a baleseti helyzet. *A csomópont 1970-ben egy vonattal történt balesetével és négy veszélyeztetésével ugyanis baleseti gócként szerepelt, ezzel szemben ez év szeptemberéig balesetmentesen dolgoztak.* A helyzet javulásáért elismerést érdemelnek mind a vezetők, mind a beosztottak, mert a több esztendeje folyó átépítés, illetve rekonstrukció alatti folyamatos üzemelés hihetetlen nehézségek elé állítja őket; szinte óráról órára adódik valami előre nem látott probléma.

A tájékoztató jellegű előadás után *tíz hozzászólás hangzott el, melyek mind a vezetők, mind a beosztottak legégetőbb problémáit tartalmazták.* Felvetették többek között, hogy a vonattovábbítás útvonalán, a középállomások korlátozott lehetőségei miatt, *a vonatok személyzete gyakran kockázatos műveletekre kényszerül*, s hogy a tolatós vonatok krónikus kalauzkocsi nélküli közlekedése odáig fajulhat, hogy télen a vonatkísérők nem vállalják e vonatok továbbítását. Intézkedést kértek ezenkívül annak érdekében, *hogy a szegedi igazgatóság személyzetével Újszászra érkező vonatok ugyanazzal a személyzettel közlekedjenek Hatvan állomásig.* A sok gondot, és baleseti veszélyt magában rejtő gurítói tevékenységgel kapcsolatban egy felszóló az F. 5. utasítás rendelkezéseinek felülvizsgálatát, illetve kiegészítését sürgette, annál is inkább, mivel Szolnok korszerű berendezései bizonyos könnyítéseket tesznek lehetővé, valamint a teherkocsik legnagyobb részének már nincsen menet közben kezelhető kézifékje.

A vontatási főnökség egyik dolgozója hathatósabb ösztönzőket kért a műszaki kocsivizsgálók már-már katasztrofális utánpótláshelyzetének megjavítására. Ezenkívül felhívta a figyelmet *az egyre gyakoribb laposkerék-jelenségek miatti sok abroncslazulásra, amely adott esetben súlyos balesetet idézhet elő.* Javasolta, hogy — a megelőzés érdekében — terjesszék ki az elhárítási jutalmat az ilyen jellegű hibákat kiszűrő forgalmi személyzetre is.

Új baleseti forrás

Az újszászi állomásfőnök a helytelen rakodásból adódó veszélyekről beszélt. Megemlítette azt is, hogy a szemaforámpákhoz nem kap betétet, ami miatt félő, hogy előbb-utóbb baleset fordul elő.

A felszólalásokra válaszolva Gergely László a bajok orvoslásához a legmesszebbmenő segítséget ígérte, majd *dr. Telek János* igazgatóhelyettes szólt az anket részvevőihez. Szuggesztív erejű érvelésében hangsúlyozta: *az a rendkívüli technikai fejlődés, amely világszerte tapasztalható, nemcsak örvendezésre ad okot, de nagyfokú óvatosságra is int.* A korszerű vívmányok: modern biztosító berendezés, illetve pálya- és járműpark eddig nem ismert baleset forrásai lehetnek. Elég, ha csak egy 2000 lóerős Diesel-mozdonyra gondolunk, amely teljesen érzéketlen a kocsik kisiklására, így hosszú ideig vonszolhatja maga után a szerelvényt. S ez nemhogy balesethez —, *de súlyos katasztrófához is vezethet!* A hézag nélküli vágányzat, vagy a korszerű biztosító berendezések következményeképpen lassan teljesen kihaló pályaőri személyzet, mind-mind olyan tényezők, amit 125 éven keresztül nem kellett figyelembe venni — hiszen nem léteztek —, de ma már percenként számolni kell velük. *Semmilyen berendezés nem pótolhatja az embert, az emberi felelősségtudatot!* S természetes, hogy az új technika sokkal nagyobb képzettségű vasutasokat kíván, akik az „új" veszélyeket gyorsan észreveszik és azonnal elhárítják.

— *Értekezletünk célja* — mondotta végül dr. Telek János —, *hogy az itt kifejezésre juttatott gondolatokat és javaslatokat vigyék szét a jelenlévők és vitassák meg a csomópont és a körzetéhez tartozó valamennyi dolgozóval.*

L. Simon Zsuzsa

Ünnepi műszak, kommunista vasárnapok

a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának tiszteletére

Debrecen állomáson is már régi hagyomány, hogy a vasutasok *ünnepi műszakot szerveznek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára* — írja szerkesztőségünknek küldött levelében — *Czeglédi Sándor* szb-titkár. — Így történt ez most is, az ötvenegyedik évforduló megünneplése előtt. *A felajánlások teljesítését megalapozzák az év eddigi időszakában elért eredmények, hiszen a kiváló vasúti csomópont cím elnyerésének feltételeit sikerült maradéktalanul teljesíteni.* A gazdasági eredmények javulásával párhuzamosan szilárdult a munkafegyelem, és csökkent a balesetek száma. Munkájukat utasítás szerint, fegyelmezetten végzik a debreceni vasutasok.

Az ünnepi műszak egyébként október 21-től november 30-ig tart. A debreceni vontatási főnökségnél született munkafelajánlásokról *Marosán Pál* tudósító a következőképpen számolt be szerkesztőségünknek:

A Diesel-motorokat és villamos mozdonyokat javító részleg dolgozói október 24-én és 31-én rendezett kommunista vasárnapon egy M62-es Diesel- és egy V43-as villamos mozdony időszakos javítását, ezenkívül egy kis teljesítményű Diesel-mozdony részlegvizsgáját végezték el terven felül.

A gőzmozdonyjavítók az ünnepi műszak keretében szintén kommunista vasárnapot tartottak október 31-én, amikor is egy tartalék mozdony futójavítását végezték el, hogy ezáltal is több vontatójármű segítse az őszi forgalmi feladatok teljesítését.

A szivattyúkarbantartó műhely dolgozóinak pótfelajánlását képezi egy búvárszivattyú középjavításának az elvégzése, amivel mintegy 3000 forintos megtakarítást érnek el.

A villamosműhelyiek szakmánként tették meg vállalásaikat az évfordulóra. *Tolnai Gyula* villanyszerelő-csoportja vállalta, hogy hat nappal a határidő előtt befejezik a villamos mozdonyszín erőátviteli és világítási berendezésének szerelését. A Hajdúszoboszlón létesülő új kocsijavító műhelyben is rövidítik az általuk végzett szerelési munkálatokat. Részt vesz a felajánlás teljesítésében *Harsányi Dezső* KISZ-brigádja is. *Berna András* villanyszerelő a műszaki kocsiszolgálat akkumulátortöltő-műhelyének villamos berendezési munkálatait rövidíti három nappal. *Varga Sándor*, villamosmotor-tekercselő brigádja pedig két villanymotor tekercselését vállalta terven felül.

A műszaki kocsiszolgálat és a kocsijavító üzemrészek dolgozói is több, fontos munka elvégzésére tettek felajánlást. Ennek megfelelően, az október 24-én rendezett kommunista vasárnapon *Hajdúszoboszlón* végeztek légvezetékcső-fektetést és talajegyengetést a most épülő kocsijavító-műhelyben.

A forgalmi dolgozók vállalásai elsősorban a cukorrépa és a gyümölcsfélék zökkenőmentes szállítására, a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetésére, illetve a kocsiforduló gyorsítására irányulnak. A munka anyagi ösztönzésére az állomás vezetősége 94 000 forint jutalmat oszt szét a forgalmi szolgálattevők, kocsirendezők, tolatásvezetők, váltóőrök, váltókezelők, kocsifelírók, átmenesztők, kocsiintézők között. *A jutalom összege személyenként 200-tól 600 forintig terjed.* Kifizetésére első alkalommal október 14-én került sor, legközelebb pedig november 14-én jutalmazzák meg a munkában kitűnt forgalmi dolgozókat.

Egy szál vörös rózsa...

Véradónapot rendeztek szeptember utolso napján a miskolci vasútigazgatóság dolgozói. A véradás előtti orvosi vizsgálaton megjelent 127 fő közül 118 minősült alkalmasnak.

A szervezés és a hangulat mindvégig kitűnőnek bizonyult. Azokat, akik első ízben adtak vért, egy szál vörös rózsával köszöntötték társaik. Vörös rózsát kapott emlékül az is, aki sorrendben a századiknak került a vért vevő orvos elé.

— Legjobb agitáció a példamutatás — ezzel a jelszóval álltak sorba a gazdasági és a mozgalmi szervek vezetői. Az igazgatóság szakszervezeti bizottsága főtt kolbásszal, egy üveg sörrel és egy dupla feketével pótolta ki a véradó állomás „járandóságát", a májkrémet, s sört és a csokoládét.

A véradók között sokan voltak, akik már korábban elnyerték a „Kiváló Véradó" kitüntetés arany, ezüst vagy bronz fokozatát. Közéjük tartozik Kiss Imre, Czimma János és Marosy Gyula. Ők csaknem ötvenszer adtak vért az emberi életek megmentéséhez.

Ugyai Sándor

Pécsett megválasztották a csomóponti KISZ-bizottságot

Pécs vasúti csomópont KISZ-bizottságát október 14-én választották újjá. A kéthéves munkáról készített beszámolót *Betlehem István*, a KISZ-bizottság titkára terjesztette a 154 küldött értekezlete elé.

A beszámoló foglalkozott a vasút munkaerőhelyzetével, a fiatalok tanulási és sportolási lehetőségeivel, kulturális életével, az ifjúsági szervezet érdekvédelmi szerepével. Mindennek középpontjában természetesen *a vasút előtt álló szállítási feladatok álltak.* Megfelelő hangsúlyt kapott a fiatalok által végzett munka, amelynek egy részét képezi a Pécs állomás előfűtési lehetőségeinek megteremtésénél vállalt ötezer órás, mintegy 63 000 forint értékű önkéntes munka.

A vitában tizenhatan szóltak fel, köztük *dr. Szabó Tibor* igazgató, *Schmal Imre*, a csomóponti pártbizottság titkára, *Kinczli József*, a szakszervezet területi bizottságának titkára.

A vita lezárása után a küldöttek 21 tagú KISZ-bizottságot és 9 tagú végrehajtó bizottságot választottak. *A csomóponti KISZ-bizottság titkára ismét Betlehem István lett.*

Futástechnikai konferencia

Előtérben a vasúti közlekedés biztonsága és a járművek tökéletes futása

A Közlekedéstudományi Egyesület vasútépítési és pályafenntartási, valamint vasútgépészeti szakosztálya október 19—23 között rendezte meg a *2. Futástechnikai Konferenciát.* A tanácskozást *Ródönyi Károly*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, az egyesület elnöke nyitotta meg.

A konferencia részvevői három napon át tanácskoztak. A hazai előadókon kívül NDK-beli, lengyel és bolgár szakemberek is tartottak előadást. Huszonkét értékes referátum hangzott el, és levetítették a francia vasutak üzemi filmjeit.

Az előadások, a hozzászólások következőképpen foglalhatók össze:

Köztudomású, hogy a vasúti közlekedésben növekszik a sebesség és a teljesítőképesség. *A vasút fejlődésének olyan irányúnak kell lenni, hogy az üzembiztonság céltudatos fejlesztéssel szüntelenül fokozódjék.* A vasúti futástechnika elemeiként megnyilvánuló sebesség, teljesítőképesség és üzembiztonság mellett a kényelem és a gazdaságosság is elengedhetetlen. Hangsúlyozták az előadók, hogy *a korszerű vasúti üzemben meg kell teremteni a pálya és a jármű kölcsönhatását*, a helyesen alkalmazott méréstechnika kihasználásával, az adatok helyes értékelésével, felhasználásával. Az előadásokból kitűnt, hogy az első futástechnikai konferencia óta eltelt öt évet a magyar szakemberek jól hasznosították és kutatásaikkal irányt mutattak az üzembiztos, növekvő sebességű, nagy teljesítményű, kényelmes, egyúttal gazdaságos vasút fejlesztéséhez.

A konferencia tulajdonképpen azt bizonyította, *hogy a vasúti technika fejlődésével, a sebességek növekedésével mindjobban előtérbe kerül a futásjóság, a futásbiztonság fontossága.* Ez megköveteli, hogy a szakemberek a jövőben tökéletesebben tervezzék meg a járműveket, a pályákat, többet törődjenek építésükkel, karbantartásukkal és üzemeltetésükkel.

GONDOSKODÁS A VASUTASOKRÓL LENGYELORSZÁGBAN

Lengyelországban a háború után — a vasút újjáépítésével és korszerűsítésével párhuzamosan — *alapvető változások történtek a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeiben.* Megfelelő jogi védelmet kaptak a nők és a fiatal dolgozók is. A szakszervezet erőfeszítéseinek első eredményei közé tartozott például, hogy nem bocsáthatók el azok a családfenntartók, akik három hónapnál hosszabb ideig betegállományban vannak, valamint a nyugdíjazás előtt álló dolgozók. A fordulószolgálatban foglalkoztatottak munkaidejét havi 240 óráról arra a munkaidőre sikerült csökkenteni, amelyben a napidíjas dolgozókat is foglalkoztatják.

Az évi fizetett szabadságok mértékét egy szintre hozták a szellemi és a fizikai dolgozóknál. *Azelőtt a fizikaiak lényegesen kevesebb szabadságot kaptak.* Egyre előnyösebben alakulnak az alapvető juttatások és pótlékok is. Így például bevezették a különböző prémiumokat, az éjjeli pótlékot, az egészségre ártalmas körülmények között végzett munkáért járó külön díjakat stb.

Laktanyák, üdülők, nevelőotthonok

Három évvel ezelőtt vezették be Lengyelországban a béralapból történő jutalmazások általános rendszerét. Eszerint a béralap 2 százalékát teszik ki a szállítási tervek teljesítéséért járó összegek, ezenkívül 2.5 százalékig terjedhet az önköltségek csökkentéséért fizethető jutalom kerete.

Minden év szeptemberében, *a vasutasnap alkalmából*, a leginkább rászolgált dolgozók állami és szakmai kitüntetésben részesülnek, és *minden dolgozó részére kifizetik a vasút szolgálatában eltöltött évek után járó pótlékot* (az úgynevezett 13. havi fizetést), amely az évi ellátmánynak 5—25 százalékig terjedő összegét teszi ki.

A vasutas-szakszervezet (ZZK) gondja elsősorban, hogy *a lehető legjobb legyen a vasutasok és családtagjaik szociális ellátása.* E helyen most nincs lehetőség a szociális tevékenység valamennyi fajtáját kifejteni. Azonban példaként érdemes megemlíteni, hogy *a lengyel vasút jelenleg 448 laktanyával rendelkezik*, amelyekben összesen 8000 férőhely van. A vasút 150 szállodájának vendégszobáiban egyszerre 12 000 dolgozót lehet elszállásolni. A 4 állandó és a 27 szezonban működő üdülőt évente mintegy 55 ezer személy veszi igénybe, függetlenül a *szakszervezetek központi tanácsának* üdültetési alapjából szerzett beutalóktól. Az üzemi tanácsok a gazdasági vezetéssel együtt a szabad időre és az ünnepekre különböző üdüléseket szerveznek, s ennek költségeit saját eszközeikből fedezik. Erre a célra felhasználják a ZZK tagdíjaiból befolyt összegek egy részét is. Gyermekek és iskoláskorú fiatalok részére a szünetben *táborozásokat* szerveznek. Ebben az üdültetési formában évente összesen több mint 65 000 vasutasgyermek részesül. A vasutasok rendelkezésére áll *két gyermekotthon* is, ahová olyan gyermekeket helyeznek el akik különböző okok miatt nélkülözik a szülői gondoskodást. Ezenkívül öt gyermeküdülő működik egész éven át.

A közétkeztetésben fontos szerepe van a védőétel-ellátásnak. Csak 1970-ben kb. 10 millió adag különféle védőételt adtak ki. Védőételt kapnak a vonatkísérő szolgálat dolgozói, illetve a vonatszemélyzet tagjai egész éven át. Október 15-től március 31-ig pedig minden olyan dolgozó, aki munkáját szabadban végzi.

A nyugdíjas vasutasok, valamint a dolgozók özvegyei, amennyiben különösen nehéz lakáskörülmények között élnek, a *nyugdíjas vasutasok házában* kapnak elhelyezést.

A nyugdíjkorhatár?

A lengyel nyugdíjas vasutasok azonkívül, hogy a nyugdíjjogosultság korát 5 évvel előbb érik el, mint mások, 7—10 százalékig terjedő nyugdíjtöbbletet élveznek: *a vasutasszakma előnyben részesítésének címén.* A vasút szolgálatában 25 éven túl eltöltött minden év további egy százalékkal növeli a nyugdíj összegét. *A vasutasok nyugdíjbamenetelének életkora a férfiaknál 60, a nőknél 55 év, míg ez más foglalkozásúaknál általában a férfiaknál 65, a nőknél pedig 60 év.*

A nyugdíjasok, járadékosok, valamint az özvegyek és az árvák részére a szakszervezet és a szakvezetés évente kb. 10 millió zlotyit juttat *segélyezés* címén.

A lakáskörülmények Lengyelországban is évről évre javulnak. A javulás ellenére azonban *még sok család él nagyon nehéz lakáskörülmények között.* A tervek szerint az 1971—1975. évi időszakban a lakásépítés 25 százalékkal növekszik, az elmúlt öt évhez viszonyítva. Ez a növekedés sem oldja meg azonban a problémát.

A szociális segítség egyik formája 1962 óta *a dolgozók részére nyújtott térítés nélküli segély.* Ezt a lakások tatarozása céljára adják. Ebből a segélyből évente kb. 10 000 vasutas részesül.

Kétmillió biztosított

1956 óta a vasúti egészségügyi szolgálat juttatásaira minden olyan dolgozó jogosult, akinek foglalkoztatása állandó jellegű. A juttatást a családtagokra is kiterjesztették. *A vasútorvosi ellátás jelenleg 2 millió 200 ezer személyt érint, az 1956 előtti 700 ezerrel szemben. Ebben az időszakban növekedett meg a vasúti rendelőintézetek, kórházak és szanatóriumok száma.* Ezek berendezése és felszerelése mindinkább korszerűsödik. *A vasútegészségügyi szolgálat minden juttatása — ingyenesek*, míg az általános egészségügyi szolgálat betegei az ár 30 százalékát fizetik a gyógyszerekért.

A lengyel vasutasok szakszervezete nagy figyelmet fordít a balesetek csökkentésére is. Ezeknek a törekvéseknek az elérése érdekében *a szakszervezet jogosult szankciókat alkalmazni azokkal a vezetőkkel szemben, akik elhanyagolják a munkavédelmi előírásokat.* A szakszervezet az üzemekben *a társadalmi munkafelügyelők széles körű aktívahálózatára támaszkodik.* A szakszervezet érdemei közé tartozik az is, hogy az utóbbi időben gyorsabban növekedett a pihenők, fürdők és öltözők száma.

A vasutas-szakszervezet különböző, olyan kulturális tevékenységet is végez amelynek révén a vasutasok széles körben megismerkedhetnek az irodalmi és filmművészeti alkotásokkal, képzőművészettel stb. A lengyel vasutasok között igen népszerű az *amatőr művészeti mozgalom.*

A tömeges sporttevékenységet a *Vasutas Sportklubok Szövetsége* irányítja.

Megújulási folyamat

Az 1970 decemberében országunkban végbement események ugyancsak *alapvetően befolyásolták a szakszervezetek pozícióját és szerepét.* A szakmai ágazatok most tevékenységük még hatásosabb módszereit keresik, a dolgozók széles tömegeiről való fokozott gondoskodás érdekében. *A vasutas-szakszervezet aktív módon vesz részt az országszerte elkezdődött megújulási folyamatban, és ez mind a vasúti szállítási munkában, mind pedig az emberi az ember, a dolgozó ember szolgáló tevékenységben kedvezően érezteti hatását.*

Mindez összhangban áll a *Lengyel Egyesült Munkáspárt* politikájával és útmutatásával.

Anna Cwiekowska,
a Lengyel Vasutasok Szakszervezetének titkára

Szocialista integráció a vasúti közlekedésben

Tizenöt ország zászlaját lobogtatta a szél a *Moszkva* melletti *Scserbink* vasútállomáson: ott rendezték meg nemrég a *„Vasúti gördülőanyag '71"* elnevezésű kiállítást.

Reprezentatív bemutató

A bemutatott anyagok között figyelmet keltettek az NDK-ban gyártott személy- és tehergépkocsik, a lengyel tolató Diesel-mozdonyok és a különleges hálókocsik, s a csehszlovák mozdonyok. Anglia, Franciaország, Japán, az NSZK, az Egyesült Államok és néhány más ország a gördülőanyagon kívül az üzemeltetéshez szükséges berendezéseket is bemutatta. *Érdeklődést váltottak ki a nagy teljesítményű magyar és jugoszláv berendezések is.*

Ott voltak a szovjet vasúti technika legújabb modelljei is: *a VL80K típusú, váltóárammal és szilícium egyenirányítóval működő villanymozdonyok, a bármilyen éghajlati viszonyok között megbízhatóan működő, igénytelen 2 TEIOL és TEP60 típusú Diesel-mozdonyok.* Látható volt a teljesen fémből készült nyolctengelyes tartálykocsi, a 120—125 tonnás kapacitású nyitott teherkocsi, a személygépkocsik szállítására szolgáló kétszintes pőrekocsi és sok egyéb újdonság.

A kiállításról a szakemberek sok ötlettel, tervvel tértek haza. Általános vélemény volt, hogy három-négy évenként kellene hasonló reprezentatív bemutatót tartani a szállítástechnika legújabb modelljeiből.

— A kiállítással a Szovjetunió egyre bővülő külföldi gazdasági és kereskedelmi kapcsolatai jutottak kifejezésre — hangsúlyozta *Borisz Boriszov*, a szovjet Kereskedelmi Kamara elnöke.

A nemzetközi munkamegosztás előnyei

Különösen szorosak a szocialista országokkal fennjartott kapcsolatok. A KGST-országok között az 1971—1975. évekre megkötött kereskedelmi megállapodások szerint a kölcsönösen szállítandó gépek és berendezések egyharmada szakosítottan előállított termék lesz. A KGST 25. ülésszakán elfogadott *komplex program a vagon- és Diesel-mozdonygyártásban is* előirányozza a hosszútávú — 10—15 éves szakosodást.

Az ilyen nemzetközi munkamegosztás nyilvánvaló előnyökkel jár. A nagyvállalatok a hazai igényeket jóval meghaladó volumenű hosszú lejáratú megrendelésekhez juthatnak, és nincs gondjuk az értékesítésre. *Az automatizálás és a korszerű technológiák alkalmazása előtt nagy lehetőségek nyílnak.* A profiljának megfelelő területen mindegyik ország a legnagyobb termelékenységet érheti el és a legésszerűbben használhatja fel erőforrásait. Ha pedig abból a megfontolásból, hogy a KGST-országok gazdasági fejlettségi szintje között ne legyenek nagy eltérések, valamelyik ország olyan termék gyártását akarná bevezetni, amelyet egy másik baráti országra profilíroztak, a baráti népek tapasztalatai alapján és önzetlen segítségükkel még mindig könnyebben megteheti majd ezt, mint pusztán a maga erejéből.

A Szovjetunió a vasútakat illetően is nagyhatalom: *a világ vasúti hálózatának 10 százaléka jut rá.* Vasúti teherforgalma 1970-ben két és fél trillió tonnakilométer volt, ami a világ vasúti teherforgalmának közel fele. Utasforgalma is nagy: *egy év alatt mintegy hárommilliárd embert szállít a szovjet vasút.*

1971—1975. között a vasúti teherforgalom a terv szerint 22 százalékkal emelkedik, és 1975-re meghaladja a háromtrillió tonnakilométert. Ezt a fejlődést létszámnövelés nélkül, a termelékenység 23 százalékos fokozásával érik el.

A növekvő forgalom nagyszabású villamosítási és dieselítési programot tesz szükségessé. A vasúti teherforgalom 97 százalékát egyébként már ma is villany- és Diesel-vontatással bonyolítják le.

Gyökeres változások mennek végbe a kocsiparkban. Csupán a tehervagon-állomány 420—430 ezer vagonnal gyarapszik: *nagy kapacitású vagonokkal, hűtőszerelvényekkel, egyedi hűtőberendezéssel ellátott vagonokkal.*

A szovjet vasút nagyarányú fejlődését nem csupán a belső forgalom indokolja, *hiszen a Szovjetunió nagy mennyiségű nyersanyagot, ipari terméket és közszükségleti cikket szállít a szocialista országoknak.* A baráti államok a maguk részéről ugyancsak nagy feladatot oldanak majd meg mind saját exportjuk, mind a vasúti közlekedés fejlesztése terén.

Gyümölcsöző együttműködés

A gyümölcsöző együttműködésre már ma is sok példa adódik a vasúti közlekedésben. *Csehszlovákia* Diesel-lokomotívokat szállít a *Szovjetuniónak* és más szocialista országoknak. E mozdonyok vezetőfülkéjében szovjet gyártmányú az automatikus jelző- és rádióberendezés. Az automatikai, távirányítási és hírközlő berendezések fő szállítója a Szovjetunió.

Igaz, a szovjet vasúti közlekedés oly nagy, hogy még a lokomotívtáblán sem érheti be egyedül a csehszlovák mozdonyokkal. Gyárt maga is Diesel-mozdonyokat és megvan a saját vagongyártó ipara is. A KGST irányvonalának megfelelően azonban *a fő vagonszállító Lengyelország.*

Lengyelország, mint a KGST többi tagállama is, részt vesz a Közös Vagonpark (OPW) nagy nemzetközi szervezetében. Ez gondoskodik az ágazat egységes műszaki fejlesztési politikájáról, kidolgozza a gördülőállománnyal kapcsolatos optimális követelményeket. *A szocialista országok vagongyárai között közvetlen kapcsolatok jönnek létre.* A dessaui (NDK) és a branjszki (Szovjetunió) vagongyár például közös tudományos és műszaki fejlesztési program szerint dolgozik és rendszeresen sor kerül közöttük a tapasztalatok és a műszaki dokumentáció cseréjére.

Fontos kutatásokat végzett a magyar—szovjet műszaki kutatócsoport, különösen a magas hatékonyságú, megbízható csapágyak kidolgozásában. Ezekkel a csapágyakkal látják el azokat a Diesel-mozdonyos HÉV-szerelvényeket, amelyeket a Ganz-MÁVAG exportál a Szovjetunióba.

A KGST-országok egymás közti áruforgalma az utóbbi 20 évben több mint hétszeresére nőtt. A legközelebbi öt évben további kétharmaddal növekszik, ami elősegíti az egyes országok előtt álló gazdasági feladatok gyorsabb megoldását.

Közös konténer-pályaudvart létesít a szovjet, a magyar és a csehszlovák vasút

A Szovjetunió és a Magyar Népköztársaság Vasúti Együttműködési Állandó Munkacsoportja október 18—20. között Budapesten tartotta VII. ülését. Az ülésen *V. Sz. Gavrilov* miniszterhelyettes, és *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója elnökölt.

A felek megállapították, hogy az év első 9 hónapjában a múlt év azonos időszakához képest a Szovjetunió és Magyarország közötti vasúti szállítások, valamint a tranzitszállítások egyenletesebbé váltak, jóllehet, hogy az árufuvarozás volumene nőtt. Mindez annak köszönhető, hogy mindkét fél vasutai messzemenő szervezési és műszaki fejlesztési intézkedéseket tettek. *A Szovjetunióból Magyarországra szállított árumennyiség a 9 hónap alatt 286 ezer tonnával több volt, mint a tavalyi háromnegyed évben.*

A KGST legutóbbi ülésszakán elfogadott integrációs komplex programnak megfelelően megtárgyalták a keletnyugati kereskedelemben mind nagyobb volumenű konténeres szállítás feltételeinek javítását. A komplex program értelmében *a szovjet, a magyar és a csehszlovák vasút közös konténer-pályaudvart létesít, ahol a Szovjetunióból érkező nagy szállítótartályokat normál nyomközű vasúti kocsikra rakják át.* Ezen a pályaudvaron rakják szovjet vasúti kocsikba a Szovjetunió részére feladott küldeményeket is. A pályaudvart 2—3 év múlva adják át rendeltetésének.

Az ülés jegyzőkönyvét V. Sz. Gavrilov miniszterhelyettes és dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója ünnepélyesen írta alá.



Dr. Mészáros Károly és V. Sz. Gavrilov miniszterhelyettesek aláírják az ülés jegyzőkönyvét (Laczkó Ildikó felvétele)

Vasutasveteránok a Szovjetunióban

A moszkvai Közlekedési Minisztérium szakszervezetének meghívására szeptember 16-án 6 tagú vasutas veterán küldöttség utazott egyhetes látogatásra a Szovjetunióba. A küldöttség tagja volt *Pécsy Mihály*, a kiskunfélegyházi nyugdíjas csoport vezetője. Megkértük, hogy a látottakról, tapasztaltakról mondjon néhány szót.

Az idős, munkában és harcban megedződött veterán arcán szinte kisimulnak a vonások, hangja reszket a meghatottságtól.

— Amikor szeptember 15-én a Ferihegyi repülőtéren a TU—104-es gép levegőbe emelkedett — kezdte élménybeszámolóját — még mindig alig akartam elhinni ezt a kitüntető meghívást. *Leningrádig 2 óra 20 percig tartott az út.* Útközben kiadós ebédet kaptunk. Megérkezés után a Rossziya szállóban helyeztek el bennünket, majd két és fél nap városnézés következett autóbuszon. Hogy csak a legmaradandóbb emlékeket idézzem: *voltunk a Péter-Pál erődben, a Téli Palotában, megtekintettük az Ermitázst és látogatást tettünk az Aurora cirkálón.*

Szeptember 19-én 23 óra 20 perckor *vonaton indultunk Moszkvába.* A nyolcórai út alatt a vonat mindössze háromszor állt meg. Az elszállásolás és az étkezés — Leningrádhoz hasonlóan — elsőrangú volt. Meghatottan álltunk a Kreml falai előtt. A cári palota 30 km-re fekszik a várostól, mellette a cári gárdapalota. *Mai szemmel nézve szinte elképzelhetetlen az a pompa, pazarló fényűzés, ami szemünk elé tárult.* Annak idején ide csak a cári arisztokrácia járhatott be, no meg azok, akik az épületet, a szobákat takarították. Ma ez az épület múzeum.

A delegáció szeptember 21-én fogadáson vett részt Moszkvában, a *Szakszervezetek Székházában.* A mintegy két és fél órás megbeszélés szívélyes, baráti légkörben folyt le. A kölcsönös tájékozódás sok hasznos tapasztalattal járt küldöttségünk számára. Még aznap este a Moszkvai Nagyszínház *„Vérnász"* című magyar nyelvű opera előadásán vettünk részt. A zsúfolásig megtelt nézőtéren a közönség nagy szeretettel fogadta a magyar művészeket. Másnap, 22-én a vnukovai repülőtéren búcsút intettünk vendéglátóinknak, és hazatértünk. *Az egy hét alatt szerzett sok, maradandó élményben volt része mindannyiunknak.* Köszönet érte mindazoknak, akik ezt az utat lehetővé tették...

Sz. Tóth András

Hatvanéves a BVSC

KÜLDÖTTKÖZGYŰLÉS A JUBILEUM JEGYÉBEN

Adhat-e randevút — hitelt érdemlően — a múlt, a jelen és a jövő? Találkozhat-e egy vezetőségválasztó küldöttközgyűlésen a hagyományok iránti tisztelet, az alkotó ma, és az építő holnap?

A két kérdés nem szónoki, nem újságírói rutinkérdés. A BVSC nemrégen lezajlott jubileumi vezetőségválasztó küldöttközgyűlése határozott „Igen"-nel felelt mindkét kérdésre. Nem is küldöttközgyűlés volt ez, inkább tartalmas, a múltat elismerő, a következő esztendők útját követő munkamegbeszélés.



Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára üdvözli a BVSC vezetőségválasztó küldöttközgyűlését

(Laczkó Ildikó felvétele)

Januártól decemberig

A Budapesti Vasutas Sport Club 1971-ben lépett fennállásának 60. évébe. Tulajdonképpen már januárban megkezdődtek a jubileumi ünnepségek. Talán azon a jégkorongmérkőzésen, amelyen a vasutas jegesek legyőzték a bajnok *Ujpesti Dózsát.* És majd decemberben végződnek, talán a *Tokaj expressz nemzetközi vívóversenyen,* amely világbajnoki, olimpiai mezőnyt szólít a pástra.

A mát számadatok fémjelzik. Számadatok, amelyek mögött egy — a magyar sportfőhatóság értékelése alapján kiemelt — munkásegyesület 14 versenyszakosztályának, négy sportiskolai szakosztályának, 1523 sportolójának, 57 edzőjének, összeszámolni is sok, társadalmi és hivatásos sportvezetőjének lelkes, áldozatkész munkája, sokezernyi szurkolótáborának szívdobbanása áll.

A BVSC kiemelt egyesülete a világviszonylatban rangos helyen álló magyar sportéletnek. A hivatalos pontverseny alapján 1970-ben 585,5 ponttal — holtversenyben a Bp. Spartacussal — az 5—6. helyen álltak a kék-fehér vasutasok. Hogyan végződik az idei év? *Kiss Mihály* ügyvezető elnök szinte félve, halkan kérdezi: *„kell erről írni"?*

Kell. Az örömet meg kell osztani. A dolog ugyanis úgy fest, hogy 1971-ben újabb előrelépést ér el a hat évtizede működő egyesület és a „nagy négyes" — a *Dózsa,* a *Honvéd,* a *Vasas* és a *Csepel* — mögött végez a munkastatisztikában, a bajnoki pontversenyben. Elsősorban a vívók remek szereplése nyomán, de szépen hozzájárultak a pontok gyűjtéséhez a birkózók, a kerékpárosok, az úszók is.

Tessék csak visszaolvasni... Vívók, birkózók, kerékpárosok úszók, *Olimpiai sportágak, és München a küszöbön!*

Ha az atléták is...

Ennyi eredménnyel akár „kibekkelhetné" a soronkövetkező éveket a BVSC. Hideg realitások alapján azt kellene mondani, javasolni: igyekezzetek megtartani a nagyszerű poziciót. Ám a hideg realitás és a sportszív, a sportszeretet nem azonos fogalmak. Nem bizony.

— *Igyekszünk még előbbre lépni* — mondja Kiss Mihály — *hiszen tartalékjaink nekünk is vannak. Várjuk a sakkszakosztály fejlődését és az atlétikai szakosztályban nagyon tehetséges fiatalok bontogatják szárnyaikat. Az atlétika pedig olyan sportág, amelynek több mint 20 számban bőséges lehetőségek nyílnak a pontszerzésre. Ha mondjuk, úgy...*

Széles körű segítés

De visszafogja a jóslást. Minek is jósolna, ha ezek a „mihasznák" keresztezik a terveket, a számításokat. Mint például most, ősz végén, a kézilabdás lányok. Az egyesületi fejlesztési tervek szerint négy év múlva „kellett volna" NB I-eseknek lenniük. *És most megszerezték — remek küzdelemsorozat után — az NB I B második helyét, ami azt jelenti, hogy 1972-ben már NB I-es mérkőzéseket lát a Szőnyi úti süllyesztett kézilabdapálya közönsége.*

Az ügyvezető elnök elégedetten nyugtázza:

— *Megbocsátunk a lányoknak a „tervfelborításért"...*

Minderről bőségesen szólt a vezetőségválasztó küldöttközgyűlés elnökségi beszámolója, ami pedig kimaradt, arról a meghivottak, a közgyűlés részvevői beszéltek. Refrénszerűen tért vissza a gondolat, hogy a sokasodó szép feladatokhoz megfelelő segítségre van szükség. Ezért választottak 25 tagú vezetőséget, és ezért osztották szét aprólékos gonddal a részletmunkákat. A Vasutasok Szakszervezete képviselőjétől az élsportolókig sorakoznak a nevek: *Asztalos Lajos, Bálint Gyula, Balázs József, dr. Galló József, dr. Grót József, Horváth György, dr. Kamuti Jenő, Kiss Mihály, Kiss Tibor, Komáromi Attila, Kóta László, Laky Karoly, Littomericzky Mária, Légrádi József, Molnár György, dr. Nedeczky László, Orbán Gyula, Pataki Sándor, Such Ida, dr. Szirányi Cyrill, Szvatkó István, Szabó Pál, Tótfalvi István, Tóth János, Virág István.*

A szűkebb körű hét tagú intéző bizottságba *Molnár Györgyöt,* a szakszervezet központi vezetőségének titkárát; *Kiss Mihályt; Kiss Tibort; Kóta Lászlót;* a KISZ-titkár *Komáromi Attilát, Such Idát* és *dr Szirányi Cyrillt* választották. Az egyesület elnöke *Molnár György,* elnökhelyettese *Tóth János,* a budapesti vasútigazgatóság vezetője, valamint *Kiss Tibor,* a XIV. kerületi IKV igazgatója, ügyvezető elnöke az ezen a poszton már nyolc éve helytálló *Kiss Mihály,* titkára *Légrádi József lett. A szakbizottságba, a számvizsgáló bizottságba beválasztott vezetőkkel, tanokkal együtt ez bizony valóságos kis hadsereg.*

Nem kell aggódni, egyikük sem lesz — remélhetőleg a fegyelmi bizottság kivételével — „munkanélküli". Hiszen a tervek, a feladatok sem kicsik!

Vedres József

Eszperantó továbbképző tanfolyam

A *Magyar Eszperantó Szövetség* felkérésére a vasutas eszperantisták az idén is megszervezték az eszperantó vezető továbbképző tanfolyamot *Zánka-Köveskálon,* a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség üdülőjében. A tanfolyam célja az volt, hogy az eszperantó csoportok vezetői ne csak beszéljék az eszperantó nyelvet, hanem használják ki külföldi kapcsolataiknál szocializmust építő népünk eredményeinek ismertetésében is. A tanfolyam részvevői értékes előadásokat hallhattak.

A nemzetközi politikai helyzetről *Gresznaryk Pál,* a Külügyminisztérium nemzetközi jogi osztályának munkatársa tájékoztatta a hallgatókat, a Szakszervezetek XXII. kongresszusának határozataiból adódó feladatokat *Verbai Lajos,* a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának titkára ismertette, a szakszervezetek, nevezetesen a Vasutasok Szakszervezetének munkájáról és kulturális tevékenységének összehangolásáról *Kellner István,* a kultúrnevelési és sportosztály vezetője tartott ismertetőt, az eszperantó világbékemozgalom feladatait *dr. Bácskai István,* a vasutas eszperantó szakosztály elnöke körvonalazta. Természetesen, értékes előadások hangzottak el az eszperantó szervezetek működésével, életével kapcsolatban is. Így *Berceli Béla,* a Magyar Eszperantó Szövetség főtitkára a MESZ következő belföldi és külföldi feladatairól, *dr. Mátéffy József,* a MESZ elnöke, az alapszabályról és annak gyakorlati alkalmazásáról beszélt. Szó volt az eszperantó propagálásának, a tanfolyamok és a klubélet szervezésének helyes módszereiről, az Eszperantó Világszövetség és az Eszperantó Ifjúsági Világszövetség szervezeti felépítéséről és tevékenységéről.

Kristek Pál

Országos kórusfesztivál Szolnokon

Kiemelkedő kulturális esemény színhelye lesz november 6-án a Szolnoki Járműjavító művelődési házának kultúrterme. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 54. évfordulója tiszteletére ugyanis ott rendezik meg az Országos Munkásdal Fesztivált.

A nagyszabású kulturális seregszemlén 14 munkáskórus vesz részt, köztük 11 megyei dalosai, valamint a többször nemzetközi díjat nyert *Fővárosi Gázművek* és a *Munkásőrség központi énekkara.*

A verseny első öt helyezettjét a Szolnok megyei és a városi tanács nívódíjjal tünteti ki, akik aznap este műsort adnak a *Szigligeti Színházban* tartando központi ünnepségen.

Műszaki és közgazdasági könyvkiállítás

A Közlekedéstudományi Egyesület budapesti igazgatósági területi szervezete és műszaki könyvtára október 14-én műszaki és közgazdasági könyvkiállítást rendezett, a Műszaki Könyvkiadóval közösen. 120 műszaki és közgazdasági könyvet állítottak ki. A megnyitón *dr. Telek János* műszaki igazgatóhelyettes méltatta a kiállítás jelentőségét.

A kiállítás három napig volt nyitva, a könyveknek mintegy a fele gazdára talált.

HÍREK

— GÁZZAL FŰTIK *október 22-e óta Nagykanizsa állomás szolgálati helyiségeit és a várótermeket is. A gázüzemű fűtőberendezések beszerzésére, illetve felszerelésére 280 000 forintot fordított a vasút.*

— RENDKÍVÜLI SEGÉLY. *Debrecen állomás segélyezési bizottsága az idén — január 1-től október 1-ig — 364 dolgozó részére 123 600 forint rendkívüli segélyt utalt ki. Az egy segélyezettre jutó átlag 339 forint. Hatszáz forintos, egyszeri szociális segélyt 14 gyermekgondozáson levő anya kapott.*

— **Pótszerződést készített a szentesi építési főnökség** hídászainak Rákóczi szocialista brigádja. Tagjai vállalták, hogy megismerkednek az eszperantó nyelvvel, s ebből a célból rendszeres összejövetelt tartanak. A karbantartó szakasz Vosztok szocialista brigádja is kiegészítette idei vállalását azzal, hogy a szentesi Damjanich Általános Iskola szemléltető eszközeit felújítja és az épületeket karbantartja.

— **Jutalom az anyáknak.** Debrecen állomás szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére 28 egyedülálló, illetve sokgyermekes anyának egyszeri jutalmazás címen 12 100 forintot juttatott a szolgálati főnökség. Az összegből szociális helyzetüktől és gyermekeik számától függően személyenként 400—900 forintot kaptak.

— **Nyolcan mentek nyugdíjba** igen hosszú szolgálati idő múltán a békéscsabai pályafenntartási főnökségtől az utóbbi hónapokban. Közülük Takács Lukács pályaőr 43 évig szolgálta a vasutat. Gergely Gyula műszaki felügyelő, Kovács Gábor és Nagy Gáspár János pályaőrök 37 esztendős szolgálat után búcsúztak. Biderán Károly, Nagy Sándor előmunkások, Lajos Károly munkás és Csató László műszaki vezető mintegy negyed évszázados szolgálat után kezdte meg pihenését.

— **Balatoni üdülés.** A debreceni csomópont szolgálati főnökségeinek dolgozói és azok családtagjai közül háromszázhatvanhatan összesen 2819 napot töltöttek az idén az állomás szakszervezeti bizottságának kezelésébe adott balatonakarattyai üdülőben, annak ellenére, hogy az építkezés miatt az üdültetés csak később kezdődhetett meg. A kitűnő ellátás, a kiváló felszereltség, a személyenként és naponként fizetendő öt forint térítési díj gyorsan népszerűvé tette az üdülőt.

FELHÍVÁS! A fennállása 20. évfordulóját ünneplő Vasútgépészeti Technikum és Szakközépiskola (Budapest VII., Damjanich u. 4.), kéri azokat a volt nappali, esti, levelező tagozatos hallgatókat, akik 1953—1971. években képesítőztek, hogy legkésőbb 1971. december 1-ig közöljék az iskolával címüket, jelenlegi munkahelyüket, beosztásukat, legmagasabb iskolai végzettségüket, valamint azt, hogy milyen tagozaton képesítőztek?

Dupla terjedelemben jelent meg a „Brigádélet" ünnepi száma

Immár egy esztendeje, hogy új köntösben kerül az olvasók asztalára a *Brigádélet,* a szocialista brigádmozgalom kiadványa. Az olvasók megszokták, kedvelik, várják, hogy valóban segítséget, eligazítást adjon a több mint egymilliós tábor számára. Az elmúlt hónapokban többen szóvá tették, hogy a kiadvány egyes számai ne a tárgyhónap utolsó napjaiban kerüljenek kezükbe, hanem lehetőleg még a hónap elején. A szerkesztő bizottság megtalálta a módját a kívánság teljesítésének. Ezért is határozott úgy, *hogy az októberi és a novemberi számokat összevontan, dupla terjedelemben jelenteti meg.* Ez azt eredményezi, hogy az utána következő számok — már a decemberi szám is — a hónap első napjaiban jut el az olvasókhoz.

Akik kézbe veszik a most megjelent dupla terjedelmű ünnepi számot ugyancsak sok újdonsággal találkozhatnak a lap hasábjain. Így többek között olvashatják egy olyan brigádvezető nyilatkozatát, aki részt vett a III. országos tanácskozáson és most készül a IV. országos tanácskozásra. Minden bizonnyal a kiadvány sok fiatal olvasója örömmel olvassa majd el a róluk szóló megállapítást ,amelynek lényege az, hogy a fiatalok megkedvelték a szocialista brigádmozgalmat. *A gazdasági vezetők figyelmébe ajánljuk azt az írást, amely a nagy családosokkal, és a dolgozó nőkkel való törődésről szól.*

A kiadvány megkezdte a humorpályázatra beérkezett és közlésre alkalmas pályaművek közlését.

A lap elkalauzolja olvasóit egy addig alig ismert területre: egy halászszövetkezet szocialista brigádjának romantikusnak tűnő, de férfias munkával telt hétköznapjait mutatja be. *Tekintettel az őszi csúcsforgalomra nem hiányzik a kiadvány hasábjairól a vasutas szocialista brigádok szorgalmát, helytállását bemutató képes riport sem.* Egy érdekes, színes riportban kapunk ízelítőt a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság szocialista brigádjainak életéből. Egy másik írás pedig azok véleményét gyűjtötte egy csokorba, akik a Barátság és béke vonat utasaiként látogatást tettek a Szovjetunióba.

Magyar—vietnami baráti találkozó a Törekvés Művelődési Központban

Az Északi Járműjavító dolgozói október 15-én bensőséges hangulatú, magyar—vietnami baráti találkozót rendeztek a *Törekvés Művelődési Központban.* Ezzel fejezték ki mély tiszteletüket és szolidaritásukat a vietnami hősök, hazafiak iránt, akik élethalálharcukat vívják az imperialista betolakodók és csatlósaik ellen.

A találkozón részt vettek a Vietnami Demokratikus Köztársaság és a Dél-vietnami-Köztársaság budapesti nagykövetségének képviselői, köztük *Vo Van Loi,* a Vietnami Ifjúsági Szövetség vezetője, valamint az Országos Béketanács munkatársai, a főváros X. kerületéből meghívott politikai és társadalmi vezetők, aktivisták.

A baráti találkozó részvevői mindenekelőtt néma felállással tisztelegtek az elesett vietnami hősöknek, majd szavalatok hangzottak el a vietnami nép szabadságharcáról, bátor helytállásáról. A vietnami vendégek rövid emlékbeszédet tartottak, és válaszoltak a jelenlevő magyar fiatalok kérdéseire. A találkozó alkalmából *házi kiállítást is rendeztek a járműjavító dolgozói,* ezenkívül bemutatták a magyar—vitenami találkozásokról készített filmjüket.

A bensőséges találkozó a vendégek megajándékozásával ért véget.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest. VI., Benczúr utca 41
Telefon. városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest. VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 78. Pf. 92.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

Lakáscsere

Zuglói félkomfortos, udvari, földszintes lakásomat elcserélném hasonló, vagy nagyobb tanácsi vagy MÁV lakásra Nagy-Budapest területén. Telefon: üzemi 31—86, városi 231—241. Érdeklődni lehet: 8—17 óráig.

Taksony állomáson levő 3 szoba félkomfortos lakásomat elcserélném kisebbre Nagy-Budapest területén bárhol. Cím: Téglás László, Taksony állomás. Érdeklődni lehet levélben vagy 35—71 üzemi, és 120—716/139 m. telefonon, 7.30—16.30 óra között, Téglás Judit néven.

Elcserélném makói I. emeleti 2 szoba, előszobás, konyha, éléskamra, WC, pincés MÁV-házban levő lakásomat 1 szoba félkomfortosra az ország bármely hegyes vidékére. Cím: Tóth József. Makó, Csokonai u. 22. Érdeklődni levélben lehet.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 41. számból: 116939/1971. 11. B. A közös tanácsú községek tanácstagjai részére új mintájú utazási utalvány rendszeresítése.

A 42. számból: 117703/1971. 2. B. A vasúti munka megjavítását célzó oktatási intézkedések.

A szerkesztőség üzeni

Halmai János, Pécs: Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Szép Ferenc, Szolnok: Ugiyai Sándor. Pál István, Miskolc: Boros Zoltán, Szombathely: Szűcs Ferenc, Hatvan; Pacz József, Curtici: Volosinovszki János, Czeglédi Sándor, Marosán Pál, Kiss János, Debrecen; Pintér Lajos, Vácrátót; Fogas Pál, Szentes; dr. Horváth Károlyné, Bp. Ferencváros: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Magossy László, Szombathely; Ugiyai Sándor, Miskolc; Földi József, Szolnok: Tóth Ferenc, Dévaványa: Füzesi Tihamér, Debrecen: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

UTAZÁSKOR
pályaudvari pavilonjainkban
vásárolhat
AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRUT
UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. NOVEMBER 15.

Javítási rekord Szombathelyen

Szükségtelen különösebben vázolni, hogy a vasúti járműjavító üzemekben végzett munkák közül a MÁV-nak és a népgazdaságnak milyen rendkívül fontos érdekei fűződnek a tartálykocsik gyors, szakszerű javításához. A feladat fontosságát mélyen átérzik a *szombathelyi járműjavító* futórészlegének dolgozói is.

Ezt igazolja többek között, hogy szeptemberben tartálykocsi-javítási rekord született. Ebben a hónapban ugyanis 27 *tartálykocsi fővizsgája volt a kiszabás, ezzel szemben 39 kocsi fővizsgáját végezték el a dolgozók.* Futójavításból 110 darabos tervet kellett teljesíteni, de ténylegesen 134 tartálykocsi futójavítása készült el.

A MÜNNICH-BRIGÁD KOSZORÚJA

Miskolc-tiszai pályaudvaron nevadójának szelleméhez méltóan végzi munkáját a *Dr. Münnich Ferenc* szocialista brigád. A hétfőnyi kis közösséget *Héjj Károly* vezeti, s ez a kollektíva az idén kapta meg a MÁV kiváló brigádja kitüntetést.

November 7-én, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulóján a brigád tagjai Budapestre utaztak, és kegyeletük jeléül megkoszorúzták névadójuk sírhelyét a Mező Imre úti Panteonban.

AZ 1972. ÉVI MENETRENDVÁLTOZÁSRÓL

Gyékényes magyar-jugoszláv közös határállomás lesz

Vanja Vrajicannak, a jugoszláv vasutak vezérigazgatójának vezetésével november 3-tól 5-ig jugoszláv vasutaskülöttség tanácskozott *Budapesten*, a MÁV vezérigazgatóságán, majd a *pécsi* igazgatóságon, az időszerű közös fuvarozási kérdésekről. Tárgyaltak egyebek között a Szovjetunióból Jugoszláviába irányuló vasúti tranzit-szállítások és a hazánkon átmenő jugoszláv exportforgalom lebonyolításáról. Ezzel összefüggésben megvizsgálták azokat az előkészületeket, amelyeket korábbi megbeszélések értelmében kezdtek el, közös határállomások kijelölésére.

Abban állapodtak meg, hogy Gyékényest szervezik át első közös határállomássá, ahol a magyar és a jugoszláv vasutasok, határőrök, vámőrök együttesen látják el a határforgalmi, illetve az ellenőrzési teendőket. Megállapodtak a két vasút közötti műszaki tudományos együttműködés továbbfejlesztésében is. Az erről felvett jegyzőkönyvet jugoszláv részről *Vanja Vrajican* és *dr. Mészáros Károly*, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója írta alá.

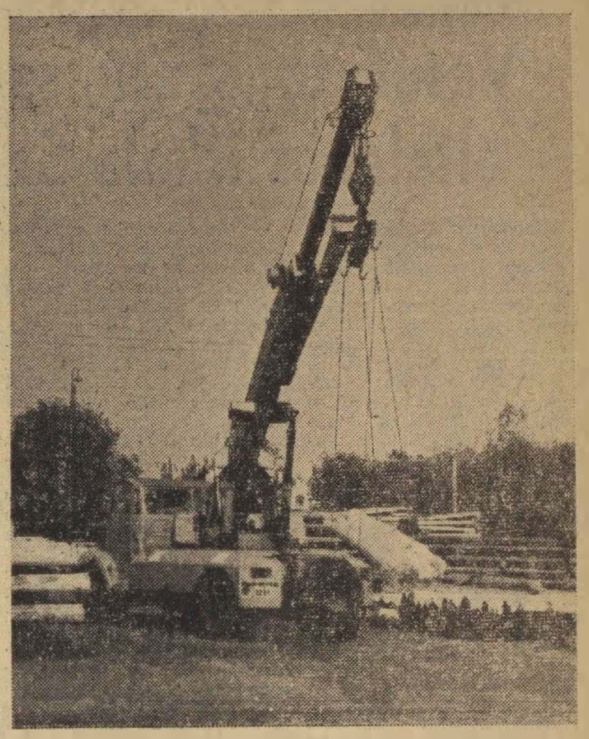
A megállapodásban megerősítették, hogy az előzetes tárgyalások értelmében *Gyékényesen kívül Murakeresztúr és Subotica határállomást is közös szolgálatú üzemváltó határállomássá építik át. Gyékényes* közös határállomást az 1972 májusi menetrendváltozáskor helyezik üzembe. A murakeresztúri közös határállomás megnyitása 1975—78 között várható. Subotica közös határállomássá alakításának időpontját később jelölik ki.

Az előzetes tárgyalások alkalmával már kidolgozták a közös szolgálatú Gyékényes határállomás technológiáját. Eszerint a Gyékényesen belépő jugoszláv vonatoknál 120 perc, a tömegárut továbbító kilépő vonatoknál 445 perc, a jugoszláv import szállítmányoknál 365 perc egy kocsira jutó időmegtakarítás várható a jelenlegi tartózkodásokhoz képest. A személyszállító vonatoknál előreláthatólag 30—40 perc megtakarítás jelentkezik.

Gyékényes közös szolgálatú üzemváltó határállomás forgalmának zavartalan lebonyolítására, az állomáson szükségessé váló vágánybővítésre, a magas építmények átalakítására, a térvilágítás korszerűsítésére, tartalék-áramforrás megteremtésére, az utasítást adó hangrendszer fejlesztésére és több kisebb berendezés létesítésére ugyancsak már korábban programot dolgoztak ki. A program szerint a bővítési feladatokat három ütemben hajtják végre. Ezeket a feladatokat a mostani tanácskozás alkalmával ismét átvizsgálták, hogy gondoskodhassanak pontos megvalósításukról.

Sz. F.

Újjászületik egy régi üzem



A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat dombóvári üzemében jól bevált az autódaru a rönkök mozgatásánál.
(Riport a 3. oldalon)

CENTENÁRIUM SOMOSKŐÚJFALUN, ZÓLYOMBAN ÉS BÉKÉSCSABÁN

A százhuszonöt éves magyar vasút vonalai, csomópontjai, állomásai között mind több azoknak a száma, amelyek még „csak" a századik születésnapjukat ülik vagy ülték be. Mivel egy évszázad is nagy idő a vasút történetében, mi sem természetesebb, mint az, hogy a MÁV dolgozói és a vonalak mentén fekvő helységek lakói, a társadalmi élet helyi vezetői közösen ünneplik meg a centenáriumot.

Nemrég a Győrben rendezett ünnepségről adtunk tudósítást, amikor is a győr—celldömölk—szombathelyi vasútvonal száz évvel ezelőtti megnyitására emlékeztek. Azóta már — október 22-én — *Somoskőújfalu, Losonc* és *Zólyom* lakossága is megtartotta az ott húzódó vasútvonal századik születésnapját. *Egy korabeli mozdony hárem hasonló korú személykocsival tette meg azon a napon tiszteletbeli útját Somoskőújfalu és Zólyom között.* Az utasok a vasutasok is száz évvel ezelőtti ruhát viseltek, s úgy futott be a szerelvény a csehszlovák és magyar zászlókkal feldíszített zólyomi pályaudvarra, a mintegy kétezres létszámú ünneplő közönség sorfala között. A városi vasutas művelődési otthonban megtartott ünnepségen *Julius Sotnik* vasútigazgató kétszázötven vasutasnak nyújtotta át a centenáriumi évforduló diplomáját és emlékplakettjét, köztük a magyar vasutasoknak is.

November 2-án a békéscsabai vasúti csomópont fennállásának 100. évfordulóját ünnepelték Békés megye székhelyén. A városi tanács nagytermében rendezett ünnepségen *Acsai Mihály*, a szakszervezet területi bizottságának titkára mondott menyitó beszédet, majd *dr. Haraszti János*, a városi tanács vb-elnöke, *dr. Szabó Ferenc*, a megyei levéltár igazgatója, *Kiss Károly*, a szegedi vasútigazgatóság vezetője és *Katona Gábor* állomásfőnök-helyettes tartott előadást, illetve korreferátumot a csomópont múltjáról, jelenéről és jövőjéről. *A centenárium alkalmából Békéscsaba állomás dolgozói fotókiállítást és munkavédelmi vetélkedőt rendeztek.*

Kell a jó könyv

Az olvasásért, a könyvért rajongók táborának nagy örömére új olvasópályázat indul. A csábító feltételek, a játékos formában folyó versenyben való részvétel és a nyerés lehetősége minden bizonnyal újabb tömegeket vonz majd az olvasók milliós táborába. Az olvasópályázatban való részvétel feltételeit tartalmazó ismertető füzet első oldalán *Majakovszkij* idézetet olvashatunk: *„Kell a jó könyv, s megértjük szavát".* Ez az idézet adja a pályázat elnevezését is: *Kell a jó könyv.* Az MSZBT a Magyar Írók Szövetségével, a KISZ-szel, a Hazafias Népfronttal, a SZOT-tal, a Művelődésügyi és a Munkaügyi Minisztériummal, valamint a kiadó és terjesztő vállalatokkal közösen hirdette meg az olvasópályázatot. *A cél, hogy a klasszikus orosz és a mai szovjet irodalmat a pályázat révén fokozottabban népszerűsítsék, minél nagyobb tömeget nyerjenek meg ezeknek a műveknek az olvasására.*

A mozgalomban részt vehetnek a középiskolák, szakmunkásképző iskolák tanulói, a szakszervezeti és közművelődési könyvtárak olvasói, a könyvterjesztő vállalatok üzleteinek vásárlói, tehát csaknem az ország egész lakossága. *Az a feltétel, hogy az ismertető füzetben felsorolt 43 mű közül figyelmesen el kell olvasni legalább hatot és a pályázati lapon feltett 3—3 kérdésre választ kell adni.* A pályázati lapot, kitöltés után, 1972. október 1-ig oda kell visszajuttatni, ahonnan azt a pályázó kapta, illetve ahonnan a könyvet kölcsönözte, vagy vásárolta.

Az egy év határidő lehetőséget ad a pályázaton való eredményes részvételre. Előnye az olvasómozgalom fellendítését szolgáló új pályázatnak, hogy a választásra megadott 43 mű mindegyike olyan könyv, amely minden könyvtárban megtalálható, jelenleg is kapható, vagy rövidesen új kiadásban jelenik meg.

Az ajánlott könyvek mind tartalomban, mind terjedelemben széles skálán mozognak. A műveket nagy tájékozottságú szakemberekből álló bizottság válogatta ki. Megtalálható közöttük Dosztojevszkij: *Bűn és bűnhődés*, Tolsztoj: *Első Péter*, Gorkij: *Életem*, Babel: *Lovashadsereg*, Szimonov: *Nappalok és éjszakák, Élők és holtak*; Solohov: *Emberi sors, Csendes Don* című regénye, Jevtusenko: *Rakéták és szekerek* c. versesköteie, Zsukov: *Emlékek, gondolatok* c. életrajzregénye és még sok más orosz klasszikus, klasszikussá vált szovjet és újonnan született mű. A válogatás megkönnyítését szolgálja a *Kell a jó könyv* című tájékoztató kiadvány, amelyben mind a 43 mű megtalálható és alatta az a három kérdés, amire a pályázatot meghirdető szervek választ várnak. A helyes választ adók között sorsolással döntik el, hogy kik lesznek azok a szerencsések, akik a díjakat elnyerik.

Első díj: *Zsiguli személygépkocsi.* Öt második díj: egy, illetve kétszemélyes moszkvai és leningrádi utazás. A fő díjakon felül még értékes pénz-, tárgy-, illetve könyvjutalmak is kisorsolásra kerülnek.

A pályázók segítségre is számíthatnak, mert a könyvtárak biztosítják a kiválasztott könyveket, olvasói ankétokat, irodalmi esteket szerveznek. A rádió és televízió műsorában is feldolgozásra kerül néhány, a pályázatra javasolt mű dramatizált változata.

Külön fel szeretnénk hívni a vasúton dolgozó szocialista brigádok figyelmét a nagy lehetőségre. *Amikor a következő év vállalásainak megtételére készülnek, ne feledkezzenek meg erről a kínálkozó kulturális vállalásról, amely konkrétságával, kiértékelhetőségével rendkívül előnyös vállalási pont lehet.* Az ifjúsági klubok, lányok-asszonyok klubjai, a különböző rétegklubok előtt ugyancsak megvan a lehetőség a kollektív részvételre. A vasutas dolgozók többsége minden bizonnyal örömmel kapcsolódik be az olvasást népszerűsítő mozgalomba.

Olyan pályázat ez, amely kettős nyerési lehetőséget tartogat minden részvevő számára, mert *aki nem nyer a sorsoláson, az elnyeri a könyv szeretetéből fakadó magasztos érzést*, a prózában rejlő soksok szépséget, a versekben összecsengő rímek zenéjét, nagy írók, nagy gondolatainak igazságait és végső soron szívet-lelket gyönyörködtető olvasási élményben részesül.

Könyvtárosainkra vár a feladat, hogy megfelelő propagandával, a pályázati feltételeket tartalmazó kiadvány, valamint a könyvek rendelkezésre bocsátásával segítsék a nagy jelentőségű olvasópályázat sikerét.

Tóth Béla

Kulturáltabb utasellátás

Új éttermet, bisztrót kapott Nyíregyháza, Zalaegerszeg és Szekszárd állomás

Az elmúlt hetekben a szó igaz értelmében új, modern éttermekkel, bisztrókkal bővült az Utasellátó Vállalat hálózata. Október 25-én *Zalaegerszeg* állomáson ünnepélyesen adták át rendeltetésének a 90 személyes, egyedi berendezési tárgyakkal felszerelt éttermet, a hozzátartozó 100 adagos konyhát és egyéb kiszolgálóhelyiségeket. Létesült egy cukrászüzem is, amely a helyi igények kielégítése mellett a környező állomások — *Zalaszentiván, Zalabér, Zalalövő*, hogy csak néhányat említsünk — utasellátó egységeit is ellátja cukrászkészítményekkel.

Egy héttel később, november 3-án *Nyíregyháza* állomáson került sor hasonló ünnepségre. *Tóth László*, a vállalat főigazgatója, olyan létesítményt adott át rendeltetésének, amely méltán váltott ki elismerést a meghívott vendégekben. *A 12 millió forint költséggel épült vendéglátókombinát valószínűleg mindenben kielégíti majd a nagy forgalmú vasúti csomópont utazóközönségének igényeit.* Ízlésesen berendezett, faburkolatú, II. osztályú étterme 96 vendég részére biztosít kulturált ellátást. Az éttermből 30 személyes különterem nyílik. A fehér- és vörösmárvánnyal borított falú, tágas, III. osztályú áron árusító bisztróban büfé, cukrászés italfeleségekben bő választék várja a betérő vendéget. A bisztróban frissen sült ételek is kaphatók. A konyhaüzem, a cukrász- és büféáru termelő részleg a mai technikai követelményeknek megfelelő felszereltséggel és ehhez szükséges raktárakkal, hűtőkkel rendelkezik.

A vendéglátó egységek és a kiszolgálóhelyiségek mellett *messzemenően gondoskodtak a dolgozók szociális ellátásáról.* Külön férfi- és női öltözők, mosdók állnak rendelkezésre.

Ugyancsak november első hetében adták át Szekszárd állomáson az Utasellátó Vállalat modern bisztróját és borozóját.

Mint azt Tóth László főigazgató elmondotta, ezeknek a létesítményeknek az átadásával korántsem fejeződött be a régi, korszerűtlen éttermek felújítása, s a talponállók megszüntetése. Olyan jelentős csomópontokon létesítenek korszerű vendéglátó kombinátokat, mint *Békéscsaba, Szolnok* és *Budapest-Déli pályaudvar.*

(vl)

NOVEMBER 7. ALKALMÁBÓL

Kitüntetések szakszervezeti munkáért

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 54. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül különféle munkaterületek dolgozóinak kitüntetéseket adományozott. A szakszervezeti mozgalom tisztségviselőinek és aktivistáinak *Gáspár Sándor*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Szaktanács főtitkára adta át a kitüntetéseket. A kitüntetettek között volt *Sebestyén János*, a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági osztályának munkatársa, aki a *Munka Érdemrend ezüst* fokozata, *Tóth Jánosné*, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi bizottsága munkaellátási és nőbizottságának vezetője, valamint *Zentai Sándor*, a Vasutasok Szakszervezete főkönyvelőségének munkatársa a *Munka Érdemrend bronz* fokozatát kapta.

Az ünnep alkalmából számos tisztségviselő és aktivista részesült *Szakszervezeti munkáért*, továbbá *Kiváló dolgozó* és egyéb kitüntetésben.

Az Utasellátó Vállalat dolgozói közül ketten a *Belkereskedelem kiváló dolgozója*, tizenketten Kiváló dolgozó kitüntetést kaptak. November 7. alkalmából adták át a vállalatnál a törzsgárdajelvényeket is. A törzsgárdajelvény arany fokozatát 172, ezüst fokozatát 235, bronz fokozatát pedig 260 dolgozó kapta.

A 102. születésnap

Füzesabonyban a Szihalmi út 31 számú ház kedves kis ünnepség színhelye volt november 4-én délelőtt. Özv. *Maczkó Kálmánné*, született Szabó Ilonát 102. születésnapja alkalmából köszöntötték a vasutasok. *Csizmazia József* a vasutasszakszervezet nyugdíjas csoportjának szervezője születésnapi ajándékul ezer forintot nyújtott át Ilonka néninek. *Bocsi István*, a füzesabonyi nyugdíjas csoport elnöke és *Fejes János*, a nyugdíjasok gazdasági felelőse a helyi csoport nevében, *Pogány Istvánné*, az öregek II. sz. napközi-otthonának vezetője és *Medveczki Kálmánné* gondozónő pedig intézményük idős lakója nevében adták át ajándékukat az ünnepeltnek.

— Szeretettel és hálával köszönöm meg ezt a meghatódott gondoskodást. Igazán köszönök mindent — mondotta Maczkó néni, és ő is ivott a köszöntő pohárból vendégei tiszteletére.

(szigetváry)

ÉLETREVALÓ KEZDEMÉNYEZÉS:

Vasúti tagozatú, szakosított általános iskola Szolnokon

Szolnokon, a Dolgozók Általános Iskolájának a vasútállomásra kihelyezett osztályában kedden és pénteken 17 órakor szólal meg a tanítás kezdetét jelző csengő. Ebben nincs semmi különös. Abban azonban már van, hogy ennek az osztálynak a tantárgyai némileg eltérnek az általános iskolákban szokásos tananyagtól. A diákok itt a matematikán, a magyaron, történelmen és egyéb tárgyakon kívül vasútforgalmi ismereteket is tanulnak.

— *Ez az oktatási forma ma még egyedülálló a MÁV-nál is* — mondja *Sáros Gyula,* az iskola igazgatója.

Régi kapcsolat

Ezek után nevezzük hivatalos nevén az új oktatási intézményt: *„Vasúti tagozatú, szakosított, nyolcosztályos ifjúsági általános iskola".*

— Hogyan hozták létre? — kérdezem az igazgatótól.

— *Iskolánk pedagógusai sokat fáradoznak azért, hogy városunkban mind kevesebb legyen azoknak az embereknek a száma, akik valamilyen oknál fogva nem tudták elvégezni az általános iskolát.* Sajnos, van bőven tennivalónk, mert nemcsak az idősebbek, hanem a „tizenévesek" között is akad jónéhány hiányos végzettségű ember. Az a célunk, hogy ezeket bevonjuk az esti oktatásba.

Az igazgató gondolatot vált, és így folytatja szavait:

— Régi, szoros kapcsolat köt össze bennünket a MÁV-val. Iskolánkat gyakran meglátogatják a vasút vezetői. Eljönnek már csak azért is, mert a tanulók között mindig akadnak „átmeneti" munkanélküliek, ugyanakkor a vasút létszámhiánnyal küszködik. A munkalehetőség felkínálása gyakran jókor érkezik. Így történt, hogy februárban *Horváth István,* a MÁV helyi munkaerő-felvételi irodájának a vezetője megkeresett bennünket. Elmondta, hogy ő már régóta foglalkozik azzal a gondolattal, hogyan lehetne az általános iskola keretében vasútforgalmi tagozatú osztályt létrehozni. Ha megtörténhetne — magyarázta —, akkor a tanulók is és a vasutasok is jól járnának. Az elképzelést tanártársaimmal együtt megvalósíthatónak ítéltük.

Kölcsönös érdekek

Horváth István azóta ebben az ügyben szinte rendszeres kapcsolatot tart fenn a budapesti vasútigazgatóság *Tóth János,* az igazgatóság vezetője már számos tanújelét adta annak, hogy kész támogatni a bátor kezdeményezést.

— Hogyan nyilvánul meg ez a gyakorlatban?

— Az idei tanévre már a budapesti vasútigazgatóság segítőkészségének ismeretében hirdettük meg a jelentkezési pályázatot — válaszolta Sáros Gyula —. Meg is lett a felhívás eredménye: *összesen huszonnyolc 15—17 év közötti fiú és lány iratkozott be hozzánk erre a tanévre.* Az alkalmassági orvosi vizsgálatot a vasút végezte el Budapesten. Ezután hatpontos megállapodást kötöttünk a tanulókkal, illetve az ő érdekükben a vasúttal. *Az állomásfőnökség vállalta például, hogy heti három alkalommal a diákok rendelkezésére bocsátja az állomás oktatótermét.* Biztosítja a szakmai oktatás tematikájának összeállítását, és kellő időt engedélyez a szakmai tantárgyak elsajátításához, megteremti feltételeit a sikeres vizsgáztatásnak. Vállalta az állomásfőnökség azt is, hogy a jól tanuló diákoknak továbbtanulási lehetőséget is biztosít. Az általános iskola elvégzése után *mintegy tízféle vasúti szakmában dolgozhatnak a fiatalok.*

— Melyek azok a szakmák?

A kérdésre Horváth István válaszolt:

— *Mindenekelőtt a forgalomnál kívánjuk foglalkoztatni a végzett tanulókat.* Nálunk, Szolnokon is a legtöbb ember a váltókezelőknél, a vonatkísérőknél, a sarusoknál, kocsirendezőknél, vonatátvevőknél, a távirászoknál, naplózóknál, kocsifelíróknál hiányzik. Elsősorban oda szeretnénk irányítani az utánpótlást, de ki-ki képességének megfelelő munkakörbe kerülhet...

A MÁV-nál előírás, hogy 18 évnél fiatalabb dolgozó nem osztható be önálló szolgálatra a forgalomnál. A tanulók nagyobb része pedig az iskola befejezéséig nem tölti be ezt az életkort. Mi lesz tehát addig a sorsuk?

— *Valóban, az említett szabály egyértelmű és megváltoztathatatlan. A vasúti tagozatú szakosított általános iskola tanulóinak azonban ez nem okozhat gondot, mert már tanulmányi idejük alatt is lényegében vasúti alkalmazottak, hiszen havi 1200 forint fizetést kapnak.* Ennek ellenében időnként bizonyos szolgálatot végeznek felügyelet mellett. A csomóponti KISZ-bizottság vezetői, valamint az állomás dolgozói rendszeresen foglalkoznak velük, s bevonják őket az állomás feladatainak végrehajtásába, a raktári vagy segédhivatali, átmeneszt*ől munkába. A fiatalok számára hasznos az efféle ismerkedés és segédkezés...*

Amit ők ígérnek...

A diákok elégedetten és szinte meghatódva beszélnek a MÁV vezetőinek, dolgozóinak segítségéről, anyagi és erkölcsi gondoskodásáról.

Ponyokai László, az osztály apró termetű bizalmija hivatkozott az évnyitón elhangzott szavakra, a MÁV Budapesti Igazgatóságától kapott ajándékcsomagra, amelyekből mindenki sejthette, *hogy olyan intézmény védőszárnyai alá kerültek, ahol a közösség nemcsak szóban, hanem tettekben is képes áldozatot hozni a fiatalok jövőjéért.*

— *Mindezt mi a lehető legjobb tanulással és majd annak idején a pontos, lelkiismeretes szolgálattal fogjuk viszonozni* — ígérték a tanulók.

Séra Sándor

Szakmunkás ifjúsági klub

A szolnoki járműjavító szakszervezeti bizottsága és KISZ-bizottsága kezdeményezésével, majd további támogatásával megalakult az üzem első *szakmunkás ifjúsági klubja.* Az új klubot a fiatalok *F. Bede Lászlóról,* Szolnok város hős, kommunista mártírjáról nevezték el.

A klub megnyitóján, mintegy száz ipari tanuló vett részt. *Maglódi Gyula,* a tanműhely főnöke és *Kanyó Sándor,* az üzem KISZ-bizottságának titkára ismertették a klub célját és szabályait.

Az előadók többek között elmondták, hogy máris mintegy hatszáz kötetes könyvtár és sokféle logikai társasjáték áll a tagok rendelkezésére. A klub legfőbb célja, hogy művelődési, illetőleg szórakozási lehetőséget biztosítson a szakmunkástanuló ifjúságnak. *A klubnak csak az lehet tagja, akinek a tanulmányi eredménye legalább a közepes szintet eléri.* Ennek ellenőrzésére megalakítottak egy öttagú, ipari tanulókból álló bizottságot.

Ezt követően *D. Nagy János,* az üzem művelődési házának igazgatója beszámolt a klub első kulturális programjáról. Bejelentette, hogy 30—40 tagú *ifjúsági kórust* szeretnének alakítani...

A heti pihenőnap Záhonyban is jár

Az Mt. 41 §. (1) bekezdése szerint a dolgozónak hetenként egy pihenőnap jár. A pihenőnapnak — ha a kollektív szerződés másként nem rendelkezik — vasárnapra kell esnie. A törvényben biztosított kedvezménnyel élve a vasút vezetői a MÁV kollektív szerződésében már 1970-ben is intézkedtek. *Eszerint azokon a munkahelyeken, ahol a közbeváltást bevezették, ki kell jelölni a dolgozók heti pihenőnapját.*

A heti pihenőnapokat minden hónapra előre kellett kijelölni a kollektív szerződés 32. §-ának (3) bekezdése szerint. (Ugyanígy kell eljárni az új kollektív szerződés szerint is.) A rendelkezés alapján *Záhony állomáson a kocsirendezőknél és tolatásvezetőknél havi háromszori közbeváltásos munkarendet alkalmazva jelölték, illetőleg adták ki a heti pihenőnapokat — de csak egy ideig.*

1970 második félévében a létszámhiány miatt mind nehezebbé vált a közbeváltások kiadása és a heti pihenőnapok biztosítása. *1970. október 1-től igazgatósági rendelkezés, vagy jóváhagyás alapján egységesen nem adták ki tovább a közbeváltásokat, nem biztosították a dolgozók heti pihenőnapjait.*

A mulasztást tetőzve az állomás vezetése nem élt a törvény által biztosított és a kollektív szerződés rendelkezésében szabályozott azon kedvezménnyel, hogy vasárnap helyett másik napra jelölje ki a dolgozók heti pihenőnapjait, nyilván abból a meggondolásból, hogy bármelyik napra is jelölnék, kiadását nem tudják biztosítani.

Később, a dolgozók reklamációjára mégis jelöltek „pihenőnapokat", mégpedig a két szolgálat közötti 24 órás pihenőidőre, úgy mintha a közbeváltás még be sem lett volna vezetve (Ilyen heti pihenőnapok jelölésére a szolgálati főnökségnek nem adott lehetőséget a kollektív szerződés, éppen ezért felesleges munkát végeztek az állomás vezetői!) Úgy tűnik: *közben elfelejtették, hogy a közbeváltásokat már bevezették, csupán azok kiadását nem biztosították.*

Záhony állomás kocsirendezőinek és tolatásvezetőinek azonban a fenti mulasztások mellett — a kijelölés nélkül, vagy a később tévesen értelmezett „kijelölés" ellenére is — volt heti pihenőnapja. *A törvény vasárnapra jelöli a dolgozók heti pihenőnapját, de megengedi, hogy a kollektív szerződés, és csakis a kollektív szerződés eltérő szabályt adjon. A MÁV kollektív szerződés élve ezzel a lehetőséggel, adott eltérő szabályt.* Ahol pedig a kollektív szerződés szabályát a heti pihenőnap kijelölésénél nem alkalmazzák, vagy nem helyesen alkalmazzák, ott a törvény által megállapított nap, a vasárnap lesz a dolgozók heti pihenőnapja. Ha pedig a dolgozókat az ilyen helyen vasárnap is dolgoztatják, a *vasárnapi munkáért kell másik napot, vagy száz százalékkal felemelt munkabért adni.* Felhívta erre a vezetők figyelmét a kollektív szerződés végrehajtásáról adott és a szolgálati helyeken, (így Záhonyban) is megvitatott 1970. évi vezérigazgatósági beszámoló is. (6. pont 11. oldal.)

A záhonyi kocsirendezők, tolatásvezetők foglalkoztatása — mert heti pihenőnapjukon is dolgoztak — *lényegesen meghaladta a részükre megállapított munkaidőkeretet.* A munkaidőkereten felül végzett munkáért a dolgozók részére túlmunka-díjazást alkalmaztak, mintha túlfoglalkoztatásuk nem heti pihenőnapjukon történt volna.

A 25—50 százalékkal pótlékolt díjazással azonban nem lehet a heti pihenőnapon végzett munkát megváltani, mert ilyen pótlék a túlmunkáért jár. A heti pihenőnapon végzett munkáért magasabb bért — 100 százalékos pótlékot — kell fizetni. Záhony állomás közel 170 dolgozójának, a fennálló rendelkezések alapján 1970. október hó 1-től a vasárnapokon végzett munkáért jár a 100 százalékos pótlékkal felemelt díjazás. Mivel azonban az e napokon végzett munkát túlóraként (25 százalékos pótlékkal) már egyszer elszámolták, *a vasárnapi munka minden órájára, különbözetként egy évi időtartamra el kell számolni a még hiányzó 75 százalékos pótlékot.*

A különbözet mintegy félmillió forintot jelent, amit utólag kell most a dolgozók részére kifizetni. A mulasztásokért és a késedelmes elszámolásért érthetően elégedetlenek a dolgozók és joggal elmarasztalják azokat, akiket felelősség terhel mindezért. Kik a felelősek? *Elsősorban a helyi és irányító gazdasági vezetők, de felelős a szakszervezet helyi és középszerve is,* mert nem figyeltek fel időben a dolgozókat nyugtalanító mulasztásokra.

A pécsi vasutasok igénylik a továbbképzést

Nem tudom, ki hogy van vele, de én, ha megpillantom a diákoktól nyüzsgő *Pécs* városát, *Arany János* szavai jutnak eszembe: *„Nem egy azok közül látogatta Pécset, Hol a tudománynak Lajos gyújta mécset".* Nos, a tudománynak ez a lángja már több mint hat évszázada lobog, és egyre fényesebben világít. A tanulás vágya nemcsak az államilag szervezett oktatásban számottevő, hanem a politikai tanfolyamokon, szakmai továbbképzéseken is. Erről tanúskodik Pécs állomás nemrég összeállított 1971—72-es statisztikája.

— *Nem túlzok, ha azt mondom, hogy nálunk az emberek igénylik a továbbképzést. Ha ilyenkor, ősszel nem szerveznénk meg az oktatást, akkor ők keresnének fel bennünket, és számonkérnék mulasztásunkat* — kezdi tájékoztatását *Jávor Mihály* megbízott szb-titkár, a szakszervezet oktatási bizottságának vezetője. — *Az idén öt esti tanfolyamot indítottunk, 85 hallgatóval. A bizalmiak és bizalmihelyettesek számára a szervezett oktatáson én leszek az előadó.* Nem először vezetek ilyen tanfolyamot, de az ideinek az adja meg jelentőségét, hogy *csak a legutóbbi választások során megválasztott új bizalmiak kapnak tájékoztatást a szakszervezeti munkáról.* Állomásunkon huszonöt új bizalmit választottunk, s a jelenlegi 50 tisztségviselőből 16 a fiatal, 23 a nő. A munkásvédelmi, a termelési és a ttanfolyamnak egyaránt 15, a női tanfolyamnak szintén 15 hallgatója lesz. Úgy érezzük, szükség van a nagyobb gondoskodásra, mivel állomásunk személyzetének 30 százaléka lány vagy asszony.

— Mi a helyzet a politikai iskolákon?

— Az idén ezekre is sokkal többen jelentkeztek. *A világpolitika időszerű kérdései* című stúdiumra 60 hallgatót várunk állomásunkról, és a hozzánk tartozó *Mecsekalja—Cserkút,* valamint *Pécs-külváros* állomásról. A *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyamot három különböző helyen: *Pécsváradon, Palotabozsokon* és *Görcsönyben* rendezzük, mintegy harminc dolgozó részvételével. Meg kell jegyezni, hogy tavaly 75-en hallgatták az előadásokat, közülük ötvenen szocialista brigádtagok voltak. Az idén összesen csaknem 90 résztvevője lesz a politikai iskoláknak.

— Hányan vesznek részt állami oktatáson?

— *Pécs diákváros, aki tovább szeretne tanulni, könnyen megtalálhatja a megfelelő közép- és felsőfokú oktatási intézményt. Állomásunkról most hárman járnak egyetemre, köztük az egyik műhelybizottsági titkár, Tóth József. Heten, akiknek a vasút előlegezte a rangot, középiskolában tanulnak. A dolgozók általános iskolájának négy hallgatója van.*

— Hányan nem végezték még el a nyolc általánost?

— Körülbelül 8—10 ilyen dolgozónk van, de ezek már nyugdíj előtt állnak, ezért *nem kötelezzük őket, hogy pótolják lemaradásukat.* Szakszervezeti bizottságunk megfelelőnek tartja a különböző oktatási formákon tanulók számát, bár az idei oktatás sikeréről végső választ csak tanévzáráskor, 1972 áprilisában vagy májusában adhatunk.

Molát Ferenc

Jobb munkakörülmények, kevesebb baleset

A *Miskolc-gömöri* pályaudvaron október 26-án megtartott munkavédelmi ankéton a baleseti statisztika kedvező alakulásáról adhatott számot *Lévai Imre* állomásfőnök. Tavaly például háromnegyed év alatt 12 baleset történt állomásunkon. Az idén viszont ugyanannyi idő elteltével csak három. A baleset miatt kiesett munkanapok száma is 261-ről 42 napra csökkent.

A javulás annak köszönhető, hogy *a szolgálati vezetők és a biztonsági megbízottak nagy gondot fordítanak a dolgozók oktatására, hatékonyabban végzik az ellenőrzéseket,* ugyanakkor a dolgozók, elsősorban a szocialista brigádok szintén megadják az állomás vezetősége által tőlük kért segítséget a balesetek megelőzésére irányuló munkában.

Az eredmények összefüggnek ezenkívül a munkakörülmények javításával is. Korábban például a karbantartó műhely dolgozói a folyosókon öltözködtek, és megfelelő mosdóhelyiség sem állt rendelkezésükre. Ez a helyzet megszűnt, mert a műhely dolgozói a forgalom és a kereskedelem öltöző- és fürdőhelyiségében kaptak helyet. *Az asztalosműhely famegmunkáló gépeire most szerelik fel a porelszívó berendezést.*

A munkakörülmények javításában a dolgozók is öntevékenyen részt vesznek. *A nyáron a kocsirendezők kaszálták rendszeresen a füvet az állomás területén társadalmi munkával.* A karbantartók KISZ-brigádja az ócskavasak, kötőrmelékek eltávolítását végezte. A most megtartott munkavédelmi ankéton elhangzott felszólalások azt bizonyították, hogy az állomás személyzete kész továbbra is ebben a szellemben dolgozni.

Behán Rózsa

AKTUÁLIS PORTRÉ

Egy nő — felelős poszton

Lengyel Veronika a MÁV Vezérigazgatóság 1. szakosztályában, a műszaki fejlesztési osztály újítási csoportjában dolgozik. Három éve újítási előadó. Közgazdasági technikumot végzett, s jelenleg is tanul: *a Számviteli Főiskola esti hallgatója.*

— Mi a feladata egy újítási előadónak?

— *Csoportunk munkáját tulajdonképpen a szakosztályoknál és a vasútigazgatóságoknál végzett újítási tevékenység határozza meg* — válaszolja. Találmányokkal is foglalkozunk. Csoportunk többnyire országos viszonylatban érvényes elvi döntéseket hoz. Alaposan tisztában kell lennem a vasút újítási szabályzatával, iparjogvédelmi kérdésekkel, mert hozzánk kerül minden vitás újítási ügy, amely elvi határozatot kíván. Feladataim közé tartozik az évente adományozott *Kiváló újító* jelvény arany, ezüst, bronz fokozatára érdemes újítók felterjesztésének értékelése is, továbbá a szükséges nyomtatványok beszerzése, újítási statisztikák készítése, a csoport adminisztrációjával járó gépelés stb.

Lengyel Veronika büszke arra, hogy a csoport szocialista brigádot alkot, s ennek a közösségnek ő is tagja. Az egyik legfőbb céljuk most az újítások 60 napos elbírálási határidejének megrövidítése.

— Újított-e már valaha? — kérdezem.

— *Egyszer, 1953-ban díjaztak egy ötletnapon beadott újításomat. A Magyar Államvasutak újítási előadóinak versenyében — amelyet a közeljövőben rendeznek — jómagam is részt veszek.*

— Hogyan látja a női újítók, általában a nők helyzetét a MÁV-nál, ezen a poszton?

— Örülök, hogy a párt Központi Bizottsága és a szakszervezet határozatai nyomán a vasútnál is mind jobban előtérbe kerül a nők helyzetének javítása. Ami a női újítókat illeti, ez nehéz kérdés. *A MÁV-nál ugyanis inkább csak adminisztratív területen és még mindig csak kisebb mértékben a forgalomnál, a vonatkíséretnél vagy az ehhez hasonló munkakörökben alkalmaznak nőket.* Ezzel függ össze, hogy a nők között kevés az újító, legalábbis kevesebb, mint más vállalatoknál. De érdemes biztatni, bátorítani őket, hiszen általában jó meglátásúak, értik a munkájukat...

— Hanyatlik vagy felfelé ível az újítási mozgalom grafikonja?

— Egyáltalán nem hanyatlik. *Nyilvántartásunkban a múlt év első felében 2296 benyújtott újítás szerepelt, az idei félévben pedig 2363.* Az elfogadott újítások száma is nőtt 832-ről 858-ra. A bevezetett javaslatok némileg csökkentek, de az újítások révén elért vállalati eredmény *12 millió forintról húszmillióra növekedett azonos időszak alatt.* A szolgálati találmányoknál is növekedés tapasztalható.

Beszélgetésünk végén ismét személyes jellegű kérdéseket tettem fel az újítási előadónőnek. Először is azt tudakoltam, hogy végez-e valamilyen társadalmi munkát, és kapott-e valamiféle erkölcsi elismerést, kitüntetést.

— Szakvonali munkám mellett az 1. szakosztály KST-felelőse vagyok régóta, újabban pedig az MHSZ helyi alapszervezetének pénztárosi feladatait is rám bízták. Évekkel ezelőtt egyszer kiváló dolgozó kitüntetést kaptam — válaszolta.

— Hobbyja van-e? Ez manapság szokásos kérdés.

— Hobbym? — ismétli a szót, amig önmagában megfogalmazza a választ, és máris mondja: — *Nagyon szeretem a verseket. Hétszáz kötetes könyvtáram van,* a könyvek többsége verseskötet, de megtalálhatók a polcokon *Németh László, Ilja Ehrenburg, Tolsztoj* könyvei, regényei is. Szeretem ezenkívül a képzőművészetet, s passzióból magam is rajzolgatok. Az egyik kedvelt időtöltésem a múzeumok, képtárak látogatása.

Úgy gondolom, hogy Lengyel Veronika — aki csak egy a vasútnál dolgozó nők és az igen gyér létszámú női újítási előadók közül — nagyszerű tulajdonságokkal rendelkezik. Nem csupán néz, hanem lát is...

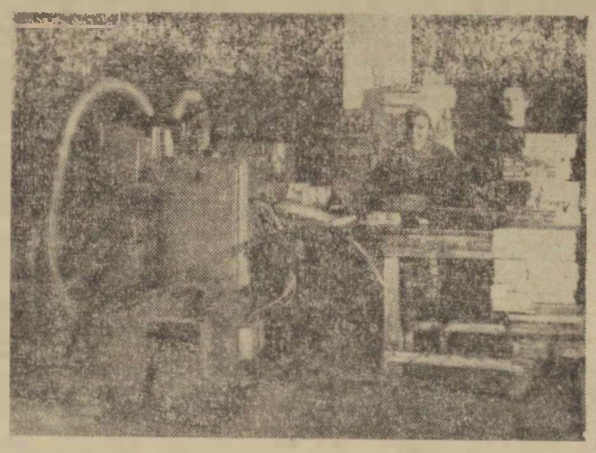
Gáspár Judit

Újjászületik egy régi üzem

A TELÍTÉS MELLETT KONTÉNERGYÁRTÁSRA IS BERENDEZKEDNEK A FATELÍTŐ DOMBÓVÁRI TELEPÉN

A *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* dombóvári üzemének harmadik negyedévi termelési tanácskozásán *Végh Béla*, a vállalat igazgatója bejelentette: a fatelítő kilenc hónap alatt 32 millió forint nyereséget ért el.

A bejelentést kitörő öröm fogadta. Nem csoda, hiszen a fatelítő dolgozóit korábban nem kényeztették el hasonló közlésekkel. Tavaly már felcsillant valami: *majdnem 10 millió forint volt az egész évi nyereség.* De azelőtt?! Előfordult, hogy értékes termékeket áron alul adtak el, csak hogy vigyék...



Parkettagyártó gép — az elszedő oldalról nézve
(Laczkó Ildikó felvétele)

AZ ÁTALAKULÁS JELEI

Nem célunk, hogy pontról-pontra ismertessük, miként ment végbe az átalakulás. Érzékelteti ezt egy rövid látogatás a vállalat három üzeme, a *püspökladányi*, a *dombóvári* és a *tokodi* közül bármelyikben. Például a dombóváriban, amely a fatelítő szakmának még a század elején alapított, patinás üzeme és éppen most éli újjászületésének, korszerűsödésének időszakát.

A dombóvári üzemnek még mindig a hagyományos vasúti talpfa-, betéttuskó-előállítás és a postai oszloptelítés a fő profilja. A vezetésnek az a törekvése, hogy ennek szükség szerinti megtartásával erőteljesen fejlessze a gyártó üzemrészeket és gépesítéssel nagyobb kapacitású konténer-rakodólap-, parketta-, rinfuzalap-, bútorléc- stb. gyártásra rendezkedjen be. Az üzem termeléséből jelenleg mintegy 100 millió forint értékű a telítés, 24—25 millió pedig a gyártás. A program szerint *a negyedik ötéves terv végére tervezett 150—160 millió forintos üzemi árbevétel úgy oszlik majd meg, hogy a telítés 80 millió forintra csökken, vagy mennyiségében marad a 100 millió forint körüli összegen, a gyártás pedig 60—70 millió forintra növekszik.* Ehhez az szükséges, hogy az öreg üzem ebben a tervidőszakban korszerű gyárteleppé alakuljon.

Az átalakulás még az elején tart, de már vannak biztos jelei. *A legelső jel, aminek a termelés növelése a célja, a rakodás gépesítése.* Az idén 6 3 tonna teljesítményű, Panther-típusú NDK-autódarut kapott a dombóvári telep, a talpfa, a váltófa és az oszlop anyagaúl szolgáló szállítmányok kirakására. Ugyanerre a célra egy dömperre szerelt svéd darut is beszereztek. A kettővel együttesen most már 80 százalékban gépesítették ezeknek az anyagoknak a kirakását.

Tavaly jelentékenyen fejlesztették az 1955-ben alapított parkettaüzemet is: Lengyelországból vásárolt új gyártó gépsort állítottak munkába. A parkettaüzem annak ideién egyetlen szárítókamrával kezdte munkáit, most már negyven szárítója van. *A termelés a kezdeti 20—21 ezer négyzetméterről évi 100 ezer négyzetméterre növekszik.* A belső anyagmozgatást itt is gépesítették elektromos és Diesel-villástargoncákkal.

ÚJ ÜZEMI ÉPÜLETEK

Ez év tavaszán kezdte meg a dombóvári telep a B-típusú konténerlapok gyártását. *Egyelőre egytonnás konténerhez csináltják a konténerlapokat, de a terv az, hogy nagyobbakat is előállítanak majd.* A munka már nem szorítkozik a faalkatrész előállítására. Összeállítják és szerelik a lapokat, a fémmezőgazdasági termelőszövetkezet vasipari melléküzemében készített acélvázzal. Nemrég felavatták be a nullszéria előállítását. *Hamarosan hozzáfognak az üzemszerű sorozatgyártáshoz.* A cél az, hogy az acélvázat is az üzemben állítsák elő. Ehhez elsősorban új gyártócsarnokra van szükség. Jövőre meg is kezdik az építését, könnyűszerkezettel. Körülbelül a kezdéstől számított egy év múlva helyezik üzembe. Teljes faipari gépsorral, szeréplősorral ellátva. 1973-ban az acélszerkezet előállítására is berendezkednek, a következő évben pedig rátérhetnek a teljes gyártásra. A tervidőszak végére előállított 60 millió forintos gyártási tevékenység nagy részét a konténerüzem végzi majd.

A régi fűrészcsarnok helyett *1974-re új üzemépület felépítését irányozták elő, a jelenleginél jóval korszerűbb, termelékenyebb gépekkel.* Az új csarnokot modern fűtőberendezéssel is ellátják. Az építkezés befejezése után a régi fűrészcsarnokot raktárnak használják. A következő években az egész telep gőzellátását felújítják. Csakúgy, mint a TMK-műhelyt, amely modern forgácsoló- és egyéb gépeket kap. Az eddigi salakutakat kiaszfaltozzák a 42 holdas telepen, s a légvezetékes kábeleket a földbe ágyazzák. Ezen kívül több kisebb-nagyobb beruházással fiatalítják meg az öreg üzemet a negyedik ötéves terv végéig.

HŰTŐSZEKRÉNYEK A MŰHELYEKBEN

A műszaki fejlesztéshez járó szociális beruházásokat is beállították a tervbe. *Elsősorban a férfi- és a női fürdő-öltözőt bővítik. Ez a gondoskodás jó kiegészítője lesz majd a nemrég új berendezéssel felszerelt művelődési teremnek, a műhelyekben, melegedőhelyiségekben elhelyezett hűtőszekrényeknek, elektromos fali vízmelegítőknek.* Az irodaépület elavult bútorait is újakkal cserélték ki az idén. Több más hasonló jele látható még a dolgozókról való gondoskodásnak az egész telepen.

Az októberi termelési tanácskozáson az egyik felszólaló szóvá tette: méltánytalannak tartja, hogy az immár önálló vállalatként működő üzem a 20—30 éves szolgálati idejüket töltő dolgozóinak nem ad törzsgárdajelvényt, illetve jutalmat. *A vállalat november 7-i ünnepségén ezek a dolgozók is megkapták a törzsgárda ezüst jelvényét a vele járó pénzjutalommal.* Az ünnepségen különben a vállalat két nyugalomba vonult dolgozója a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetést, kettő *miniszteri dicséretet*, három *Kiváló Dolgozó* kitüntetést, ugyancsak három igazgatói dicséretet, hét pedig üzemvezetői dicséretet kapott. Az aktív dolgozók közül 12 részesült Kiváló Dolgozó kitüntetésben, 11 igazgatói dicséretben, 10 pedig üzemvezetői elismerésben. A törzsgárdajelvény arany fokozatát harmincketten, ezüst fokozatát 123-an, bronz fokozatát 268-an kapták meg.

Rózsa Ferenc

Túljutottak a nehezén

A DÉLI PÁLYAUDVAR JEGYPÉNZTÁROSAI DEREKASAN HELYTÁLLTAK AZ IDEI CSÚCSFORGALOMBAN

Napjainkban, amikor a nagyvárosokat füst- és koromfelhő lepi be, az emberek mind jobban vágynak a természet után. Egyre nagyobb számban keresik fel a kedvelt kiránduló- és üdülőhelyeket. Ez *világjelenség*, mi sem vagyunk mentesek alóla. Nyáron, főként a hét utolsó napjain száz és százezrek kerekednek fel. Kik saját gépkocsijukon, kik a másokén — autóstoppal — indulnak a Balatonhoz vagy a Velencei tó partjára, de a többsége a vonatot veszi igénybe. *Ez a legolcsóbb és* — állíthatjuk — *a legkényelmesebb.* Legalábbis elvileg. Ha nincs sorbanállás, zsúfoltság...

Népvándorlás a Balatonhoz

A kisebbfajta népvándorlásnak is beillő utasforgalom lebonyolítása természetesen óriási munkát ró a vasutasokra. Most, a nyári szezon elmúltával ismét ellátogattunk a Budapest Déli pályaudvarra, s megkértük *Demeter Béla* főfelügyelőt, megbízott pénztárfőnököt, hogy számoljon be a balatoni csúcsforgalom tapasztalatairól.

— *Hát bizony, az idei nyár időnként emberfeletti teljesítményre késztette a jegypénztárosokat* — mondotta Demeter Béla. — *Keményen álltak a rohamokat, ezért minden dicséretet megérdemelnek.* Számos nehézséget kellett legyűrnünk. Összesen harmincegy pénztárunk lenne, de ezek közül egyet lekötöttek a különböző vállalatok, amelyek csoportosan szerzik be a menetjegyeket dolgozóiknak. Ezenkívül három pénztárunkat a munkaerőhiány miatt nem tudtuk üzemeltetni. A fennmaradó 27-ből pedig átlagosan 8—9 pénztárt betegállomány következtében kellett zárva tartani. Ugyanennyi pénztárosunk beteg jelenleg is. *Így kevesebb emberre lényegesen több feladat jutott...*

— Tesznek-e, illetve tettek-e valamit a munkaerőhiány elhárítására?

— *Igen, nem is keveset* — szólt közbe *Szabó Imre* szbtitkár. — *Háromhónapos tanfolyamokat szervezünk, s a pénztárostanulók erre az időre is teljes fizetést kapnak. Ennek ellenére — vagy talán éppen ezért (?!) — a hallgatók cseppet sem igyekeznek.* Tisztelet a kivételnek. *Van például olyan tanulónk, aki már a harmadik három hónapot is elvégezte, de még nem tudott sikeres vizsgát tenni.* Az is megesik, hogy a jelölt hat hónapig tanul, felveszi a *teljes* fizetést a *nem teljes* értékű munkáért, s azután kilép. *A fiatalokat nem vonzza a vasút a nehéz és szigorú szolgálat, a vasárnapi beosztás, az éjszakázás.*

— Mi hát a megoldás?

A pénztárfőnök szerint *sokat segít majd a Déli pályaudvar átépítése, automatizálása.* Az átépítés után a metró, a villamosok, az autóbuszok folyamatosan szállítják majd a Délihez az utasokat. Nem úgy, mint most, amikor az építési munkálatok miatt *torlódnak a városi járművek*, ezért a tömeg hullámszerűen lepi el a pénztárakat.

A tömeg lélektana

— *Sajnos, a legtöbb bajt, kellemetlenség éppen ebből adódott* — magyarázta *Szabó Imre*. — Az utasok nagy része az utolsó pillanatban érkezett a pályaudvarra. Ilyenkor már idegesek, meg nem engedett hangot használnak az emberek. *A pénztárosok sokat nyeltek le a jogtalan sértegetésekből. Az idegek naphosszat pattanásig feszültek. Közben amíg az egyik pénztár előtt hosszú sorok várakoztak, a másik előtt senki sem állt. Ez a tömeg lélektana...*

— *Előfordult természetesen jogos kifogás is az utasok részéről* — jegyezte meg *Török István*, a csomóponti pártbizottság titkára, aki a csúcsforgalomban végig figyelemmel kísérte a pénztárak munkáját. Ha kellett, ő is segített, intézkedett. De szintén *csak a legnagyobb elismerés hangján beszél a pénztárosok helytállásáról.*

— Hiba volt az is — szólt ismét a pénztárfőnök —, hogy az utasok nem éltek eléggé a jegyelővétel lehetőségével. Egy hónapra előre megválthatnák a menetjegyet, sőt a *balatoni állomásokra szóló jegyekre még a dátumot sem ütjük rá előreváltás esetén.* Ilyenformán a jegyek bármikor felhasználhatók, ha a kapusnál indulás előtt lebélyegeztetik. *Egy-egy utas akár az egész nyári szezonra egyszerre megválthatja a jegyét. Ezt jobban kellene propagálni a vasútnak a sajtóban, illetve a hirdetményeken.*

Az „igazi" utánpótlás

A pénztárosok — egy kivétellel — mind nők. *Szűcs Margit* főintéző, aki az egyik legkiválóbb pénztáros, és mintegy másfél évtizedig teljesített forgalmi szolgálatot, néhány évvel ezelőtt orvosi javaslatra került pénztárba. A hivatalos vélemények szerint ugyanis ez a szolgálat „könnyű munka". A személyenként beszedett, havi csaknem egymillió forint azonban alaposan ráfekszik erre a feladatra. Havonta három zárlat és a hóvégi zárás a szabadidőből is sokat elvesz.

— *Az adminisztráció nagy részét otthon végezzük* — mondja Szűcs Margit.

— Húsz éve vagyok vasutas, hat éve pénztáros — vallja *Bánóczki Irén* önmagáról —, de *szeretem ezt a munkát. Ezért tartunk ki ezen a poszton mindnyájan, akik itt vagyunk.*

A legfiatalabb pénztáros *Kóti Erzsébet:* kezdő létére a nyáron azonnal a mély vízbe dobták és kitűnően úszott. Már az első hónapban 860 000 forintot forgalmazott.

— *Igaz, hogy itt kezdő vagyok* — jegyezte meg —, *de azelőtt Kőbánya-hízlaló állomáson kocsirakományos raktárnokként dolgoztam sokáig.*

Így jön tehát ide tulajdonképpen az igazi utánpótlás. *Az marad meg elsősorban, aki a vasútnál már korábban gyökeret eresztett.*

S vannak itt is, akik a megfeszített munka mellett még társadalmi funkciót is ellátnak. Szűcs Margit például szakszervezeti bizalmi. Kóti Erzsébet pedig nőfelelős, alig néhány hónap múltán. Ők is, munkatársaik is *készek becsülettel végezni munkájukat. Ez a titka annak, hogy a sok nehézség ellenére is sikeresen zárult a nyári csúcsforgalom.*

Pahocsa Sándor

GÖDÖN ÜZEMBE HELYEZTÉK

a 100. dominórendszerű biztosítóberendezést

Az utóbbi években, a MÁV korszerűsítési programjában fontos szerepet játszik az állomási és a vonali biztosítóberendezések fejlesztése. Van mit pótolni. *1962 előtt a MÁV egész hálózatán mindössze 13 állomáson működött vágányfoglaltság-ellenőrzéses berendezés.* A többi állomáson csak mechanikai, vagy egyáltalán semmilyen biztosítóberendezés sem volt.

A növekvő forgalom miatt már aggasztóvá vált, hogy a kellően nem biztosított állomások többsége a nagyforgalmú fővonalakon helyezkedett el. Közöttük olyan csomópontok is szerepeltek, mint *Miskolc-Tiszai, Szolnok, Győr* és *Celldömölk*, hogy csak néhány példát említsünk.

Az első dominórendszerű biztosítóberendezést 1962 decemberében adták át rendeltetésének *Vámosgyörk* állomáson. Azóta szinte gombamódra szaporodnak a korszerűen biztosított állomások. *A legnagyobb dominórendszerű berendezés Miskolc-Tiszai pályaudvaron létesült 173 villamosállítású váltóval.* Szolnok, Hatvan és Pécs kivételével a jelentősebb állomásokat már biztosították.

Az állomási berendezésekkel egyidőben tervszerűen halad a fővonalak önműködő térközbiztosító berendezéssel történő felszerelése. Ma már közel 900 km hosszú vonalon üzemelnek ilyen berendezések. *Budapest—Miskolc—Szerencs—Nyíregyháza—Záhony között már végig fényjelzők biztosítják a vonatok biztonságos közlekedését.* Ugyanezen a vonalon Füzesabonytól Záhonyig minden állomáson dominórendszerű berendezés üzemel.

A 100. dominórendszerű biztosítóberendezést október végén Göd állomáson adták át rendeltetésének. Az átadás alkalmából rendezett „háziünnepségen" jelen volt *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója. A részvevők előtt *Urbán Sándor*, a 9. szakosztály vezetője ismertette a dominórendszerű biztosítóberendezések előnyeit. Beszédében vázolta a megtett utat, majd a további feladatok ismertetése után a 100. berendezést átadta üzemelésre *Tóth Jánosnak*, a budapesti vasútigazgatóság vezetőjének.



Urbán Sándor méltatja a dominórendszerű biztosítóberendezések előnyeit.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Mozdonyvezetők és vonatkísérők komplex brigádszerződése

A miskolci vontatási főnökség *November 7.* és *December 4.* szocialista brigádjai közös értekezletet tartottak Sátoraljaújhely állomás személyvonatos szocialista brigádjaival. Az október 4-én Sátoraljaújhelyen megtartott tanácskozáson részt vett *Kiss Károly*, a vonatkísérők pártalapszervezetének titkára és *Kecskés László*, a miskolci vontatási főnökség vezetője is.

A Sátoraljaújhelyre érkezett vendégeket *Dobos Sándor* állomásfőnök köszöntötte, majd *Török László*, a helyi szakszervezeti bizottság titkára adott tájékoztatást a brigádmozgalom helyzetéről és arról a fejlődésről, amelyet a szocialista brigádvezetők legutóbbi országos tanácskozásától napjainkig sikerült elérni.

Végső László vezénylőtiszt a két szolgálati ág szocialista brigádjai között kialakult baráti és elvtársi munkakapcsolat előnyeire, kézzel fogható eredményeire mutatott rá, s a pártalapszervezet vezetősége nevében is ígérte, hogy a brigádok közötti jó viszony erősítése, az együttműködés javításának elősegítése ezután sem marad el.

A két szolgálati ág közös komplexbrigád-szerződésének szövegét *Csellei József* sátoraljaújhelyi brigádvezető ismertette. A szerződés pontjainak teljesítése *a menetrend szerinti közlekedés biztosítására, a szocialista öntudaton alapuló munkafegyelem kialakítására, a brigádok közötti munkaverseny reálisabb értékelhetőségére, a legjobb munkamódszerek átadására irányul.*

A brigádszerződés tervezetét megfontolt tanácskozás és alapos vita után mindkét szolgálati ág dolgozói elfogadták, majd közös ebéd és városnézés következett. Az egész napos program magán viselte a vasutas szocialista brigádvezetők harmadik országos tanácskozására készülődés jegyeit.

A szíves fogadtatásért a miskolciak nevében *Katona Lajos* villamosmozdony-vezető mondott köszönetet, s egyben meghívta a vendéglátó brigád tagjait a november 7-i névadó brigádértekezletre.

Szűcs Ferenc

A KORSZERŰSÍTÉS ÚTJÁN

A közlekedési koncepció végrehajtásában újabb lépés történt a pécsi vasútigazgatóság területén. Október 15-én több állomáson korszerű biztosítóberendezést vettek használatba a forgalmi dolgozói. *Balatonszárszón* üzembe helyezték a 2 millió 936 ezer forintos költséggel létesített Integra dominóberendezést, és átadásra került *Szántód-Kőröshegy* és *Balatonszemes* között a több mint 2 és fél millió forintos beruházással épített térközbiztosító-berendezés.

Ugyanezen a napon avatták a *Kaposvár—Fonyód* közötti mellékvonal *Osztopán* állomásának kulcsazonosító berendezését, amelynek beruházási költsége 160 000 ezer forint volt.

Fizessenek a lakók — de mennyit?

HIHETETLEN, mégis igaz. Sőt: *a debreceni vasútigazgatóság hivatalos állásfoglalása szerint „törvényszerű”*, hogy egyes szolgálati lakások bérlőit — függetlenül attól, hogy mennyi meleget igényelnek — havi 1000—1200 forint fűtési díj megfizetésére kötelezzék a vasút nevében. Nem csoda tehát, hogy Debrecen és Nyíregyháza állomás vezetői, akik szolgálati helyükön, a felvételi épületben laknak, igyekeznek minden követ megmozgatni, hogy elcseréljék lakásukat. *A „menekülés” azonban reménytelen*, mert ugyan ki lenne olyan balga, hogy efféle anyagi terheket másoktól a saját nyakába vegyen. Ezenkívül a főnököknek *kötelező* is helyben laknia.

De hát miképpen fizettethet a debreceni igazgatóság saját külszolgálati dolgozóival ekkora összegeket fűtés címén, a lakbéren felül? Józan ésszel átgondolva: *1000—1200 forint több mint húsz mázsa első osztályú lengyel kazánszén ára*, a TÜZÉP hivatalos árfolyamán számítva. Igaz, az említett lakásokban nem szénnel tüzelnek, hanem központi gőz-, illetve vízfűtés szolgáltatja a meleget. Csakhogy az emberiség azért találta fel és alkalmazza a központi vagy távfűtést, hogy általa *olcsóbban, gazdaságosabban* melegítse be télen a lakásokat, s így tegye kényelmesebbé az otthonát. *Ha a központi fűtés ezt a hivatását nem tölti be, fabatkát sem ér az egész.*

A debreceni igazgatóság illetékesei azonban nem ilyen egyszerűen alakították ki álláspontjukat, hanem eképpen okoskodtak:

A vasút az állomás fűtésére szolgáló energiát külső vállalattól kapja. A csöveken érkező gőz, illetve meleg víz fűti a hivatalos helyiségeket, az óriási jegyváltó csarnokokat, a 15—20 méter magasságú várótermeket, az Utasellátó éttermeit, a folyosókat, lépcsőházakat is. Ezért csak a teljes fogyasztás alapján számíthatjuk ki, hogy milyen költség jut egy-egy légköbméterre, s eszerint alakul a szolgálati lakások fűtési díja.

S ez ellen — bármennyire helytelen a számítási alap — az igazgatóság szerint nincs helye semmiféle tiltakozásnak, pedig a valóságban nyilvánvalóan *másképp alakul egy közönséges lakás fűtésének az önköltsége, mint egy-egy „égig érő” csarnoké.*

TAKARÉKOSKODNI ugyan lehetne többféleképpen is, de egyikre sincs mód. Csökkenthetné például saját lakásának fűtési díját az állomásfőnök úgy, hogy amikor ő és családtagjai nincsenek otthon, akkor elrendelné, hogy az egész épületben, így a váróstermekben is szünetelien a fűtés. (Kevesebb kiadás a vasútnak, kisebb költség a családnak — csodálatos összhang az egyéni és a közös érdekek között! Nem igaz?) Akkor már egyszerűbb, ha az otthonából távozó főnök *saját lakásában zárja el a fűtőtesteket* — mondhatná valaki. Igen, de ezzel mit sem ér, hiszen a takarékosságnak ez a módja olyan *elenyésző az egész fogyasztáshoz képest*, hogy a lakók havi 1000—1200 forintos fűtési díja szinte akkor is változatlan maradna, ha soha, egyetlen percre sem nyitnák meg a gőzt. Akkor hát takarékoskodjanak legalább úgy — érvelhetne a kívülálló —, hogy *szombat délutánonként és vasárnaponként ne fűtsék azokat a hivatali helyiségeket, ahol a munkaszünet következtében nem tartózkodik senki.* Ebben az esetben akár *százezer forintokat* nyerne egyegy fűtési szezonban a vasút, ami a lakók által fizetett összeget már lényegesen csökkentené.

De nem lehet ezt sem, mert a lakások és a hivatalok fűtésére *ugyanaz a vezeték és ugyanaz a fő elzárócsap* szolgál. Jól van ez így — nyugszik bele az igazgatóság illetékese — fizessenek a lakók!

Szerintünk azonban mégsincs jól. Nincs jól már csak azért sem, mert még felsőbb utasítás sem kell hozzá, hogy a lakók számára az *ésszerűség* határán belül *a lakásokra vonatkozó távfűtési egységár* — esetleg fűtési átalánydíj — *fizetését engedélyezzék.* Más szóval: a panaszt orvosolni, az ügyet megnyugtatóan rendezni — a helyi igazgatóság *joga és kötelessége.*

MERT MÉGISCSAK FURCSA, tarthatatlan állapot, hogy az állomás felvételi épületében lakó vasutasok kétszer vagy háromszor magasabb összeget fizessenek légköbméterenként a fűtésért, mint a városi házak „civil” lakói, akik ráadásul ugyanattól a gőzszolgáltató vállalattól kapják a fűtési energiát, mint a vasút.

Ebbe a helyzetbe belenyugodni és a fűtési díj mérséklésére vonatkozó kérelmeket rendre visszautasítani — enyhén szólva — nagy fokú lelkiismeretlenségre vall...

Kovács József

Miskolcon tanácskoztak

A JÁRMŰJAVÍTÓ ÜZEMEK TANMŰHELYEINEK VEZETŐI

A MÁV járműjavító üzemek tanműhelyeinek vezetői a miskolci járműjavítóban jöttek össze, hogy megtárgyalják a szakmunkásképzés reformjának első évi, valamint az 1971/72. oktatási év beindulásának tapasztalatait.

Az értekezleten megjelentek a MüM Szakoktatási Főosztályának, s a Vasutasok Szakszervezetének képviselői. *Büki Ferenc* a Vasúti Főosztály 10. szakosztályának előadója értékelte a tapasztalatokat, melyet tartalmas vita követett.

Az 1970/71. évben 17 szakmát oktattak a járműjavító üzemekben. Ebből 10 „B” tagozatú, emelt szintű, 7 „A” tagozatú hagyományos és a villamos járműszerelő szakmában gimnáziumi érettségi utáni „C” tagozatú képzés is történt.

A *szombathelyi*, a *miskolci* és a *szolnoki* tanműhelyek messzemenően biztosítják a korszerű gyakorlati oktatással szemben támasztott igényeket. A *debreceni* járműjavítóban is korszerű elhelyezést biztosítanak a képzésnek az átadás előtt álló oktatási központ tanműhelyében, de a többi üzem tanműhelye is rendelkezik a tárgyi és a személyi feltételekkel.

Rendkívüli jelentőséget kell tulajdonítani az elmúlt oktatási évnek, mert a jövőbeni tevékenység az ott szerzett tapasztalatokra épül. Természetesen egy év tapasztalatai nem adnak mindenre választ, a helyes megítéléshez legalább három év szükséges. Bizonyos tapasztalatokat azonban már az első esztendő is hozott, mind az elméleti oktatásban, mind a gyakorlati képzésben.

A tanterv anyaga korszerűnek, időtállónak ígérkezik és lehetőséget ad a jobb képesség formálására. *A tananyag viszont erősen igényben veszi a tanulókat*, különösen nehezen birkóznak az anyaggal a vasúti járműszerelő, emeltszintű tagozaton.

A gyakorlati oktatást vizsgálva megállapítható, hogy tartalma az általános alapozó szakmai, majd az azt betetőző speciális képzés egymásra épülésével, lépcsőzetesen alakul ki.

Az 1970/71. évben szakmunkás vizsgára bocsátást 597 tanuló nyert. Ebből eredményesen vizsgázott 559. A jelöltek 6,3 százaléka nem felelt meg. A sikeresen vizsgázók közül 145 tanuló nem létesített munkaviszonyt a MÁV-val. Ez az 1970 évi 34 százalékos kilépéshez viszonyítva 8 százalékos javulást mutat. A munkába állóknak az üzemek a beosztástól, tanulmányi eredménytől függően 7—8,50 forintos órabért biztosítottak.

Az 1971/72. oktatási évre való felkészülést a korábbi évek jól bevált gyakorlatait követve készítették elő. A beiskolázási tervet a termelési feladatok, a munkaerőszükséglet, a munkásállomány alakulása és a szakmánkénti munkaerőváltozás figyelembevételével állították össze. A tervet azonban csak 46,9 százalékra sikerült teljesíteni. Ennek oka többek között az, hogy a levonuló demográfiai hullám miatt kevesebb a tanuló, a szülők szívesebben adják gyermekeiket középiskolába, a vasutas szakmák többsége nem tartozik a „diplomás” szakmák közé.

Örömmel vették tudomásul a tanműhelyek vezetői, hogy *növekedett a társadalmi ösztöndíjban részesíthető tanulók száma*, az utazási kedvezmény biztosítása és több más intézkedés, mely a tanulók szociális és kulturális színvonalát növeli.

Az értekezlet befejező aktusaként a kollégák búcsúztak *Kovács Bélától*, a miskolci járműjavító tanműhelyének vezetőjétől, aki a közeljövőben nyugállományba vonul, miután egy évtizeden át nagy szeretettel nevelte a szakmunkástanulókat.

Sebestyén János

A dolgozók házi bankja

Több mint tizennat évvel ezelőtt, 1954-ben a *MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzemben* alakult meg az ország első Kölcsönös Segítő Takarékpénztára, amelyet a köznyelv ma már egyszerűen csak KST-nek nevez. Ebben az üzemben annak idején 80 fővel és 7500 forinttal indult a KST. Azóta természetesen nagyot fejlődött a dolgozók házi bankja, s ma már szinte elválaszthatatlanul hozzátartozik mindennapi életünkhöz.

Ezekben a napokban, hetekben országosan mintegy 800 ezer, ezenbelül Budapesten több mint 300 ezer KST-tag veszi kézhez az év folyamán megtakarított összeget: *1 milliárd 500 millió forintot.* Az ország területén működő 4900, közülük Budapesten tevékenykedő csaknem 1650 KST valóban a dolgozókért van, a dolgozókat szolgálja. Gyakorlatilag azonnal segítségére siet minden olyan tagjának, akinek előre nem látott ok miatt pénzbeli támogatásra, kölcsönre van szüksége.

Érdemes megemlíteni, hogy csupán *Budapesten ez év tíz hónapja alatt mintegy 300 millió forint kölcsönt folyósított tagjainak a Kölcsönös Segítő Takarékpénztár*, amely összeget a kölcsönben részesülők időközben maradéktalanul visszafizették. Ám nemcsak a „haladéktalan” kölcsönfolyósításnak köszönhetően népszerűek a KST-k. Egyre sokasodik az olyan KST-tagok száma, akik „házi bankjuk” közreműködésével gyűjtik össze a karácsonyi és újévi megnövekedett kiadásokhoz szükséges pénzt, tudva, hogy azt jóval az ünnepek előtt kamatostól kapják vissza.

Hogyan hatnak a vasutasokra a meteorológiai tényezők?

Rendkívül érdekes vizsgálatokat végeztek a 8. szakosztály szakemberei a vasúti balesetek alakulását illetően. Mindezekről *dr. Gárdonyi Ferenc*, a szakosztály helyettes vezetője számolt be Szombathelyen a MTESZ-ben, a Vas megyei műszaki hetek egyik közlekedéstudományi rendezvényén. Elmondta, hogy általában két táborra oszlanak a vasúti balesetekkel kapcsolatos nézetek. *Az egyik szerint törvényszerű a bekövetkezésük. Az ellentábor a véletlenre esküszik.* Mindkettő káros nézet, s az igazság valahol a kettő között van. Azt mindannyian tudjuk, hogy a vasut veszélyes üzem. A mozgó tömeg, a nagy sebesség veszedelmeket rejt magában. A rutinos, régi vasutasok ismerik a leggyakoribb kritikus pontokat, éppen ezért kevesebb baleset éri őket.

Figyelték, hogy az évszakok, a hét napjai, a nap órái, a napszakok és az éjszakák váltakozásai befolyásolják-e a balesetek alakulását. Úgy találták, hogy az évszakok nem gyakorolnak hatást döntő módon. *Tavasszal fordul elő az összbalesetek 26, nyáron a 23, ősszel 24, s télen 27 százaléka.* A hét napjai közül hétfőtől—péntekig egyenletes a statisztika. Hétvégeken, szombat—vasárnaponként magasabb az arány. Ezt a víkendidő alatt sok embernél tapasztalható lezserséggel, lazább munkafegyelemmel, a figyelem fokozottabb szétforgácsolásával magyarázzák. *A napszakok közül legveszélyesebb a hajnal 3—4, a reggel 6—7 és a 17—18 óra közötti idő.* Ekkor történt a legtöbb baleset. Ez általában a váltás előtti idő, amikor fáradtabbak az emberek. A napali és éjszakai baleseti előfordulás között jóformán nincs különbség.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy az utóbbi időben emelkedtek a munkateljesítmények s ugyanakkor kevesebb a vasutas. Ezek erősen befolyásoló tényezők. Azonban ha nem ugrásszerűen növekszik a teljesítmény, és nem hirtelen megy végbe a létszámcsökkenés — a balesetek gyakorisága sem emelkedik.

A MÁV az európai vasutak baleseti „ranglistáján” a közepesnél jobb helyen áll. A gazdasági és a szakszervezeti szervek mindent elkövetnek a megelőzés érdekében. A jövőben gyakrabban végeznek időszakos orvosi vizsgálatot. *A felelősségteljesebb beosztásban dolgozóknál megvizsgálják, milyen hatással vannak rájuk a meteorológiai tényezők.* A munkaidő-csökkentéstől, a színvonalasabb oktatástól is javulást várnak. Mindenekelőtt azonban műszaki-technikai fejlesztéssel küzdenek a balesetek ellen. A biztonságos munkát elősegítő berendezések három fajtájával látják el fokozatosan a fővonalakat: *a baleseteket kizáró, a balesetek bizonyos fajtáját megelőző és a figyelmeztető berendezésekkel.* 1972-től meggyorsítják az állomások és vonalak korszerű biztosítóberendezésekkel való ellátását.

Sz. T.

Személykocsi-mosó rekordidő alatt

Szombathelyen üzembe helyezték a vasút mosóberendezését

A szombathelyi vontatási és pályafenntartási főnökség dolgozói *személykocsimosót építettek, rekordidő alatt, nem egészen 2 millió forint költséggel.* Ez az ország harmadik, s a Dunántúl első ilyen berendezése. Két perc alatt tisztára mos külsőleg egy-egy kocsit. 6—8 kocsiból álló szerelvény „megfürdetéséhez” elegendő 12—16 perc. A berendezés autószervizekből ismert mosókhoz hasonló elven működik. A lépésben haladó kocsi először öt atmoszféra nyomású vegyszeres permetet kap, amitől fellazul a felületen lévő sokféle szennyeződés. Ezt „hideg zuhany” követi, majd két oldalról forgódobos kefék „nyaldossák”. A sebesen pergő, 60 centis damilszálak fényesre tisztítják az oldalfalakat és az ablakokat. Az öblítővíz már tisztán csorog le a kocsikról.

A nagyforgalmú szombathelyi állomáson naponta átlagosan 300 személykocsi fordul meg. Ezek közül a *Savaria Expressz*, a *„Piroska”* a gyors- és távolsági személyvonatok szerelvényét kétnaponként, a helyi vonalakon közlekedő szerelvényeket szükség szerint szervizelik.

A berendezést mindössze három ember szolgálja ki, tehát jelentős munkaerőt takarítanak meg vele.

TÜZ A VONATON!

Nevéhez méltóan cselekedett az Aurora szocialista brigád

Szolnokon a Tiszamenti Vegyiművet kiszolgáló S/2-es ipartelepi menet október 30-án hajnali 4 órakor befejezte munkáját, s elindult, hogy visszatérjen a rendezőpályaudvarra. A 411—143. számú gőzös jókora szikraesőt szórt a hajnali égboltra, mert az 1080 tonnás szerelvénnyel nem volt könnyű felkapaszkodnia a 8 ezrelékes emelkedőre. A vonatvezető, *V. Nagy Endre*, a jól végzett munka tudatában tekintett vissza a mozdony után kígyózó kocsisorra és az ipartelep távolodó fényeire.

Lidércek?

De egyszercsak nem akart hinni a szemének. A vonat elejére sorozott három üres tartánykocsi fölött *kék színű lidérces fények villóztak.* Mintha kísértetek járták volna sejtelmes táncukat! Nem, ez nem lehet igaz — villant át először a gondolatában. Azután a kocsik tetején felcsapódó szürke füstfelhők és a tartányok oldalát nyaldosó méteres lángok egyértelműen ráébresztették, hogy *égnek a kocsik.*

Átkiáltott *Kovács Imre* mozdonyvezetőnek, hogy azonnal állítsa meg a vonatot. Mire megálltak, már ott lihegett mellettük *Hasznos Mihály* vonatkísérő is. Gyors futása meghazudtolta 58 éves korát. A vonatvezető nyomban rápárancsolt, hogy ugorjék fel az egyik égő kocsi ütközőjére. Ő pedig — mondta — majd kannában hordja a vizet a mozdonyról, hogy az ütközőről locsolva, megfékezhessék a tüzet.

Hasznos Mihály először csaknem nevetségesnek találta az ötletet. *„Ekkora tüzet kannával locsolni?”* — kérdezte hitetlenkedve. De amikor a vonatvezető szavai ráébresztették, hogy *egyelőre nincs más megoldás*, és a jó vasutas, főként, ha szocialista brigádnak is tagja, nem ismer lehetetlent, *az idős vonatkísérő azonnal végrehajtotta a parancsot.*

Igen, ám az első kanna víz kilocsantása után beleszippantott a kén füstjébe. A kocsikban ugyanis korábban darabos kén érkezett a *Tiszamenti Vegyiművek* részére, s tulajdonképpen a lisztfinomságú maradék kénpor gyulladt meg a mozdony szikrájától. Hasznos Mihály prüszkölt, majd leugrott. De csak azért, hogy vizes zsebkendőt kössön az arcára. Ezután folytatták az oltást.

Vigyázat! Felsővezeték!

A mozdonyvezető is vödröt ragadott, s hordta a vizet. Bár a lángok halódtak, fokozta az izgalmat, hogy Hasznos Mihály feje fölött *25 000 volttal telített felsővezeték húzódott.* Ezenkívül a szomszédos vágányon ott állt a 2678. számú tehervonat, értékes rakományaival. *Ha a tüz átterjed...*

De nem terjedt át, mert az ipartelepi menet maroknyi személyzete a helyzet gyors felismerése után bátor helytállással, megfeszített munkával eloltotta a tüzet. A brigád különben, amelynek V. Nagy Endre a vezetője, az *Aurora* nevet viseli.

(k)

Nyugdíjba ment a „vasutasdoktor”

A szertárfőnökség és a pályafenntartás már elbúcsúztatta. A vontatási főnökség a nyugdíjasok tiszteletére rendezett ünnepségen köszönti a megérdemelt pihenését novemberben elkezdő váci „vasutasdoktort”, aki *Alsógödtől Verőcéig, Galgamácsától Nógrádig, Veresegyházától Vácig* ötezer vasutas orvosa volt.

Dr. Gosztonyi János, MÁV-orvosfőtanácsos átadta a rendelőjét utódjának.

1930-ban kapta meg diplomáját. A Vác környéki poros, sáros falvakban kezdte hivatását. Utána a Dunakanyar ipari centrumában lett körzeti orvos. Tíz éve annak, hogy felajánlották neki a megüresedett MÁV-felülvizsgáló orvosi tisztséget. Elvállalta.

A *Széchenyi* utcai, félig romos, elhanyagolt orvosi rendelőt felújíttatta. Mindenki segített, kezdve a budapesti igazgatóságtól, a helyi állomásfőnökségig. Barátságos lett a várószoba, jöttek az orvosi műszerek, az új irodabútorok.

Vasutasok százai estek itt át a kötelező vizsgálaton. Mindenki becsülte, szerette dr. Gosztonyi főorvost, *emberséges magatartásáért, igazságos állásfoglalásaiért, vidámságáért, fáradhatatlanságáért, lelkiismeretes gyógyító munkájáért.* A vasutasnapon is mindig ott ült a mozdonyvezetők, kalauzok, fűtők között, velük együtt ünnepelt.

Búcsúzáskor megkérdezem tőle:

— Van-e már a főorvos úrnak programja a nyugdíjas évekre?

Feleségére néz, s úgy mondja:

— *Negyvenéves házasok vagyunk, de az orvos nagyon kevés időt tölthetett ebből a négy évtizedből az otthonában. Most majd pótoljuk az elmulasztott utazásokat, színházi estéket.*

A szokványos kérdést is megkockáztatom:

— Ha újra kezdhetné?

— *Akkor is csak orvos lennék. De csakis vasutasorvos.*

Papp Bezső

VILLANYT MINDEN TANYASI ISKOLÁNAK!

Nem vezet sima, kövezett út odáig...

Budapesttől Kecskemét nincs messze, még is nehezen sikerült *Pritz Évának*, a MÁV Adafeldolgozó Főnökség 3. számú üzeme termelési csoportvezetőjének — a *Rajk László* nevét viselő KISZ-szervezet megbízottjának — telefonösszeköttetést teremtenie a hírös város tanácsi szervelvel. Bár ez igazán a legkisebb bosszúságok közül való volt...

De kezdjük az elején! *A főnökség ifjúsági szervezete 25 000 forintot gyűjtött* a televízióban elhangzott felhívás nyomán, a *Villanyt minden tanyai iskolának* mozgalom céljára. A fiatalok nevében Pritz Éva bejelentette, hogy az összeget valamelyik *Bács-Kiskun* megyei tanyai iskolának szánják, sőt a kijelölt iskolában vállalják társadalmi munkaként a villanyszerelést is. A megyei tanács illetékesei örömmel fogadták a bejelentést és meghívták a KISZ-szervezet képviselőit Kecskemétre.

Gyorsan, határozottan

— Jöjjenek személyesen — ajánlották —, *mert így nyomban felkereshetik a kiválasztott iskolát.*

A fiatalok nem késlekedtek, de a szekérjárta, sáros dűlőutakkal nem tudott megbirkózni a kis Fiat, így nem juthattak el a Petőfiszálláshoz tartozó Pálmonostori úti és a Csolyosi úti iskolába. *Farkas Béla* iskolaigazgató a községi tanács hivatali helyiségében köszöntötte őket. Jelen volt a Bács-Kiskun megyei Tanács tervosztályának vezetője is.

— Tanyai iskoláink többsége távol fekszik az elektromos hálózattól, ezért a villany bevezetése nagyon költséges lenne — magyarázták. — Úgy döntöttünk, hogy japán, Honda gyártmányú áramfejlesztő aggregátorokat alkalmazunk az iskolákban. Ezeknek a modern, 1,5 kilowatt teljesítményű, 220 voltos váltóáramot adó törpe készülékeknek a kezelése rendkívül egyszerű. A sikeres próbaüzemeltetés után 12 darabot már meg is vásároltunk, egyenként 40 000 forintért. Az alkatrészek esetleges utánrendelését és a szükséges javításokat a Honda cég garanciálisan vállalja...

— Az első két japán áramfejlesztőt a Pálmonostori úti és a Csolyosi úti tanyai iskola kapja meg — ígérte a megyei tanács képviselője —, *ha a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség szakmunkásai, illetve fizikai dolgozói valóban elvégzik a villanyszerelési munkálatokat.*

— Ezért vagyunk itt — hangzott a válasz, majd Pritz Éva a 3-as üzemegység KISZ-fiataljai nevében megígérte a tantermek festésével, kitakarításával járó társadalmi munkát is.

Pezsgő mozgalmi élet

A tények önmagukért beszélnek: *25 000 forint és a rádás!* A TV által elindított újabb mozgalom céljára az egész országban csak a Szegedi Paprikafeldolgozó Vállalat kétezres létszámú közössége áldozott valamivel többet. A MÁV Adatfeldolgozó Főnökség viszont maroknyi létszámmal dolgozik. *A 3. számú üzemegység dolgozói között mindössze húsz KISZ-korban levő fiatal található.* Ez év májusáig még ifjúsági alapszervezetük sem volt. Ekkor alakították meg saját elhatározásukból, 16 taggal és Rajk Lászlóról nevezték el. A KISZ-esek első ténykedése kommunista vasárnap megszervezése volt, majd klubot alakítottak, közös kirándulásokon vettek részt. Sikerült tehát mindjárt az elején pezsgő mozgalmi életet kialakítani, de többre, nemesebb tettekre is képesnek érezték magukat.

— Galló Ödön, főnökségünk helyettes vezetője hozta szóba először a TV felhívását — mondotta Pritz Éva, ezzel is utalva arra, hogy a gazdasági vezetők segítőkészsége sem hiányzott.

Az elhatározás megvalósítása azonban még így sem ment könnyen, vagyis *meglehetősen hosszú volt az út Petőfiszállásig.* Az I. kerületi KISZ-bizottságnál kezdték, a Budapesti KISZ-bizottságnál folytatták a kilincselést, majd a KISZ Központi Bizottságától kértek útbaigazítást. Azután a Művelődésügyi Minisztérium oktatási osztálya következett, később a vasutasszakszervezet területi bizottságától és a Magyar Ifjúság szerkesztőségétől kértek támogatást. Közben megnyerték ügyüknek a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség másik hat üzemét is. *Így gyűlt össze augusztusra a 25 000 forint az újabb kommunista vasárnapokon keresett pénzekből.* Aki nem tudott az önkéntes munkában részt venni, az is felajánlotta egynapi fizetését.

Sínek vannak

— S még ezután sem jutottunk túl egyszerű úton a tanyai iskolákig — elégedetlenkedik a „nyughatatlan" ifjúság. — A pénzt először a Déli pályaudvar csomóponti KISZ-bizottságának számlájára fizettük be, azután értesültünk arról, hogy a *Fáklya Klub* nyitott számlát a felajánlások javára. De azt, hogy melyik iskolának van szüksége villanyra, még senki sem tudta megmondani. Végül az Iskola TV ajánlotta, hogy keressük meg az ország legnagyobb tanyavilágával rendelkező megyét, Bács-Kiskunt...

Most tehát — ahogy mondani szokták — *sínen van a dolog.* Csupán a kivitelezés van hátra. Ám, ahogy megismertük ezt a lelkes, példamutató aktivitással rendelkező kollektívát, biztosra vehetjük, hogy maradéktalanul véghez is viszik, amibe idáig belefogtak...

P. S.

Fokozódott a fiatalok aktivitása

VEZETŐSÉGVÁLASZTÁSOK A KISZ KONGRESSZUS JEGYÉBEN

Országszerte gyorsan peregnek a kongresszusi előkészületek eseményei a KISZ-szervezetekben. Számos hír, tudósítás érkezik szerkesztőségünkbe a vasutas ifjúsági szervezetek tagjai, a szolgálati helyek fiataljai által tett munkafelajánlások teljesítéséről, a választásokról, a küldöttértekezleten elhangzott beszámolók fontosabb adatairól.

Az egyik tudósítás Debrecenből érkezett, s a vasutas üzemi KISZ-bizottság küldöttértekezletéről számol be.

— A fiatalok megbecsülését, munkájuk elismerését látjuk abban is — hangzik a levél —, *hogy a szolgálati főnökségek vezetőink kivül megjelentek küldöttértekezletükön a város társadalmi életének vezető személyiségei*, köztük *dr. Szilágyi Gábor*, az MSZMP Debrecen városi bizottságának első titkára, *Volosinovszki János*, a vasutasszakszervezet területi bizottságának titkára, *Kiss Sándor*, az üzemi pártbizottság titkára, *Bánszegi József*, a városi KISZ-végrehajtó bizottság tagja.

A csomópont ifjúsági szervezeteinek négyéves munkájáról, a fiatalok helytállásáról, eredményeikről és gondjaikról, a további feladatokról *Sándor Zoltán*, az üzemi KISZ-bizottság titkára adott számot. A beszámoló megállapította, hogy a vasúti csomópont minden KISZ-alapszervezete és a bizottság is a KISZ VII. kongresszusa, illetve az MSZMP Központi Bizottságának határozatai, útmutatásai alapján végezte feladatát. Ennek nyomán *fokozódott a fiatalok politikai aktivitása, és erősödött az ifjúsági szervezet kommunista jellege.*

A beszámolóban felsorakoztatott tények és adatok, majd pedig a vitában elhangzott hozzászólások, vélemények mind meggyőzően igazolták, hogy a megállapítás hű a valósághoz.

A jelenlevő 71 szavazati jogú küldött 31 tagú KISZ-bizottságot választott. A végrehajtó bizottságnak tíz tagja van. A KISZ-bizzottság titkára ismét *Sándor Zoltán* lett.

★

Budapest Keleti pályaudvar csomóponti KISZ-bizottságát — ahol az utóbbi két évben nyolcvan fiatalt vettek fel az alapszervezetekbe, s jelenleg 369 tagja van az ifjúsági szervezetnek — csaknem száz küldött választotta újjá. A beszámolót követő vitában huszonketten szólaltak fel, hogy javaslataikkal segítsék a további munkát. A 27 tagú KISZ-bizottság, illetve a 7 tagú végrehajtó bizottság élére újra Ács Péternét választották a fiatalok. Tekintve azonban, hogy jelenleg iskolai tanulmányait végzi, távollétéig *Virág Gábort* bízták meg a titkári teendőkkel.

★

A záhonyi csomóponton 33 tagú KISZ-bizottságot választottak a szolgálati helyek fiataljainak küldöttei. A járási küldöttértekezleten 39 ifjú vasutas fogja képviselni őket. A titkári poszton Záhonyban sem történt változás, vagyis továbbra is *Csősz Béla* maradt a csomóponti KISZ-bizottság titkára.

★

Mind több hírt kapunk a KISZ-alapszervezetek választás utáni életéről is. A zalaegerszegi vontatási főnökség *Lékai Jánosról* elnevezett ifjúsági szervezetében például — ahol ismét az 1958 óta ott dolgozó *Horváth Imre* lett a 46 főnyi alapszervezet titkára — a fiatalok csatlakoztak a celldömölkiek kongresszusi felhívásához, és a gazdasági vezetéssel együttműködve elkészítették vállalásaikat. Ennek alapján javították ki a 376 484 számú gőzmozdonyt, hogy beállíthassák a motorszín téli fűtésére. Ezenkívül eddig nyolc újítást adtak be, amelyből ötöt már el is fogadtak az illetékesek bevezetésre.

NAGYSZERŰ VERSENY VOLT...

Ki tudott legtöbbet?

A budapesti vasútigazgatóság által rendezett *Ki mit tud* szakmai vetélkedő döntő küzdelmeit november 6-án tartották meg. A kezdetben 1500 részvevővel indult verseny mezőnyéből *harmincöt vasutas jutott a döntőbe.* Az izgalmat fokozták az *értékes díjak*, hiszen az első helyezettek — mind az öt szakmai csoportban — 3000 forintot, magnetofont vagy táskarádiót és kétszemélyes ingyenes üdülőjegyet nyertek. A második helyezettek jutalma 2000 forint volt, hozzá nem kevésbé értékes ajándéktárgy és egyszemélyes üdülőjegy tartozott. A harmadik helyezettek pedig 1000 forintot kaptak a tárgyjutalom és az üdülőjegy mellé.

A döntőre sokan elkísérték a versenyzőket a közvetlen munkatársak, szolgálati feljebbvalók közül, így nem csoda, hogy az igazgatósági kultúrterem széksorai mind megteltek, s olyanok is voltak a szurkolók között, akiknek már csak állóhely jutott.

Kitűnő szervezés

A szervezés ezúttal is minden dicséretet megérdemelt. Jó ötletnek bizonyult, hogy a versenyzőkre bízták, ki milyen fajsúlyú kérdésekkel próbál szerencsét. Az „A" jelű kérdéseknél volt legkisebb a kockázat, mert a zsüri az azokra adott feleletet 0-tól 80 pontig értékelhette. A „B" jelű kérdésekkel viszont legfeljebb 48 pontot szerezhetett a versenyző, ezzel szemben ezek viszonylag könnyebb kérdések voltak. *A legtöbb izgalmat a „C" kérdések váltották ki, mert az ezekre adott válaszoknak nagyon szabatosnak, pontosnak kellett lennie,* így vagy 0 pontot, vagy 80-at adott rá a zsüri. Bizony, jó néhány versenyző „C" kérdéssel próbálkozott maximális pontszámot elérni, de ez nem mindig sikerült nekik.

A nők is helytálltak

A vetélkedő — az előírásnak megfelelően — a forgalmi szolgálattevők versenyével kezdődött. Közülük *Antal Tibor*, Szolnok állomás dolgozója lett a győztes. Második, illetve harmadik helyen végzett *Sándor Gábor* Rákosrendezőről és *Skripek György* Zebegény állomásról.

A váltókezelők csoportjában a tápiógyörgyei *Fehér Gábor* nyerte a döntőt. Második lett a rákosrendezői *Fodor Ilona*, harmadik helyen pedig a Győr állomáson szolgálatot teljesítő *Szalai Gyula* végzett.

A mozdonyvezetők közül *Nádasy Frigyes* szerezte meg az elsőséget, mégpedig a *maximálisan elérhető 240 ponttal.* Honállomása: Székesfehérvár. A második helyezett *Egri Tibor* lett, aki Komáromban teljesít szolgálatot. Harmadik: *Kürtösi Károly*, Győrből.

A vonatvezetők csoportjának győzbese *Krassóvári Róbert*, Budapest Keleti pályaudvarról. Második a pusztaszabolcsi *Szabó Pál*, harmadik pedig a balassagyarmati *Varga I. István.*

A pályafenntartásiak első helyezettje, *Bőti Elekné*, aki a ferencvárosi pályafenntartási főnökség létszámába tartozik, ugyancsak az elérhető maximális pontszámot szerezte meg kiváló tudásával. A második helyezett szintén nő: *Hromátka Rozália*, Győrből. A harmadik helyezett ugyancsak ferencvárosi dolgozó: *Szécsi Lajos.*

Elnöki köszöntő

A vasutas szakmai vetélkedő legijobbjait az öt órán át tartó izgalmas küzdelem után *dr. Fehér István* igazgatóhelyettes, a zsüri elnöke köszöntötte elsőként. Egyúttal *köszönetet mondott minden versenyzőnek, a zsüri tagjainak és azoknak a névtelen vasutasoknak, akik többletmunkájukkal segítették e nagyszerű verseny szervezését és lebonyolítását.* Végül jó munkát, balesetmentes szolgálatot kívánt minden részvevőnek.

(séra)

NOVEMBER 7. TISZTELETÉRE

Foto- és képzőművészeti kiállítás

A *Landler Jenő Járműjavító Művelődési Otthonában* november 7. tiszteletére amatőr foto- és képzőművészeti kiállítás nyílt a hónap elején, az üzem dolgozóinak válogatott műveiből. A nívós bemutatót sokan megtekintették és különösen *Sárai Nándor* technológus „Juhász", „Öreg paraszt" és „Akt", valamint *Váradi László* lakatos „Vihar előtt", „Falusi udvar" című alkotásai arattak sikert. Ugyancsak sokan dicsérték a fotószakkör tagjainak az üzem mindennapi életét bemutató fényképeit.

A művelődési ház vezetősége a kiállítást immár harmadszor rendezte meg november 7. tiszteletére, ami a járműjavító munkás-képzőművészeink aktivitását és lelkesedését is bizonyítja. — Izs —

Zenei élmények – családias környezetben

A főváros amatőr szimfónikus zenekarai között hét olyan zenekar van, amelyet az eddig nyújtott — és művészi mércével mért — teljesítménye alapján a Budapest Fővárosi Tanács VB. Népművelési Osztálya mint kiemelt zenekart tart számon. Büszkeséggel tölthet el bennünket, *hogy ezek egyike szakszervezetünk szimfónikus zenekara.* Az együttest most már több mint két évtizede lankadatlan odaadással és szakmai hozzáértéssel irányítja *dr. Hamary András.*

Minden évben megrendezik azt a hangversenysorozatot, amely gazdag műsorával a zeneirodalomnak évről évre, más más vetületben, de szinte teljes keresztmetszetét adja, a preklasszikusoktól napjainkig. A *vasúti főosztály* kultúrtermében sorra kerülő hangversenyek hangulata — *Kollár Endre* igényes műsorismertetése mellett — szinvonalas és intim, látogatottsága mégis gyér.

Ez évi első hangversenyük (a műsorfüzetben ünnepi hangversenyként kiemelve), valóban több volt, hiszen a *Budapesti Művészeti Hetek* keretében a zenekar részt vett a II. Szimfónikus Zenekari Fesztiválon, ami egyfelől jelenti — a fentebb már említett — művészeti rangot, másfelől viszont azt a kötelezettséget, hogy a népszerűbb, és a közönség számára megszokottabb, klasszikussá érett zeneműveken felül, részt kell venni a hazai, kortárs zene meghonosításában is. S tegyük hozzá, ez nem könnyű, s főleg kevésbé népszerű feladat. *Mozart, Beethoven* vagy *Liszt* zenéjével inkább lehet közönségsikert elérni, mint *Farkas Ferenc, Szokolay Sándor* vagy éppen *Kadosa Pál* művészetével. S amikor az október 19-i hangversenyen Kadosa Pálnak már VI. sorszámmal jelzett szimfóniája szerepelt a műsoron, akkor a vállalkozás bravúrosságát épp úgy el kell ismernünk, mint az előadás színvonalát.

A sorozat legközelebbi **hangversenye** december 16-án, 7 órakor lesz. *Régi mesterek, új hangok címen*, amikor a zenekart a MÁV Szimfonikusok jól ismert karmestere *Pécsi István* vezényli. A zene iránt érdeklődők számára sokat ígér a műsor, amelynek keretében a Vasutasok Szakszervezete Központi Vegyeskara is közreműködik. *S akinek a zene valóban élményt jelent, az nemcsak a divatos „nagy" hangversenyeken keresi a művészi igények beteljesülését, hanem maradandó zenei szépségeket fedez fel abban az őszinte zenei miliőben is, ahol szinte családias környezetben muzsikálnak egymásnak.*

Dr. Csillag Ferenc

NÉPSZAVA
ÉVKÖNYV 1972

Ízléses kivitelben, gazdag tartalommal,
ebben az évben is megjelent a Népszava Évkönyv.

- Képes beszámoló az év eseményeiről
- „Kifejezni, ha a tömegnek fáj valami"
- A fekete – fehértől a színes tv-ig
- Lakásépítés munkahelyi segítséggel
- Ki miért szereti a szakmáját
- Tegye próbára tudását, képességét
- Aki körülfütyülte a világot
- Operaházunk új csillagai
- „A fekete Vénusz"
- Jazz, operett, tánc
- Versek, novellák, elbeszélések
- Tíz aranyéremért utazunk
- Munkaügyi tudnivalók
- Divattanácsok, rejtvény, receptek

A NÉPSZAVA ÉVKÖNYV ÁRA 14 FORINT
KAPHATÓ MINDEN ÚJSÁGARUSNÁL

Rendkívüli megállás

Így kívánta az utasok érdeke

Ellentétben néhány kedvezőtlen tapasztalattal: *a vasutasok általában mindig készek emberséget, megértést tanúsítani az utasok iránt.* A rugalmas intézkedést segítőkészséget dicséri például a *Pénzügyminisztérium természetbarát-szakosztályától* érkezett levél, amely így hangzik:

„Szakosztályunk negyven tagja október 3-án este egy mecseki túráról tért volna haza Budapestre, azonban *Adony* község határában az autóbusz üzemképtelenné vált. Amikor több kilométeres gyaloglás után megérkeztünk Adony állomásra, hogy vonaton folytassuk utunkat, kiderült, hogy a legközelebbi személyvonat csak hajnalban indul. A kétségbeesést fokozta, hogy kiskorú gyermekek is voltak velünk.

A forgalmi szolgálattevő azonban Dunaújvárostól és Pécstől telefonon engedélyt kért arra, hogy a 20 óra 42 perckor Adonyban áthaladó bajai gyorsvonatot megállíthassa. Az engedélyt rövid időn belül megkapta, így jegyeinket megváltva, menetrend szerinti időben érkeztünk meg Budapestre.

A MÁV személyzetének példamutató, emberbaráti magatartásáért ezúton fejezzük ki köszönetünket." — (24 aláírás)

Egy év alatt 150 túra

Eredményesen dolgozik a budapesti igazgatóság természetjáró szakosztálya

Több mint két éve már, hogy a Budapesti MÁV Igazgatóság Sport Klubjának természetjáróiról hírt adtunk, ezért legutóbbi látogatásom alkalmával előnek azt kérdeztem *Rátkai Ferenc* szakosztályvezetőtől, hogy milyen jelentősebb változások történtek azóta a szakosztály életében.

— Talán a legemlítésreméltóbb az, hogy 1970 január 1-én elhagytak bennünket a tájékozódási futók, és 35-en önálló szakosztályt alakítottak — válaszolta —. *Ma azonban már újra 112 tagja van a túrázó szakosztálynak, az öttagú vezetőség pedig 1966 óta élvezi a tagság bizalmát.* A tagok között elég kevés a fiatal de ez érthető is, hiszen hivatali egyesület a mienk, ahol főleg az itt dolgozók gyermekei jelentik az ifjúsági utánpótlást.

— Lassan vége az igazi, szép túraszezonnak, és már nyugodtan megvonható a 71-es év mérlege is. Hogy telt az év?

— *Az év végéig 150 gyalogos, vízi- és sítúrát rendezünk, körülbelül ugyanannyit, mint a múlt évben.* Programunk gerincét a szövetségi rendezvények, így az áprilisi felszabadulási, a november 7-i emléktúra és a vasutas termeszetbarátok különféle megmozdulásai képezik. Ezenkívül szívesen részt veszünk más szakosztályok érdekes túráin is. Ilyen volt például a budai pedagógus természetbarát szakosztály *„Vértes tájjáró"* túrasorozata is, vagy a *„Heves megye turistája"* címet adó 6 túrán való részvételünk. Természetesen szakosztályunk sok önálló túrát is rendez. A fő szezonban bejártunk 11 arborétumot. Érdi-től Paksig 6 alkalommal végig „sétáltunk" a Duna mellett, a *Kis túrák a nagy Duna mentén"* elnevezésű program keretében.

Az idén legnagyobb sikere volt a szakosztálynak, hogy hosszú idő után *ifjúsági csapatunk megnyerte a Radnóti si-emlékversenyt, a felnőtt csapat pedig a negyedik lett.* De ide sorolhatjuk az Ulm—Budapest közötti Duna-túránkat is, amelyet *Bokody József*, a szakosztály viziszakértője szervezett és vezetett. A Szlovák Középhegységben pedig kétszer jártak gyalogtúrázóink. Szakosztályunk évek óta a VIII. kerület első három szakosztálya között szerepel.

A természetjáró szakosztály minden héten összejövetelt tart a budapesti igazgatóság tanácstermében. Beszélgetésünk alatt is egymás után érkeztek a legaktívabb tagok, köztük *Faragó Anna*, a MÁV Hídépítési Főnökség dolgozója, aki négy év óta a szakosztály legjobb túrázója, és egyben az *Országos Kéktúra* és a szövetségi túraminősítés aranyjelvényének tulajdonosa.

A túravezetők már a jövő évi program alapját képező terveiket hozták a megbeszélésre, hogy a vezetőség a tagság kívánságait is figyelembe véve állíthassa össze a jövő évi túraterveket.

Már éppen búcsúzni készültem, amikor megérkezett *Vizkeleti László*, a ma már ötven tagot számláló tájékozódási futó-szakosztály vezetője is. Bár különváltak, a jó kapcsolat nem szünt meg a két szakosztály között, hiszen egy sportegyesületben működnek.

Mit produkált, mit ért el eddig a tájékozódási futószakosztály? — kérdeztem *Vizkeleti Lászlótol.*

— *Ebben a honvédelmi jelentőségű, a fiataloknak tetsző, állóképességet, határozottságot, tájékozódó képességet fejlesztő sportágban Budapesten a mi szakosztályunk képviseli a vasutas sportolókat.* Négy férfi és egy női első osztályú versenyzőnk van. A II. osztályban nyolcan, a harmadikban négyen szerepelnek. A minősített ifjúsági versenyzőink száma pedig 14. Női csapatunk ez évben megnyerte a Budapest-bajnokságot.

Legtöbb fiatal a MÁV Gépészeti, illetve a Távközlő Technikumból jelentkezik. Közülük sokan kollégisták, ami gondot okoz nekik az edzések látogatásában. Megérdemelnék a fiatalok és az egész sportág a nagyobb figyelmet, hiszen a nyáron rendezett *Vasutas Kupáért 600-an versenyeztek* és a romániai nemzetközi versenyen is sok „dobogós helyezést" szereztek. És még nincs vége a szezonnak, hiszen a november 7-e tiszteletére rendezett emlékversenyeken két kategóriában is ott voltak a budapesti vasutas tájékozódási futók.

Zámbó István



Kitüntetés honvédelmi munkáért



Képünk a Vas megyei *Forradalmi Múzeumban* rendezett november 7-i ünnepségen készült, s azt a pillanatot ábrázolja, amikor *Kardos Miklós*, a Magyar Honvédelmi Szövetség Vas megyei titkára átadja *Hosszú Károlynak*, a szombathelyi vasútigazgatóság lövészklubja titkárának a honvédelmi miniszter által adományozott kitüntetést, a Honvédelmi Érdemérmet, a klub irányításában több éven keresztül végzett eredményes munka elismeréséül.

Kitüntették *Szabó Bélát* is, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetőjét. A Magyar Honvédelmi Szövetség főtitkára őt a *Kiváló MHSZ-munkáért* arany fokozatú kitüntetésben részesítette, a honvédelmi nevelőmunka feltételeinek megteremtésében, az MHSZ tevékenységének segítésében végzett kiemelkedő munkájáért.

KERESZTREJTVÉNY

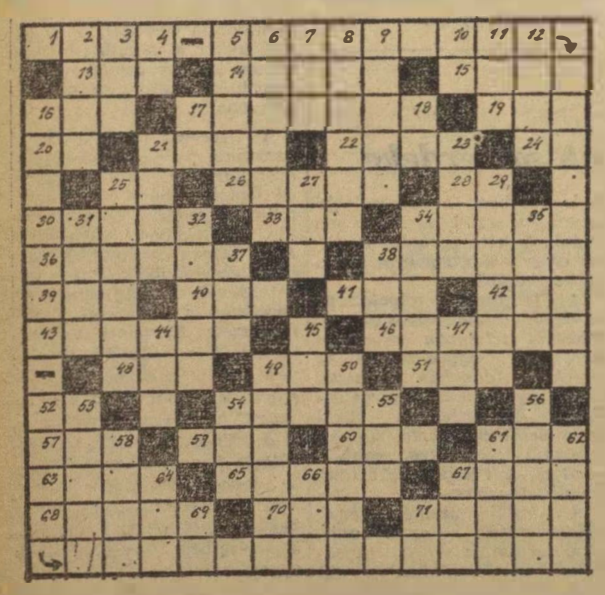
Vízszintes: 1. 1827-ben létesült probavasút. 13. Béke oroszul. 14. A nyugati szemitáké főistennője. 15. Kedvenc kutya. 16. ...Club, nemzetközi ifjú egyesülés. 17. ...pontot, 1858-ban Nagyváradon fogadták el. 19. Latin üdvözlés. 20. Állati lakhely. 21. Zenei kifejezés. 22. Nagy teljesítményű emelő. 24. Az ezüst vegyjele. 25. A krypton vegyjele. 26. A Genfitó másik neve. 28. Fed. 30. Délkelet-finnországi torendszer. 33. Mesterséges töltés. 34. A Bug mellékfolyója. 36. ...gia, rákkutatás. 38. Kórokozóját Koch fedezte fel. 39. Nyereg az elején. 40. Heg a testen. 41. Tiltószó. 42. Ideges fele. 43. Az amerikaiak tréfás neve. 46. Harc, viszály. 48. Tudomány. 49. Menyasszony. 51. Európai nép. 52. Tiltószó. 54. Eszméletét vesztő. 57. A havasi legelők neve. 59. Női név. 60. Latin művészet. 61. Végtelen ital. 63. ... André, (1862—1923.) francia szimbolista költő. 65. A zsiráffélék egyik fajtája. 67. Vízinövény névelővel. 68. Alaszkai folyó. 70. Pirul a közepén. 71. Kifejlett rovar (latin).

Függőleges: 2. Terhet felvesz. 3. A vonat útja. 4. Hangtalanul túr. 5. Afganisztán fővárosa. 6. Jogintézmény, melyet I. Lajos foglalt törvénybe. 7. Költőies indulatszó. 8. Vízzuhatag. 9. Végtelen déli gyümölcs. 10. A. Ö. 11. Becézett női név. 12. Bulgár pénz. 16. 1838—1846. között épült vasút. 17. Nyugati hírügynökség. rövidítése. 18. Európai nép. 21. „Fenn zöldel az..." (Arany János). 23. Hegység a Szovjetunióban. 25. Kifent íkerszava. 27. Nem az. 29. Az USA egyik állama. 31. Az egyik szülő. 32. Dán sziget. 34. Vándorló népség. 35. Két személyes névmás németül. 37. Operett magánhangzói. 38. Lóbetegség. 44. Kórus. 45. Így kezdődik a tréfa! 47. Szórakozóhely. 49. A színész teszi. 50. Kiindulópontul. 53. Eliramodik. 54. Állami bevétel. 55. Országos Rendező Iroda. 56. Ilyen az emberiség csillaga. 58. Ruhadíszítés. 61. Régi tanonc. 62. A függőleges 54. tárgyragnal. 64. Kacat. 66. Becézett női név. 67. Ritka mutatószó. 69 Nemzeti Bajnokság. 71. Pasírmérték.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16. Beküldési határidő: 1971. december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: „Ezek a föld erei. Bennük áred a műveltség."

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 20. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Balázs Edéné, Bp. VI., November 7. tér 1. III. 13/a. Altai József, Nagykanizsa, 2. Postafiók 1. Szabó Istvánné, Kisterenye, Tóncsics M. u. 35. Petró Ferenc, Ceglédbercel, Lehel út 34. Lipák Tibor, Abony, Kapisztrán utca 4.



ELHUNYT DR. PÁNTI GYULA

Dr. Pánti Gyula főtanácsos, a Vasúti Főosztály 3. C osztályának vezetője október 23-án tragikus körülmények között elhunyt. A fiatal, mindössze 43 éves szakember vasúti munkáscsaládból származott, s 1946-ban pályamunkásként kezdte szolgálatát. Nemsokára a vasútegészségügyi szakszolgálathoz került, s mindenkor nagy ambícióval, mások számára is példát mutatva végezte munkáját. Szakvonali és társadalmi tevékenysége mellett a tanulásra is szakított időt, így szerzett jogi képesítést az egyetemen. A Vasúti Főosztály egészségügyi és munkavédelmi osztálya élére 1970-ben nevezték ki. Halálával nagy veszteség érte az egész vasutastársadalmat.

Temetésén, november 1-én mély részvéttel búcsúztak tőle a munkatársak, kollégák, barátok, ismerősök.

★

Köszönetet mondunk mindazoknak, akik mélységes gyászunkat, nagy fájdalmunkat együttérzésükkel, részvétük nyilvánításával enyhítették.

A gyászoló család.

HÍREK

— **Értekezletet tartottak** a nagykanizsai pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetői, és kijelölték küldötteiket a vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozására. Eszerint Farkas László, az aranyjelvényes Vasas szocialista brigád vezetője és Andor Imre, a gépesített mozgó pályamesteri szakasz brigádvezetője képviselli társait az országos tanácskozáson.

— **Szocialista szerződés.** A MÁV Budapesti Igazgatóság és az Országos Érc- és Ásványbányák egymással kötött 1971. évi szocialista szállítási szerződése — a legutóbbi értékelés szerint — mindkét fél számára kedvező eredményeket biztosított. A dunántúli bányakban kitermelt, illetve a felhasználó üzemekhez eljuttatott sok tízezer tonna alap- és segédanyagok szállítása gyorsabbá, gazdaságosabbá vált.

— **Tizedszer rendezett véradónapot** a budapesti vasútigazgatóság vöröskeresztes szervezete, közösen a MÁV Tisztképző Intézettel és a józsefvárosi pályafenntartási főnökséggel. Tíz év alatt háromszorosára növekedett az egy alkalommal vért adók száma. Legutóbb ugyanis 225 donor 75 liter vért adott önként, térítésmentesen.

— **Citerások.** Nagy népszerűségnek örvend Békéscsabán a vasutasok helybeli citerazenekara. Október 25-én a városi tanács szociális otthonában szerepelt az együttes Tóth István vezetésével, amikor is az Öregek napja alkalmából adtak műsort az otthon 75 lakójának.

— **Udvariassági versenyt** kezdeményeztek Kecskemét állomás vonatkiséről. A negyedévenként értékelésre kerülő versenybe szeretnék bevonni más telepállomások jegyvizsgálóit is. Kecskeméten jelenleg Egedi Klárát, az alig két éve ott dolgozó, fiatal vasutast tartják a legudvariasabb jegyvizsgálónak. Figyelmességét, szolgálatkészségét már több esetben köszöntték meg a hálás utasok.

— **Kiváló határőr** címmel tüntették ki Hidasnémeti állomást. Az ott dolgozó Kovács Béla pályaőrt pedig a Közbiztonsági érem ezüst fokozatával tüntette ki a belügyminiszter.

— **Százötödik születésnapját ünnepelte** Győrszabadhegyen Farkas Józsefné, egy nyugdíjas vasutas özvegye. Az 1866. október 17-én született és ma is egészséges asszonyt a vasutasszakszervezet 1000 forinttal ajándékozta meg, ezenkívül a győri nyugdíjas csoport is ajándékokkal kedveskedett a születésnapon.

FELHÍVÁS! A fennállása 20. évfordulóját ünneplő vasútgépészeti Technikum és Szakközépiskola (Budapest VII., Damjanich u. 4.) kéri azokat a volt nappali, esti, levelező tagozatos hallgatókat, akik 1955—1971. években képesítőztek, hogy legkésőbb 1971. december 1-ig közöljék az iskolával címüket, jelenlegi munkahelyüket, beosztásukat, legmagasabb iskolai végzettségüket, valamint azt, hogy milyen tagozaton képesítőztek?

Ünnep és hétköznapok — OKTÓBER SZELLEMÉBEN

November 7-e megünneplésével kapcsolatban mozgalmas eseményekről tájékoztatta szerkesztőségünket *dr. Bánkfalvy Gyula* szegedi tudósító. Először is megemlítette levelében, hogy a nemrég megtartott újítási ankét után — alig két hét alatt — kilenc újítási javaslatot nyújtottak be Szeged állomás dolgozói. Ezzel lényegesen javult az ankéton még elég kedvezőtlennek minősített, a múlt évi eredményekhez viszonyított statisztika.

— *Ha ez az újítási kedv állandósul* — vélekedik *Tóth Lajos*, az állomás újítási megbízottja —, *akkor a versenyben a szegediek nem maradnak el a többi szolgálati hely, illetve vasúti csomópont mögött.*

Szeged állomás dolgozói egyébként — írja a tudósító — az élüzem címért folyó versenyben is helytállnak. Igaz, a 12 feltétel közül négynek még nem kielégítő a mutatója, de ez a társszolgálati ágak tevékenységén múlik. Az anyagosztály például nem készült fel eléggé a nagy mennyiségben érkező szénszállítmányok kirakására.

A rendező-pályaudvar forgalmi dolgozóinak hat szocialista brigádja versenyben áll egymással. A harmadik negyedév végére *Horváth András* forgalmi szolgálattevő és *Daróczi László* kocsimester brigádja került az élre, de alig sikerült megelőzniük a *Scheller András* forgalmi szolgálattevő és *Csillag István* kocsimester által vezetett brigádot. Az év utolsó negyedében tehát még változhat a helyezés, sőt a harmadik páros, *Dombóvári András* forgalmi szolgálattevő és *Mészáros József* kocsimester brigádja is előretörhet, annak ellenére, hogy ez a brigád még egyszer sem volt első, de négy alkalommal ők vívták ki a második helyezést.

A jó munka eredményét jelzi Szegeden is — fejezi be levelét dr. Bánkfalvy Gyula —, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulóján megtartott ünnepségen *Budai Sándor* állomásfőnök-helyettes *21 dolgozónak adta át a „kiváló dolgozó" kitüntetést az azzal járó jutalommal együtt.* A november 1-től 7-ig Szeged állomáson megtartott ünnepi műszak siemelkedő eredménye pedig az volt, hogy az állomási dolgozók hibájából egyetlen vonatkésés, sem tárgyi vagy személyi jellegű baleset nem történt.

A szerkesztőség üzeni

Halmai János Pécs; Szűcs Ferenc Hatvan; D. Tóth Sándor Kecskemét; Sándor Zoltán Debrecen; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Markos József Zalaegerszeg; Nagy Antal Géza Nagykanizsa; Ács Boldizsár Budapest; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Pacz József Curiel; N. Nagy Endre Szolnok: Bihán Rózsa Miskolc: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Z. Burján István Miskolc: **Levelet illetékes helyre továbbítottuk.**

Rejtvénymegfejtőink figyelmébe! Kérjük, hogy a keresztrejtvény megfejtéseket ne a Népszava Lapkiadó, hanem szerkesztőségünk címére küldjék be. Címünk: Bp., VI., Benczúr utca 41.

Köszönet a véradóknak

A nyilvánosság előtt ezúton köszöni *Budapest—Ferencváros* csomópont vöröskeresztes szervezete az önkéntes véradók áldozatkészségét, amely lehetővé tette, hogy a legutóbb rendezett véradónap ismét jól sikerült. *Dr. Horváth Károlyné*, a csomóponti vöröskeresztes titkára levelében azt is közölte, hogy a többszörös véradókat jutalomszabadságban részesíti a szolgálati főnökség.

LAKÁSCSERE

— **Egyszobás MÁV-lőérletemet** elcserélném Nagy-Budapest területén bárhová — csendes helyen — hasonlóra. Cím: Vágó Jenő Bp. VI., Marx tér 3. II. em. 65. Érdeklődni lehet levélben vagy telefonon 8—16 óra között.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

43. számból: 117647/1971. I. D. A vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozásának szervezése.

117599/1971. 4. C. A lakbérhozzájárulás elszámolását szabályozó utasítás kiegészítése.

Pályázati felhívás az 1972—73. tanévre külföldi ösztöndíjra.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI. Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Telefon: 229—815
Levélcím: Bp. 10. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 659
Szikra Lapnyomda

UTAZÁSKOR
pályaudvari pavilonjainkban
vásárolhat
AJÁNDÉKOT,
ÉDESSÉGET,
TRAFIKÁRUT
UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára 40 fillér 1971. DECEMBER 1.

Miért húzódik el az egészségügyi létesítmények építése?

Tudósítás az elnökség novemberi üléséről

Szakszervezetünk elnöksége november 12-i ülésén a 3. szakosztály és a társadalombiztosítási osztály előterjesztése alapján foglalkozott *a vasutasok egészségügyi ellátottságával, az ellátással kapcsolatos tennivalókkal, valamint a vasútegészségügyi szolgálat helyzetével.* A szakosztály előterjesztése, amely a fejlődés tükrében vázolta a megtett utat, élénk vitát váltott ki a részvevők körében. A vitában felszólalók közül sokan szóvá tették a vasutasok érdekeit szolgáló, a tervekben jóváhagyott új egészségügyi létesítmények építésének elhúzódását. *A szakosztály ezzel kapcsolatos indokait az elnökség nem fogadta el.*

A letesítmények építése körüli vita mellett az elnökség felhívta a figyelmet arra is, hogy a vasútegészségügyi szolgálat illetékesei *fordítsanak nagyobb gondot a gondozás kiterjesztésére, a betegségmegelőzésre.* Az előterjesztés a vitában elhangzott kiegészítésekkel, javaslatokkal együtt a központi vezetőség decemberi ülésén is napirendre kerül.

Az elnökség ezután megvitatta a Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Vezérigazgatósága és a Magyar Honvédelmi Szövetség együttműködésére készült megállapodástervezetet. Szakszervezetünk és az MHSZ között az elmúlt években kialakult együttműködés a párt és a kormány határozatainak szellemében fejlődött. A jövőben a megállapodásban rögzített kölcsönös előnyök alapján *még szervezettebbé kell tenni a honvédelmi nevelést, az ifjúság honvédelemre való felkészítését, a katonai elő- és utóképzést.* Ebben a munkában szakszervezeti szerveinknek minden szinten többet kell vállalniuk.

A megállapodástervezetet az elnökség elfogadta és felhatalmazta *Szabó Antal* főtitkárt az aláírásra. *(A megállapodás részletes ismertetésére következő lapunkban visszatérünk.)*

Tudósítóink írják

MEGÉLÉNKÜLT A BRIGÁDÉLET

Készülődés a szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozására

A vasút szocialista brigádjainak élénkülő mozgalmi élete is tükröző, hogy *a szolgálati helyeken megkezdődött a felkészülés a brigádvezetők februárban összeülő országos tanácskozására.* Ezzel kapcsolatos számos levél, tudósítás érkezik szerkesztőségünkbe. *Erős Ferenc* szocialista brigádvezető, a miskolci igazgatóság vasútbiztonsági osztályának dolgozója például egy érdekes tapasztalatcseréről számolt be.

„*Osztályunk Haladás szocialista brigádja a közelmúltban Debrecenbe utazott*" — hangzik a levél —, *hogy az ottani igazgatóság vasútüzembiztonsági osztályán hasonló munkakörben dolgozó Biztonságért szocialista brigád tagjaival kicseréljék tapasztalataikat.* A találkozó alkalmából valamennyi fontos témakörben megtárgyalták azokat a tennivalókat, amelyekkel mindkét igazgatóság területén eredményesebbé válhat a balesetek megelőzésére irányuló munka. *Azért tanultunk egymástól, hogy a megszerzett ismeretek révén másokat is tanithassunk,* mert napi feladataink során már rég meggyőződtünk arról, hogy *a szocialista brigádmozgalom módszereinek tökéletesítésében, a tudat erősítésében nincs felső határ.*"

Más tudósítóink olyan brigádértekezletekről küldtek beszámolót, amelyeken a szolgálati helyek szocialista brigádjai a mozgalom eredményeinek és feladatainak összegezése után *megválasztották küldötteiket* a vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozására.

Boldizsár Gyula tudósítása szerint a békéscsabai pályafenntartási főnökségnél november 18-án megtartott értekezlet részvevői egyhangúlag *Subasitz Imrét*, a XV-ös szakasz brigádvezetőjét választották küldöttté. A küldött 37 pályafenntartási brigád 372 tagját képviseli majd az országos tanácskozáson.

Marosán Pál a debreceni vontatási főnökség szocialista brigádvezetőinek tanácskozásáról adott képet, majd közölte, hogy a részvevők *Baka György* mozdonyvezetőnek adták bizalmukat a küldöttválasztás során.

Szűcs Ferenc tudósítónk a habvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség 426 brigádtagját képviselő 36 brigádvezető tanácskozását méltatta levelében.

„*A megválasztott két küldött hasznos útravalót kapott Kerepesi Pál pályafenntartási főnök beszámolójából és az azt követő vitában felszólalt 14 hozzászólásból*" — írja a tudósító.

Cseterki Lajos Miskolcon

Cseterki Lajos, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának tagja, az Elnöki Tanács titkára, országgyűlési képviselő november 17-én *Miskolcra* látogatott. Másnap eleget tett a miskolci vasutasok kérésének: *az MVSC tornacsarnokában szabad pártnap keretében előadást tartott mintegy ezer vasúti dolgozónak.*

Cseterki Lajost elkísérte erre a találkozásra *dr. Havasi Béla*, a városi pártbizottság első titkára is. A vendégeket *Makkai László*, a MÁV miskolci csomópontjának párttitkára köszöntötte.

A pártnap szónoka *tolmácsolta a Központi Bizottság, a kormány és az Elnöki Tanács üdvözletét*, majd az országban végbemenő szocialista építőmunka eredményeivel és további feladataival, valamint a Magyar Népköztársaság államhatalmi külpolitikájával összhangban beszélt a közlekedéspolitikai kérdésekről is. A nagy érdeklődést kiváltó előadás befejeztével Cseterki Lajos megköszönte a vasutas dolgozók meghívását.

Kisvárdai János

NAGYATÁDON KÖZÖS ÉRDEK:

a tervszerű, szervezett rakodás

— *Látja, az a modern épülettömb a Nagyatádi Konzervgyár* — mondja *Khin Gyula* állomásfőnök. — *Csak egy kőhajításnyira van innen, olyan, mint az édesgyermekünk. Ha más állomáson szolgálatot teljesítő vasutas barátainkkal összejövünk, mindig ilyen parnert kívánok nekik.*

— Tudja, 1955 óta vagyok itt, a szemem előtt nőtt fel a gyár. A vasút sokat segített nekik és meg többet kíván tenni értük. De ők is megértik a mi gondjainkat. *Náluk nem számít a szombat, vagy vasárnap, mindig rakodnak, amikor beérkezik a nyersáru, vagy üres vagont kapnak. Még sosem fordult elő, hogy bírságpénzt fizettek volna.* Ha bemegyek a gyárba, olyan, mintha hazajönnék. Mindennap meglátogatom őket, megnézem mi érkezett és mi ment el. A hónap végén közösen állítjuk össze a következő havi programot.

— A konzervgyár egyenletesen dolgozik — folytatja —, havonta 300—350 kocsijuk van. Ilyenkor ősszel inkább exportra termelnek. Vigyáznak a törékeny árukra, s olyan gondosan rakodnak, hogy még nem volt balesetük. Régi, kipróbált emberek végzik ezt a munkát. *Az ő eredményeiknek — a környék legnagyobb ipari üzemének — köszönhetjük, hogy állomásunk ismét élüzemszinten teljesítette I—III. negyedéri tervét.* Területünkön a 13-as Volán is jól dolgozik, így összehangolt munkával, szinte fennakadás nélküli a forgalom. De győződjenek meg szavaimról, beszéljen Tóth Ferenccel, a konzervgyár szállítási osztályvezetőjével, nem is kell felkeresnie, mert mindennap kétszer meglátogat.

Mint az óra, olyan pontos *Tóth Ferenc* délutáni vizitje. A magas, ősz hajú ember szerette a katonás rendet.

— Hét éve vezetem a szállítási osztályt, korábban az AKÖV-nél dolgoztam. Tudom, mit jelent a vasútnak a gyors és pontos rakodás. *Közös érdekünk, hogy a munka szervezetten menjen.* Tavaly a Központi Szállítási Tanács országos versenyén szép helyezést értünk el, ezért két „vagonbajáró" targoncát kaptunk. Azóta még jobban becsüljük a munka értékét. Október 15-én zárult az idei verseny első szakasza, december végén fejeződik be a második. Kívánc sian várjuk, milyen eredményt érünk el más üzemekhez viszonyítva.

— *Úgy érzem, a vasút és a gyár között kölcsönös a bizalom.* Az idén megpróbálkoztunk a konténeres szállítással. A pécsi igazgatóság minden segítséget megadott, de ma még szerények a lehetőségek ahhoz, hogy a kanadai rendeltetésű almasűrítményeinket így módon juttassuk el a tengeren túlra. Pedig megnövelhetnénk tekintélyünket partnereink előtt. Talán egy-két év múlva sikeresebb próbát teszünk, amikor már megfelelő eszközeink lesznek ehhez — fejezte be beszélgetésünket Tóth Ferenc.

— molát —

Főpróbát tartott a tél

JÓL VIZSGÁZTAK A VASUTASOK
FOKOZOTT GONDOSKODÁS AZ EMBERRŐL

A korán beköszöntött, szokatlanul nagy hóval érkezett novemberi tél nem találta felkészületlenül a vasutasokat. A napi sajtó jelentései is arról tájékoztattak, *hogy a vasutasok önfeláldozóan, eredményesen dolgoztak a fagyban, a hófúrásban.* Mentesítették a vonalakat, megakadályozták hótorlaszok képződését, tisztították a váltókat. A Tiszántúlon azonban még így is késéseket okozott a tartós hóvihar. *Szolnok, Debrecen, Mátészalka, Miskolc, Szerencs, Nyíregyháza* térségében mindjárt az első napon nagy késéssel közlekedtek a személyvonatok. *Záhonyban* az átrakásoknál, a tranzit vonatok továbbításánál volt szükség a vasutasok kemény helytállására a heves hófúvásban.

A második és harmadik napon a Dunántúlra is átterjedt a viharos szél. *Szombathely* állomás váltóállítási nehézségek miatt átmenetileg nem bírta fogadni a vonatokat. Több szerelvény a környező vonalakon vesztegelt. *A szombathelyi igazgatóság hatvan irodai alkalmazottja is szerszámot fogott az állomás felszabadítására.* Veszélyes terület volt a Balaton déli partja és a Bakony vidéke is. Sehol sem keletkezett ugyan hótorlasz, de a rendezőpályaudvarok munkája meglassult, késett a szerelvények összeállítása és a tehervonatok akadozva közlekedtek. A személyvonatok 20—100 perces késéssel érkeztek a célállomásokra.

Győr állomáson a pályafenntartási dolgozók kénytelenek voltak bevetni a hőlégsugaras olvasztógépet a vágányok felszabadítására. A vonatok még így is 40—50 perces késéssel indultak Győrből, illetve érkeztek az állomásra.

A szerkesztőségünkbe érkezett levelek a napilapok tudósításaival összhangban ugyancsak a vasutas dolgozók helytállásáról számoltak be. Kisvárdai János miskolci tudósítónk így ír:

„A miskolci vasútigazgatóság észak-keleti vonalhálózata fölött őrködő sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökséget nem lepte meg a tél betörése. *A miskolc—sátoraljaújhelyi, a szerencs—hidasnémeti* vonalon, továbbá a bodrogi kisvasút *Zemplénagárd—Pálháza* közötti szakaszán, a festői vidéken kanyargó pályákon nem okozott zavart a hófúvás, mert a 18 pályamesteri szakasz csaknem 500 dolgozója ügyelt rá, hogy hótorlasz sehol se keletkezhessen. A főnökség szocialista brigádjai a muszaki gárda irányításával idejében kijavították a sérült hóvédműveket és kihelyezték a hófúvás veszélyeztette helyekre. A 18 pályamesteri szakasz munkavédelmi őrei Szerencsen értekezletet tartottak és megbeszélték a rájuk váró feladatot. *Varga Gábor*, a pályafenntartási főnökség vezetője arra hívta fel az értekezlet résztvevőinek figyelmét, hogy a téli feladatok elvégzése mellett törődjenek többet az első teles vasutasokkal."

„*Miskolc-Gömöri pályaudvar* dolgozói is idejében felkészültek a tél fogadására — jelentette Miskolcról *Behán Rózsa*. — A szolgálati főnökség megtette a szükséges intézkedéseket. A helyiségek fűtésére többnyire olajkályhákat állítottak be. Az irodák és a raktárak ablakait idejében kijavították. *A téli ruhát, a védőöltözetet minden igényjogosult megkapta*, a szabadban dolgozókat mindjárt az első téli napokon ellátták védőitallal."

Számos dicséretes gondoskodásról idézhetnénk még tudósítóink leveléből. Sajnos, van idézni való olyan levelekből is, amelyek arról számolnak be, hogy nem mindenütt volt hibátlan a felkészülés a télre. Ezeket a hibákat a legutóbbi termelési tanácskozásokon többnyire feltárták, így kijavításukat a szolgálati vezetők „hivatalból" kötelesek szorgalmazni, még mielőtt a mulasztások bajt okoznának.

„Hatvanban például kifogásolták a vonatkísérők — írja *Szűcs Ferenc* —, hogy a jegyvizsgálókat, akiket gyakran tehervonatokra is vezényelnek, *nem látják el téli védőruhával, kesztyűvel meg csizmával.* A vidékről bejárók azt panaszolják, hogy nincs az állomáson megfelelő pihenőhelyiségük, ezért a több órás várakozást kénytelenek padokon eltölteni. *Veresegyházon a részükre kijelölt pihenő ablakai, ajtói rosszak, ráadásul a helyiséget nem is fűtik elő rendesen.* Kifogásolták továbbá, hogy a tolatós tehervonatok gyakran kalauzkocsi nélkül közlekednek, főként Szolnok térségében, így kénytelenek a fékálláson utazni, ami ilyenkor télen, nemcsak a munkát akadályozza, hanem a vonatvezetők egészségét is veszélyezteti."

Ismerik a hivatás szépségeit

LÁTOGATÁS KISÚJSZÁLLÁS ÁLLOMÁSON

Gesztl Imre főfelügyelő, Kisújszállás állomásfőnöke 31. éve szolgál a vasútnál. Volt sok nehéz esztendeje, már csak azért is, mert jó néhány helyen megfordult ennyi idő alatt, mire végül is visszatért szülővárosába, *Kisújszállásra.* De az elmúlt időszakban egyik sem volt olyan nehéz esztendő, mint az 1966-os.

Túl a mélyponton

— *Hát hogyne* — emlékezik. — *Nem kevesebb, mint tizenkilenc baleset fordult elő állomásunkon öt évvel ezelőtt.* Jóllehet, hogy a tizenkilencből csak négy volt súlyosabb, a többi tolatás közben adódott, mégis annak az évnek a statisztikája mutatja állomásunk életében a mélypontot. Levonva a szükséges tanulságokat, akkor adtuk ki a jelszót: *nagyobb gondot a balesetek megelőzésére!*

— S mi lett az eredmény?

— Hogy mást ne mondjak, az idei tíz hónap alatt mindössze egyetlen könnyebb baleset történt nálunk. Igaz, a korábbi körülményekhez képest lényeges javulásról beszélhetünk, mivel annak idején újították fel állomásunk vágányhálózatát, *de jelenleg a létszámhiány okoz nagyon sok gondot.*

Kétségtelen, hogy az új felvételesek közül néhányan gyökeret eresztenek, de ezzel együtt igaz az is, *hogy a 130 főnyi létszám egynegyede vándormadár.* Elsősorban a kocsirendezők, váltókezelők között akadnak olyanok, akik elvégzik ugyan a szolgálatukat, de mihelyt valahol jobb munkaalkalmat látnak, könnyen odébb állnak. Így jöttek ide is. Kisújszálláson évekkel ezelőtt alig volt ipari jellegű munkaalkalom, most viszont a jól fizető téeszeken kívül, egyre több újabban létesülő üzem teremt csábító alkalmat.

Inkább kevesebben

— De a vasút hiába fizetne többet, a pénz nem mindent oldhat meg — mondja az állomásfőnök. — *Mi olyan embereket szeretnénk a vasúthoz kötni, akik képesek lelkesedni a hivatásukért.* Ezért igyekszünk a hozzánk kerülő dolgozókkal megismertetni a vasutasélet szépségeit, és felébreszteni bennük a hivatás iránti szeretetet. Ezért valljuk az állomás régi alkalmazottaival, a törzsgárda tagjaival együtt a nehéz átmeneti időszakban, hogy *inkább legyünk kevesebben, de akik itt vannak, azok mind jó vasutasok legyenek...*

S a kisújszállásiak valóban jó vasutasok. Ezt igazolja tényesen, *hogy az állomás az idén tíz hónap alatt teljesítette egész évi szállítási tervét.* Minden jel arra mutat, hogy 1968 és 1969 után — ezekben az években az állomás elnyerte az élüzem címet — sikerül az 1971-es esztendőt is kiváló eredményekkel zárni.

Jogos elismerés

Talán szerepet játszik mindebben a korábbi évek folyamán a munkakörülmények javulásában végbement, kedvező változás is. Ma már kielégítőnek mondható a dolgozók szociális és egészségügyi ellátása. *Időközben öltöző, mosdó, fürdő, üzemi ebédlő létesült, s az üzemi orvosi rendelőben fogászati szakorvosukat is megtalálják a kisújszállási vasutasok.* További probléma azonban, hogy a felvételi épületben levő lakásokat elsősorban nem azok a dolgozók lakják, akiknek munkája, mindennapi feladata azt megkívánná. De effajta gondok nem csupán Kisújszálláson vannak.

T. T.

Az év végéig

öt M32-es Diesel-hidraulikus mozdonyt kap a MÁV

Rövidesen új típusú Diesel-mozdony jelenik meg a MÁV vonalain. Az új mozdonyt a Ganz-MÁVAG tolató és pályaudvari rendező, illetve mellékvonali személy- és tehervonati szolgálatra alakította ki, a MÁV kívánságainak megfelelően. *Az M32-es sorozatú, DHM—6 típusú Diesel-hidraulikus gép első öt példányát az év végéig üzembe helyezik.*

A mozdony főbb műszaki adatai a következők: legnagyobb sebessége vonalon 60, tolató üzemben 22 km/óra, névleges teljesítménye 400 LE.

Az M32-esek egy részét később vonatfűtési generátorral is ellátják. Így lehetővé válik, hogy kis terhelésű személyvonatokat télen is továbbítson a mellékvonalakon.

Az M32-eseket különféle biztonsági berendezésekkel is ellátták, hogy üzemzavar esetén közvellen beavatkozással elháríthassák a veszélyt. Ha olyan rendellenesség fordul elő, amely üzemzavart okozhat, a berendezések jelzést adnak. A fékberendezés a MÁV-nál használt Knorr-rendszerű

A Vörös Újság születésnapjára

A magyar sajtó napja alkalmából, a *Vörös Újság* 53 éves születése napján, a múltra emlékezünk. Arra az újságra, amely történelmet csinált.

Ötvenhárom évvel ezelőtt, 1918. december 1-én — vasárnap délelőtt — tartotta első nyilvános gyűlését a Kommunisták Magyarországi Pártja. Ezen *Kun Béla* felolvasta a párt programját. Majd elmondta, *miért van szükség egy új típusú, forradalmi pártra.* Megemlítette az Oroszországban végbement bolsevik forradalmat, amelyben sok magyar internacionalista példamutatóan vett részt.

Kun Béla végül bejelentette, hogy pár napon belül megjelenik a párt meg nem alkuvó, forradalmi sajtóorgánuma, a Vörös Újság. Ezután felolvasta a lap munkatársainak és a kiadóhivatal vezetőjének nevét.

A Vörös Újság első száma 1918 december 7-én jelent meg 5 ezer példányban. Fél óra leforgása alatt kellett széthordani a példányokat, mert a rendőrségi elkobzás veszélye fenyegetett. Az őszirózsás forradalom ugyan kiáltotta a sajtószabadságot, ez azonban csak formálisan volt meg.

Mi tette vonzóvá a Vörös Újságot a párt és a dolgozó tömegek szemében?

Mindenekelőtt az, hogy ez a lap volt az első Magyarországon, amely teljesen megszabadult a tőke befolyásától és a cenzúrától. *Hangja megegyezett a forradalom továbbfejlesztését követelő tömegekével.* A magyar sajtóban ezelőtt ilyen hang ismeretlen volt.

A lap büszkén hirdette kommunista mivoltát, kézről kézre járt. Kollektív szervezőként toborzott sok tagot és új híveket a párt részére. A párt növekedésével gyarapodott a Vörös Újság olvasótábora. *Februárra már 40 ezerre emelkedett a példányszám. Végül pedig 350 ezer példányban jelent meg.*


VÖRÖS UJSÁG

OSZTÁLYHARCOTI

A Vörös Újság politikai súlya kezdettől fogva nagy volt. Nem csoda, hogy az uralkodó pártok és hatóságok ellenségesen fogadták. Többször betiltották egy-egy számát, de még ezzel sem elégedtek meg, megvonták tőle a papírt.

A lap általában négy oldalon jelent meg. Nemegyszer barna csomagolópapírra nyomták. Erre emlékezve írta Kun Béla a Vörös Újság tizedik születésnapján: *„A rossz papíron elhalványodhatik a festék, de nem halhat el a forradalom lüktetése..."*

Az itt bemutatott Vörös Újság első száma nemcsak a magyar sajtótörténet érdekessége, hanem történelmi jelentőségű dokumentum is.

Ugróczky Mihály

A TÁNCSICS KÖNYVKIADÓ ÚJ KIADVÁNYA:

a Brigádélet zsebnaptára

Ismét gyarapodott a szocialista brigádoknak szóló, velük és gondjaikkal foglalkozó kiadványok száma. A *Táncsics Szakszervezeti Könyvkiadó* 1972-re első ízben adja ki a *Brigádélet zsebnaptárát.* A zsebnaptár hasznos tudnivalókat tartalmaz a szocialista brigádok vezetői és tagjai számára.

A tetszetős kiállítású zsebkönyvben a naptárrész után sokféle útmutató, tájékozató szerepel. Így többek között *helyet kap benne a szocialista brigádmozgalomra vonatkozó országos érvényű, legfontosabb határozatok jegyzéke.* Ismerteti az útmutató a szocialista brigádok anyagi és erkölcsi jutalmazásának formáit, a kitüntetési rendszert és az abban meghatározott fokozatokat.

A naplórészbe bejegyezhetők a brigád legfontosabb adatai, a tagok, a kollektíva munkateljesítménye stb. Ilymódon tehát bizonyos értelemben a brigád krónikájává, naplójává is válik ez a hasznos kis könyv. A vállalások nyilvántartása nemcsak a termelő munkát fogja át, hanem kiterjed a brigád életének kulturális, művelődési és egyéb területeire is a hármas jelszó szellemében.

Közreadja a zsebnaptár a múzeumok, képtárak, színházak, turistaházak címjegyzékét. Ezzel a kulturális vállalások teljesítéséhez, a szabadidő hasznos, kulturált eltöltéséhez nyújt segítséget. *Iránymutatást ad a belföldi turizmushoz, a tervszerű és céltudatos országjáráshoz.* Jó útikalauzul szolgál mindazoknak, akik hazánk szebbnél, szebb tájaival, vidéki városaival, azok kultúrtörténeti nevezetességeivel szeretnének megismerkedni családos, vagy csoportos kirándulások keretében.

A mindennapi élet adta kérdések ugyancsak szerepelnek a zsebkönyvben. *Kinek menynyi tanulmányi szabadság jár? Mit kell tudni az elsősegélynyújtásról?* Ilyen és hasonló kérdések következtek még a Brigádélet zsebnaptár 1972. című szakszervezeti kiadványban.

Két brigád segitett

Ezúton fejezem ki köszönetemet és hálámat a miskolci vontatási főnökség létszámába tartozó villamosmozdony-vezetők *Március 21.* és *Kandó Kálmán* szocialista brigádjainak, azért a fáradhatatlan és lelkiismeretes munkájukért, amelyet családi házam felépítésénél tanúsítottak szabad idejükben.

Én is a vontatási főnökség dolgozója vagyok, s kisfiamat egyedül nevelem, ezenkívül édesanyámat is eltartom. A brigádtagok segítsége nélkül belátható időn belül szinte be sem tudtam volna fejezni az elkezdett építkezést.

Köszönetem nyilvánításával egyben azt kívánom a Március 21. és a Kandó Kálmán szocialista brigád tagjainak, hogy *éljenek boldogan szeretteik körében,* és ha tehetik, segítsenek máskor is a hozzám hasonló sorsban élő munkatársaikon.

Takács Andrásné

Népszerű a politikai tömegoktatás

a szegedi igazgatóság szolgálati helyein

A szegedi területi bizottság kulturális, agitációs és propaganda bizottsága, *Gulyás Ferenc* vezetésével nagy gondossággal, körültekintő szervező munkával készítette elő az 1971/72. évi oktatási évadot a vasútigazgatóság területén. A szakszervezet központi vezetősége oktatási irányelveinek megfelelően *már a nyár közepén megkezdte a szervező munkát.* Júliusban kultúrfelelősi, augusztusban pedig szb-titkári értekezleten határozták meg a szakszervezeti bizottságok tennivalóit.

Kihelyezett esti iskolák

A nyolc általános iskolai felnőtt oktatásban *az elmúlt évben mintegy 120 vasutas fejezte be tanulmányait.* Most az új tanévben a korábbi esztendők 10 hónapos tanfolyam kurzusaival szemben szaporodott az olyan szolgálati helyek száma, ahol öt hónaponként egy-egy osztályt léphetnek előre a felnőtt oktatásban részvevő vasutasok. *Kihelyezett esti általános iskola működik Békéscsaba, Kiskunhalas és Kecskemét állomáson.* Így munka után, a szolgálati helyen szervezett körülmények között tanulhatnak a dolgozók. E módszer elterjesztésével másfélszeresére nőtt a továbbtanulók száma. A következő tanévben azonban ennél is nagyobb, kiterjedtebb akcióra lesz szükség a fejlődés gyorsítására.

A szakszervezeti bizottságok szervezésében működő politikai tömegoktatásnak is sikere van a szegedi vasútigazgatóságnál. *Az utóbbi két év alatt megkétszerezödött a politikai tanfolyamok hallgatóinak száma. 1969-ben 97 tanfolyamon 1600-an, most az 51 szakszervezeti bizottságnál 170 tanfolyamon 3300-an tanulnak,* egy gondot fedtek fel. Eredményeként például *a szentesi építési főnökségnél 12 tanfolyamon 220 dolgozó tanul.* Nagy eredmény, hogy minden építésvezetőségnél és nagyobb munkásszálláson, a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség minden szakaszán, Kecskemét és Kiskőrös állomás minden turjában működik tanfolyam. Külön nagy figyelmet fordítottak a kis- és középszolgálati helyek dolgozói közötti politikai oktatás megszervezésére. Eredményeként ez évben 28 olyan kis állomáson indult szakszervezeti politikai tanfolyam, ahol korábban nem működött, s ahol az összlétszám csak 10—15 fő.

Kevés a propagandista

A Szeged és környéki vasutasok differenciált világnézeti, társadalmi érdeklődését a tanfolyam típusok száma és létszáma híven tükrözi. A *Társadalmunk időszerű kérdései* témából 102 tanfolyamon 1940, *A szocialista demokrácia* kérdései témából 48 tanfolyam keretében 800, a *Világpolitikai kérdések* témából 20 tanfolyamon 400 dolgozó tanul.

Még több tanfolyamot s több hallgatót is nyilvántarthatnának a szegedi területi bizottságon, *ha több jó felkészültségű propagandistával rendelkeznének.* A dolgozók kiterjedt érdeklődésének jövőbeni kielégítése s a politikai továbbképzés fejlesztése érdekében már most nagy gondot fordítanak a következő esztendő leendő új propagandistáinak képzésére.

A kilenctagú oktatási bizottság a szegedi vasútigazgatóság területét felosztotta tagjai között vonalak, szolgálati helyek szerint. A bizottság egy-egy tagja több éven át azonos területen, azonos szakszervezeti bizottságoknál segíti a politikai és általános szervező munkát. Hasznos módszer, jó elgondolás.

A szakszervezeti politikai tömegoktató munkát jól egészíti ki és a világnézeti nevelésben fontos helyet foglal el *a természettudományos ismeretterjesztés.* 1967-től évente 10 ezer hallgatója van annak a 250—270 előadásnak, melyet egyedi előadásként vagy előadás-sorozatokban tartanak különböző tudományágak képviselői, tolmácsolói a vasutasok között. A szakmai műveltség, a vasúti ismeretek szervezett terjesztésének jó keretét adják a műszaki munkásakadémiák. Szervezői a szakszervezeti bizottságok, de növelvő feladatot vállalnak e munkában a szolgálati helyek vezetői is. 1968—71 között a tanfolyamok száma nőtt, a hallgatóké pedig megduplázódott. *Jelenleg közel ezer dolgozó látogatja rendszeresen az előadásokat.*

Nem pihennek babéraikon

Bármennyire szerényen ítélik meg munkájukat a területi bizottság vezetői, *a körülményekhez mérten figyelemre méltó eredményeket értek el.* Mégsem pihennek meg a babérokon. Rendkívül józanságra vall az a felismerés, hogy a nagy szakszervezeti bizottságok a TIT megyei szervezével együttműködve maguk is megoldják természettudományos ismeretterjesztő feladatukat. Fokozott segítséget kell nyújtani azonban e munkában a kis- és középszolgálati helyek szakszervezeti bizottságainak. Ezt úgy oldják meg, *hogy a területi bizottság mellett önálló ismeretterjesztő előadói kört hoznak létre.* Jó eredmény az évi 100—150 általános felnőtt iskolai továbbtanuló. De határozott az a felfogásuk, hogy a gazdasági vezetőkkel való jobb összefogás többszörösére emelheti a jelenlegi eredményeket.

Most vizsgálják, miért csökkent az elmúlt években a könyvtárak új könyvbeszerzési összege. Nemcsak vizsgálják, de tesznek is azért, hogy több új könyv kerüljön a könyvtárak polcaira, az olvasók kezébe, mint az elmúlt évben. Területi küldött választó értekezletük útmutatása nyomán javítják a KISZ-szervezetekkel az együttműködésüket. Ettől azt várják, hogy színesebb, értékesebb, főként pedig több ifjúsági akadémiát tudnak indítani a fiatalok nagyszámú részvételével. Mindennél értékesebb, hogy hosszú távra alakították ki szervezeti keretüket, mellőzik a gyakori és fölösleges — sok helyütt divatos, de eredményt nem hozó — látszat átszervezéseket.

Így formálják a Dél-Alföld vasutasainak tudását, a területi bizottság vezető munkatársai, szakszervezeti bizottságai a szegedi igazgatóság területén.

Kovács Gy. János

Köszönet a vasutasoknak

Még tavasz volt, amikor a Magyar Nők Országos Tanácsa kiadta felhívását: Takarót a vietnami gyermekeknek!

Népünk, a társadalom valamennyi rétege — ezen belül a vasutasság nagy családja — megkülönböztetett érdeklődéssel, nagy rokonszenvvel, együttérzéssel és segítőkészséggel fordult a felhívást követően a hősiesen harcoló vietnami nép felé.

Vasutas dolgozóink, nőbizottságaink, szocialista brigádjaink egy emberként összefogtak és egyre-másra gyűltek a forintok, a takarók. A vietnami nép számára ezek nemcsak puha, jótékony meleget jelentenek. Ennél sokkal többet! Ezek a takarók a barátságot, az igazi értelemben vett emberséget, a népek szolidaritását és békeakaratát is jelképezik.

Vietnam tántoríthatatlanul küzd az emberiség legszentebb ügyéért, a szabadságért, a békéért. Hazánk békeszerető emberei kezdettől figyelemmel kísérik ezt az emberfeletti küzdelmet. Nem maradtak tétlenek és közömbösek. A legkülönbözőbb formákban és módon nyújtanak elismerésre méltó segítséget. Ezt példázza a vietnami takarómozgalom is, melynek során közel 500 darab takarót és majdnem 330 ezer forintot adtunk át közvetlenül a Magyar Nők Országos Tanácsának.

Ezen túlmenően, a vidéki szolgálati helyek egy részének adományait más szervek nőbizottságai útján juttatták el az Országos Nőtanácshoz, akik gondos csomagolás után egyenesen Vietnamba irányítják. A vasutas dolgozók ismételten bebizonyították, hisznek abban, hogy a népek barátsága, testvéri együttműködése és szolidaritása a legnagyobb erő az előrehaladásért, a békéért folytatott küzdelemben.

Minden takaró, amelyet küldünk, egy-egy jelképe annak, hogy veled vagyunk Vietnam!

Tóth Jánosné,
a Vasutasok Szakszervezete nőbizottságának vezetője

Tizennyolc nő egy brigádban

Szerencsés véletlen, hogy vonatunk is abban az időpontban érkezett Debrecenbe, amikor a *„Zrínyi Ilona"* brigád tagjai — azaz az állomás személypénztárának dolgozói — kicsit szusszanni tudnak, délelőtt 11 tájban.

Életükről, hétköznapjaikról *Pataki Elekné* brigádvezető és *Nagy Sándor* pénztárfőnök — az állomás mind a négy brigádjának készséges segítője és szakmai tanácsadója — felváltva informálnak.

A létszám a régi

— 1964-ben alakultunk, s rövid időn belül szocialista üzemrész lettünk — mondja Patakiné. — Az utóbbi három évben személyi változások ugyan történtek nálunk, de a létszám a régi: *most is 18-an vagyunk.* A kilépők helyett fiatalok: *Tamási Dezsőné, Kállai Ferencné* és *Palotai Katalin* „frissítették fel" a brigádot.

— Könnyen beilleszkedtek-e a közösségbe?

— Nagyon is hamar — veszi át a szót Nagy Sándor. — A 18 éves Palotai Kati például, a személypénztári vizsga letétele után már három hét múlva önállóan dolgozott, ami bizony elég ritka a szakmában. De a többiek is gyorsan beletanultak; *igaz, a régiek vállvetve segítettek az újaknak.*

— Ki hogyan képzi magát?

— *A kötelező szakvizsgával mindenki rendelkezik. Ótnek érettségije van, hárman — a levelező tagozaton — most készülnek rá. Máthé Lászlóné pedig második félévét végzi a tisztképzőn,* s példáját az idén érettségizettek közül, ketten szándékoznak követni. Az meg természetes, hogy kivétel nélkül szakszervezeti oktatásban: a *Világpolitikai kérdések* című tanfolyamon vesznek részt.

— De az „egyébbel" sem kell szégyenkeznünk — szól közbe Patakiné. — *Színházba, moziba — ötünknek: filmmúzeumi bérlete van — nagyon szeretünk járni. Őszintén mondom, olvasni sem azért szoktunk, mert vállaltuk. Tíz tagunk például az állomás könyvterjesztőjének állandó vásárlója.*

8133 forint a takarékban

— *Mindenben segítjük egymást* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Kovács Sándorné* alapító tag. — Soha nem felejtem el a brigádnak, hogy amikor a nyáron hirtelen megbetegedtem, az egész télre szánt baracklekvárnak valót befőzték helyettem. De nem csupán egymással törődünk: *megalakulásunk kezdetétől patronálunk egy állami gondozott kislányt.* Nagyon szeretjük, és amikor csak lehet meglátogatjuk, felváltva kihozzuk a hét végére. *A nevére szóló takarékbetétkönyvbe már 8133 forintot gyűjtöttünk össze.*

— Gondjaik?

— Főként az állomásépület rossz beosztása miatt adódnak — válaszolja Pataki Elekné. — Az utasok rohannak, a jegyért állók sora pedig akadályozza őket. Így mindenki ideges, és ingerültségüket sokszor rajtunk töltik ki. Nekünk még ilyenkor is a lehető legtürelmesebbnek kell lenni. Hogy ez így van, azt a panaszkönyv is bizonyítja: *1971-ben a hét bejegyzés közül, egyetlenegy sem kifogásolta a pénztárosok viselkedését. Pedig közel 5 millió darab jegyet adunk el havonta!*

— A tizennyolc nő egymással hogyan fér meg? — fordulok Nagy Sándorhoz, úgyis mint pénztárfőnökhöz, úgyis mint „patrónushoz".

— Mindenhol előfordulnak apróbb súrlódások, ez a munka hevében természetes. De véleményem szerint *ez a kollektíva nagyon jól együtt van.* Szorgalmasan dolgoznak, mindenben segítik egymást, és ha adódik is néha köztük összekoccanás, hamar elsimítják.

— Miért jó brigádtagnak lenni? — kérdezem Kovácsnét.

— *Sokkal jobban egymáshoz tartozunk, mint azelőtt.* S ez nemcsak a munkában, de az egymás iránti megbecsülésben is nagyobb emberi rangot ad...

L. Simon Zsuzsa



— Ugye, elégedett velünk? — kérdi Kovács Sándorné a patrónustól: Nagy Sándor pénztárfőnöktől.
(Purt Gusztáv felvétele)

Debrecenben már népszerű

a konténeres áruszállítás

Hálákodnak a debreceni ipari és kereskedelmi vállalatok a vasútnak, dicsérik a kezdeményezést, a szállítótartályos fuvarozás népszerűsítését és bevezetését.

A *Magyar Gördülőcsapágy Művek* szállítási ügyintézője például azt mondja: — *Az idén, mióta a vasúti konténerforgalom előnyeit kihasználjuk, havonta mintegy 20—30 ezer forint értékű csomagolóeszközt takarit meg vállalatunk...*

Nem remélt eredmények

Az egyik debreceni iskola tantestületének véleménye így hangzik: — Bámulatos az a gyorsaság, amellyel a konténerbe rakott árukat a vasút eljuttatja a címzetthez. Ennek köszönhetjük, hogy a Budapesten készített tankönyveket a nyomtatástól számított 24 órán belül megkapta a város minden iskolája az új oktatási év megkezdése előtt...

A helybeli *Centrum Áruház* szállítási osztályvezetője eképpen nyilatkozik: — Őszintén megmondom, hogy mi kezdetben idegenkedve fogadtuk a MÁV kereskedelmi szolgálatának ajánlatát, amikor a konténeres szállítás előnyeire hívta fel a figyelmünket. A végén mégis megpróbálkoztunk az ajánlott módszerrel, *és nem remélt eredmények birtokába jutottunk.* Azóta a rakva érkező szállítótartályokat — amelyek az árukat, iparcikkeket előállító vagy forgalmazó vállalatoktól, tehát „háztól házig" hozzánk érkeznek — meg is rakjuk nyomban a visszatérő göngyölegekkel...

Hasonló elismeréssel beszélnek tapasztalatalkról a *Textilnagykereskedelmi Vállalat*, a *Műanyaggyár*, a *Gumiipari Vállalat* debreceni gyárának illetékesei is. Az *Alföldi Nyomda* vezetői pedig a konténeres nemzetközi szállítás előnyeit méltatják, miután hétnyolc darab szállítótartályt raknak meg egyenként 20—24 tonna súlyban, különféle nyomdaipari termékekkel — főként gyermekeknek készített kifestő- és meseskönyvekkel — egy angol cég címére.

Megteremtették a feltételeket

De vajon mit mond minderről *Németh József* főtanácsos, Debrecen állomás kereskedelmi állomásfőnök-helyettese, aki az egyik legfőbb szorgalmazója volt a konténeres szállítás népszerűsítésének, elterjesztésének?

— Most egy éve annak — emlékezik Németh József —, hogy a debreceni vasutigazgatóság kereskedelmi osztályával karöltve megbeszélésre hívtuk össze mintegy 30—40 helybeli vállalat megbízottját, és rámutattunk a Budapest-Józsefvárosban már régebben alkalmazott és a világszerte mindjobban tért hódító szállítási mód előnyeire. *A kezdeményezés sikerrel járt*, s az előfeltételek megteremtésével, az azóta elért eredményekkel tovább növeltük a vasút jó hírét, tekintélyét...

— Mi kellett az előfeltételek megteremtéséhez?

— *Először is a MÁV Autófuvarozási Főnökség helyi kirendeltségének bevonásával gépkocsi-bázist alakítottunk ki.* Jelenleg öt teherautó áll rendelkezésre a vasúton érkező szállítótartályok helyszínre fuvarozásához, de szükség esetén több járművet is igénybe vehetünk. Az átrakáshoz egy tíztonnás darut állítottunk be. Tekintettel azonban arra, hogy az úgynevezett 20—30 lábas konténerek súlya rakottan lényegesen nagyobb, nemrég kaptunk ígéretet egy 40 tonnás daru beszerzésére. *Sajnos, a teljesítménynek egyelőre határt szab az is, hogy a gépkocsik nyolctonnások*, de talán ebben a vonatkozásban is sikerül majd előbbre lépnünk. A szállítótartályokból egyelőre elegendő a 75 darabos készletünk, csak hó végén, vagy a negyedévek lejártakor fordul elő, hogy az igényeket nehezen tudjuk kielégíteni. A rendelkezésre álló konténerek állandó mozgásban vannak, továbbításukhoz mindig a kijelölt gyorstehervonatokat használjuk fel. *Kezdetben inkább csak Budapest-Józsefváros—Debrecen viszonylatban szándékoztuk a konténerforgalmat bevezetni, most azonban már Miskolcra és Győrbe is elég rendszeres a „konténer-járat"*. Sőt, most már Nyíregyházára és Hajdúböszörménybe is vállalunk szállítótartályos fuvart gépkocsival, vagyis vasútra való átrakás nélkül. Ezt inkább csak akkor, ha a fuvaroztató fel visszaútban is rakott tartályokat küld a debreceni telephelyre. A jelek szerint hamarosan Székesfehérvár és Pécs viszonylatában is sikeres lesz a próbálkozásunk...

Akik a legtöbbet tették

A szervező és felvilágosító munka legjobb „apostolai" közé sorolják Debrecenben Németh Józsefen kívül *Felcser László* felügyelőt, aki az igazgatóság kereskedelmi osztályán dolgozik, s naponta érdeklődik, intézkedik a szállítás zavartalansága érdekében. Az állomásiak közül *Bálint Domokos* fuvarozásszervező, *Kondorosi Pál*, *Csényi Sándor* és *Czipó Lászlóné* darabáru irányítók nevéhez fűződnek a konténerforgalom kiváló eredményei. Ez utóbbiak jó munkáját a rendes negyedévi prémiumon felül 500—500 forint jutalommal ismerte el a szakszolgálat vezetősége. Ők azonban még sokkal többet akarnak tenni az új módszer elterjesztéséért. Már van is újabb javaslatuk:

— *A vállalatokat meg kell győzni arról is, hogy saját érdekükben korszerű fogadó raktárakat létesíteni.* A szállítás gyorsaságát ugyanis a tartályok lassú kirakása (pincékbe vagy emeletekre cipelése) kedvezőtlenül ellensúlyozza. Ezen kívül a gépkocsivezetőket, mint árukísérőket, anyagilag érdekeltté kellene tenni a rakodási és a menetidők rövidítésében, valamint a mellékdíjak növelésében. Szállítsanak tehát egy-egy szolgálatukban több árut, és szükség esetén intézkedjenek a gyorsabb rakodás érdekében. Ha pedig a fuvaroztató hivatalos darabszámlálást kér, ők képviseljék ebben a minőségben is a vasutat...

Úgy látszik, Debrecenben valóban mindenki kész többet tenni a jó ügy, a máris népszerűvé vált módszer további elterjesztése szolgálatában.

Kovács József

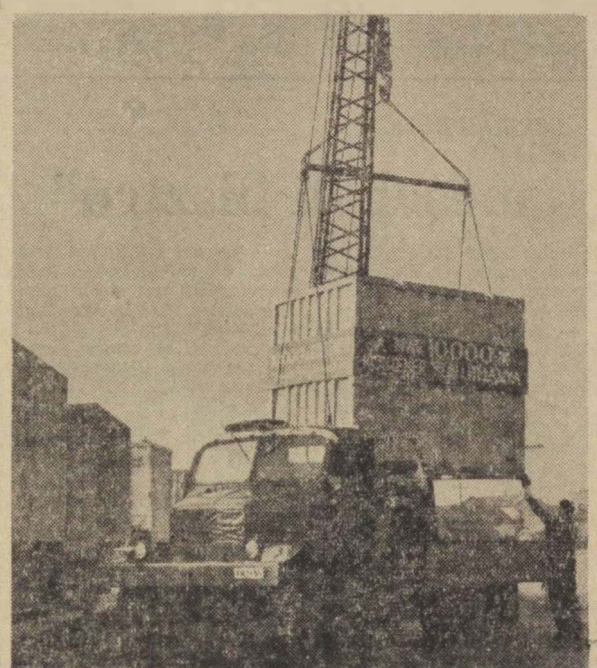
Teljesítették ez évi tervüket

Debrecen-Fatelep állomás dolgozói november 13-ra teljesítették évi szállítási tervüket. A december 31-ig előirányzott 47 300 tonnával szemben az említett napig 48 050 tonna árut szállítottak.

A jól összehangolt munkát *Szigetvári Gábor* főtanácsos, állomásfőnök szervezi, irányítja. A kiváló szállítási eredmény ezen kívül *Balázs Árpád* forgalmi szolgálattevő bronzkoszorús szocialista brigádja, valamint az *Üveges Imre* által vezetett ezüstkoszorús szocialista brigád nevéhez fűződik.

Kiss János

A TÍZEZREDIK



Ünnepélyesen indították útnak november 19-én Budapest-Józsefváros állomásról a MÁV tízezredik konténer-szállítmányát. Feladója: a Centrum Áruház. Rendeltetési helye: Miskolc.

(Laczkó Ildikó felvétele)

MÉG EGY „NEKIFUTÁSRA":

Két és fél millió tonna

A szegedi igazgatóság dolgozói felmérték szállítási feladataikat

A *szegedi vasútigazgatóság* dolgozói az év háromnegyed részében bizonyos árufélességekből 317 000 tonnával kevesebbet szállítottak a tervezettnél, ugyanakkor más, hasonlóan fontos árucikkek fuvarozása 341 000 tonnával meghaladta a tervezett mennyiséget. A visszaesést tulajdonképpen nem a tervszerűtlen munka okozta, hanem elsősorban annak tulajdonítható, hogy az *algyői olajmezők* termékét az idén már a vasúti tartálykocsik helyett *távvezetéken* juttatják el rendeltetési helyére. A legutóbbi termelési tanácskozáson ismertetett adatok is mutatják az igazgatóság dolgozóinak jó munkáját.

Az év háromnegyedében például az összes mozdított árutonnára vonatkozó tervét 23 688 tonnával túlteljesítette az igazgatóság. A belföldi áruforgalomhoz előirányzott 230 580 vasúti kocsi helyett is „csak" 224 081 vagont vettek igénybe az állomások, mert egy-egy kocsit átlagosan 16,63 tonna áruval terheltek az előirányzott 16,43 tonnával szemben.

A kedvező eredmények ellenére is *nehéz feladatok várnak év végéig az igazgatóság dolgozóira*, ha sikeresen akarják zárni az 1971-es esztendőt. *Az utolsó negyedévben összesen 2 millió 600 ezer tonna áru elszállításáról kell gondoskodniok.* Szerepel ebben mintegy 180 000 tonna kavics, 90 000 tonna tégla, 400 000 tonna cukorrépa, háromnegyed millió tonna tranzitáru és még több más nagy mennyiségű küldemény. Ennek a szállítási feladatnak a részleteit beszélték meg a dolgozók az év utolsó termelési tanácskozásain, számolva azzal is, hogy a téli időjárás mindannyiuktól fokozott helytállást, igényesebb munkát követel.

Sziládi Sándor

Kinek van helye közöttünk?

Húsbavágóan fájó cikk jelent meg az *Élet és Irodalom* október 16-i számában. Csoóri Sándor *Sötétség, világosság* című írása. Látszólag nem nagy ügyről szólt. Csak arról, hogy amikor Székesfehérvárról Budapestre utazott, a másodosztályú kocsik rosszul voltak kivilágítva. A rossz világítás miatt nem tudott olvasni, ezért átment a jól kivilágított első osztályba. A jegyvizsgáló természetesen 20 forint pótdíjat követelt tőle, amelyet — írása szerint — akkor sem hajlandó megfizetni, idézem: *„ha itt helyben vértanúságra kárhoztatnak"*. A becsületes vasutasok — szerencsére ők vannak többségben — nem emiatt tiltakoznak, hanem azért, mert az író önvallomása szerint már akarata ellenére *„túlérzékenységi nyavalyába"* esett, s ha vasutast lát, ösztönösen görcsberándul, s ha vonatot, elönti az epe. *Ha valakinek görcsberándul a keze, ne irjon a vasutasokról, még akkor sem, ha író az illető, mert ez a legkitünőbb irásnak is értékét veszi, hitelét rontja.*

Első olvasás után rögtön meg akartam válaszolni Csoóri cikkét, de előbb helyesnek láttam utánanézni: *mi az igazság, hol is tartunk jelenleg a kulturált személyszállítással.* Kiderült, hogy a valóság sokkal szomorúbb annál, mint amilyen képet *Csoóri Sándor* festett írásában.

Sajnos, nemcsak az utasok rongálják, teszik tönkre a vasúti kocsikat, lopják ki a villanykörtéket, vágják föl a bőrüléseket, hanem a vasutasok között is akadnak olyanok, akik rongálják a berendezéseket, hanyagul bánnak a rájuk bízott értékekkel, bántó hangon beszélnek az utasokkal.

Mit sem ér a nagy arányú műszaki fejlesztés, a vasútvillamosítás, a megnövekedett vonatsebesség, értéktelenné válik a közvélemény szemében a sok új mozdony és kocsi, *ha a vasutasok magatartása nem követi a változásokat, ha akkor is sötétben hagyják a vasúti kocsit, amikor csak egy kézmozdulatba kerülne a villany felgyújtása, s akkor is dideregni hagyják az utast, ha csak a fűtésszabályozó emeltyűjét kellene megfordítani.* Százszor megírtuk és azt tanítják az oktatótisztek is, hogy az utazóközönséggel úgy kell bánni, mint vendéggel, *mert utazás közben mi vasutasok vagyunk a vendéglátók és az utasok a vendégek.* Mi magunk is hamar kifordulnánk az ajtón, ha vendégségbe hívnának, s szíves szó helyett durva hangon förmednénk ránk a vendéglátónk. Csakhogy a vonat megy, az utas ki sem fordulhat az ajtón...

Nem a jelentések adatai, hanem saját tapasztalataim győztek meg arról, hogy *a budapesti nagy személypályaudvarokra az esti órákban érkező, illetőleg onnan induló vonatok nagy része valóban sötét.* Igaz, hogy Csoóri Sándor cikkétől eltérően ezeken a vonatokon első osztályú kocsik is közlekednek sötétben. Néhány kalauzkocsiban, pedig olvan állapotok uralkodtak, mint a mondabeli *Augias istállójában.* Ime, erre is egy-két adat:

Az egyik, *Kálkápolna—Kisterenye* között közlekedő vonat kalauzkocsijában a kályha nem volt már meg, az ablakok és ajtók kiszerelve, összetörve, az akkumulátorszekrény az akkumulátorokkal együtt darabokba szétesve, a kocsi belsejében leírhatatlan bűz és szemét. *Miskolc-Tiszai pályaudvaron* egy kéttengelyes, vasvázasított személykocsit szükségből kalauzkocsivá alakítottak át. A kocsinak minden ablakát kiverték, az átjáróajtókat kiszakították, a párnázott üléseket leszerelték, egy sarokba összedobálták, az égőket kihajigálták. *Kik tehették?* A kalauzkocsikban nem tartózkodhatnak utasok. Egyébként a miskolci igazgatóság az év első felében 1071 ablakot, 9 függönyt, 112 szappanadagolót, 12 824 izzólámpát, 126 éjjeli lámpát, 110 világítási kapcsolót és megannyi más felszerelési tárgyat pótolt, *összesen 239 229 forint értékben.*

Mire jutunk így? Igaz, hogy teljesítményeink már 1975-ben járnak. Az év első 10 hónapjában 1,5 százalékkal, *közel kétmillió tonnával teljesítettük túl a magasabb árutonna-tervet, de a nyereségtervünkből 96 millió forint hiányzik.* Ebben a 96 millióban benne van a rengeteg árukár, a kocsik és felszerelések vandál pusztítása és mindaz, ami fölösleges kiadást, elpazarolt összegeket, az ablakon izzólámpák formájában kidobott ezreseket jelenti. *A veszteségoldalra könyvelhetjük a 107 milliós üzemanyag-túllépést* és azt, hogy Miskolc-Tiszai pályaudvar—Budapest-Ferencváros között egy irányvonat 17 rendkívüli megállást produkált. (Ráadásul még menetrendszerűen is indult, ami egyéb kérdést is felvet!) Az is ide tartozik, hogy egy 50—60 kilométer alapsebességű vonat utazási sebessége 22,3 km, de a tényleges sebessége 17,6 kilométer.

Sorolhatnám még az adatokat, de értelmetlen volna. Értelmes csak egy dolog lehet: *sürgősen változtatni a közömbös, hanyag emberek magatartásán.* Igaz, hogy munkaerőhiánnyal küzdünk, de annyira nincs munkaerőhiány, hogy ki ne vethetnénk sorainkból a népvagyon herdálóit és azokat, akik nemtörődömségből mérhetetlen kárt okoznak a becsületes vasutasok hírnevének. Sokkal nagyobb lelkiismeretességet kell megkövetelni önmagunktól. Aki elfelejtette a szolgálati esküjének szövegét, annak felidézem egy fél mondatát: *„... kötelességeimet pontosan, lelkiismeretesen és a nép érdekeinek szolgálatával teljesítem..."*

Aki nem így dolgozik, annak nincs helye közöttünk!

Bermann István

Ne érjen véget

A SZAKMAI KI MIT TUD

Hasznos, nagy érdeklődést kiváltó kezdeményezés volt a budapesti vasútigazgatóság idei *Ki mit tud?* szakmai vetélkedője. Jó lenne, ha a döntővel nem zárulna le a vasutas dolgozók effajta nemes versengése, hanem országos méretekben kiteljesedne a verseny. Más szóval: *a többi igazgatóság is követhetné a budapesti példát.*

Véleményem szerint egy tanulságot azért érdemes lenne figyelembe venni. Azt, hogy a versenyzők utasításonként ne egy-egy kérdésre válaszoljanak. A verseny ugyanis így lehetőséget adott ahhoz, hogy aki gyengébben tudta az utasítást, de az egyetlen kérdésre véletlenül jól válaszolt, tovább jutott. Aki viszont tökéletesen elsajátította az ismereteket, de az egyetlen kérdésre kis hibával válaszolt, kiesett a selejtezőn, vagy a középdöntőn. Más szóval: *egy kérdésből nem lehet pontosan megállapítani, hogy ki mit tud?*

Legyen tehát a verseny valóban vetélkedő, s minden kategóriában — a beosztáshoz, munkakörhöz szükséges utasításokból egyenként — 3—5 kérdésre adjon választ a versenyző. Ezáltal a döntő küzdelem még színvonalasabbá válhatna.

Földi József

Hely van, de helyjegy nincs

— *Első osztályú helyjegy már nincs* — mondotta november 10-én a Keleti pályaudvar pénztárosa a 2308. számú *Lillafüred Expressz* utasainak.

Útközben azonban kiderült, hogy az első osztályú kocsiban mindössze 2—3 személy utazott. Az ilyen esetek láttán joggal méltatlankodik a közönség, s igaza van, amikor napirenden kéri a MÁV illetékeseit: *fokozottan ellenőrizzék a helyjegyek kiadását, illetve elosztását.*

Esetleg érdemes lenne feljogosítani a jegyvizsgálókat arra, hogy az igénybe nem vett ülőhelyeket az indulás előtt vagy menet közben kapott tájékoztatás alapján *legjobb belátásuk szerint, de felelősségtudattal az utazóközönség rendelkezésére bocsássák.* Ez mind a vasút, mind az utasok érdekét egyaránt szolgálná.

KITŰZÖTT CÉL:

az „abszolút" elsőség

Kiváló eredmények a miskolci járműjavitóban

Bár a MÁV Miskolci Járműjavító Üzemet eddig tízszer tüntették ki és az utóbbi években is mindig teljesítette az ország nyolc vasúti járműjavító üzemére kiszabott feltételeket, minden esztendőben akadt olyan üzem, amelyik valamelyik feladat teljesítésében jobbnak bizonyult. Most, a harmadik negyedév eredményeinek ismeretében azonban a miskolciak úgy érzik, hogy talán sikerül a *Kiváló üzem* címet a feltételek maximális teljesítésével elnyerni.

A bizakodásra okot ad a fenntartási költség kereteinek megtartása, a teherkocsik terven felül teljesített javítása, az alkatrészeknek a tervezettnél nagyobb mérvű és jobb minőségű gyártása. Ugyancsak sokat mondó eredmény, hogy a teherkocsiknak az üzemben eltöltött ideje — a beérkezéstől a forgalomba újbóli kiadásig — az előző évekhez képest több mint egy nappal csökkent. A termelékenység növekedése, ami a helyes létszám- és bértömeggazdálkodást is tükrözi, csaknem 7 százalékkal haladja meg a tervezett mértéket.

A miskolci járműjavító dolgozói is számolnak azonban azzal is, hogy év végéig még sokminden történhet, s nagyon kell igyekezniök, ha ki akarják vívni az abszolút elsőséget az erős mezőnyben.

Pál István

A munkavédelem a termelés szerves része

Műszakiak, orvosok tanácskozása a szolnoki járműjavítóban

A meghívó Szolnokra invitált, ahol a Vasutasok Szakszervezete, a járműjavító és a szolnoki MÁV-kórház műszaki, munkavédelmi, orvosi ankétot rendezett. A tanácskozás résztvevői és előadói között szerepeltek a MÁV Vezérigazgatóság vasútegészségügyi és járműjavító szolgálatának vezetői, az ország nyolc járműjavítójának igazgatói, főmérnökei, munkavédelmi szakemberek, szakszervezeti aktivisták és a tanácskozás megszervezésének kezdeményezője: a szolnoki MÁV-kórház igazgatója és orvosi kara.

Elgondolkoztató statisztika

Miért éppen a szolnokiak vállalkoztak az ankét megszervezésére?

— *A szolnoki MÁV-kórház és a járműjavító vezetői indokolatlanul magasnak tartották a balesetek számát az üzemben, illetőleg az ország nyolc járműjavítójában* — kaptam kérdésemre a választ és még néhány számadatot, amelyeken valóban érdemes elgondolkozni.

A szolnoki járműjavítóban 1970. első félévében ezer dolgozó közül 33, ez év első felében 22 sérült meg üzemi baleset következtében. *A statisztika kedvező, de a műszakiak és az orvosok mégis úgy vélik, hogy tovább lehet csökkenteni a balesetek számát.* A Szolnokon öt éve működő MÁV-kórház igazgatója korábban a járműjavítóban volt üzemorvos és ma is azt vallja, hogy a kórház akkor tevékenykedik igazán a dolgozók érdekében, *ha a műszakiak szakismeretét párosítják az orvosi gyakorlat tapasztalataival.* Így sok embert meg lehet óvni a szenvedéstől, sok családot a beteg hozzátartozót féltő aggodalomtól és az üzemi érdek is az, hogy egészséges dolgozók termeljenek a járműjavítóban. Ha már az üzemi... deknél tartunk, érdemes megemlíteni, *hogy a járműjavítók 16 ezer dolgozója közül ez év első tíz hónapjában mintegy félezren szenvedtek üzemi balesetet*, ami a vasútnak több mint 11 ezer munkanap kiesést jelentett.

A zajártalom is veszélyes az emberre

A tanácskozás központi témája tehát a társadalmi termelés legfontosabb tényezője, *az ember volt.*

Az ankét keretében szó esett a Diesel- és villamos vontató járművek javításával összefüggő baleseti veszélyforrásokról, a zajártalomról, a színdinamika alkalmazásáról, a vegyi anyagok felhasználásának munkavédelmi feltételeiről, a munkavédelem és a termelés kapcsolatáról, az áramütés elleni védekezésről, valamint arról, hogy a műszaki üzemszervezésnek milyen szerepe és feladata van a balesetek megelőzésében. A szolnoki MÁV-kórház orvosai elsősorban azokról az orvos-egészségügyi, baleset-megelőzési, munkavédelmi kutatások eredményeiről számoltak be, amelyeket egy évtizede rendszeresen folytatnak a járműjavító dolgozóinak körében.

Az elhangzottakból tanulságként mindenekelőtt azt kell leszűrni, *hogy a munkavédelem a termelés szerves és elengedhetetlen része.* A járműjavító üzemeknél sem tervezni, sem programozni, sem javítani, gyártani, beruházni nem lehet a munkavédelem állandó figyelemmel kísérése és a szabályok maradéktalan betartása nélkül. A munkát befolyásoló tényezők rövid vagy hosszú ideig lehetnek hatással az emberre. Az előbbire példa lehet az áramütés, a másodikra jellemző a hosszú ideig tartó fizikai erőkifejtés, a zaj, a világítás, a rezgés-rázkódás, a színösszetétel, a balesetvédelmi berendezések és azok korszerűsége, valamint ezek hasznosságának felismerése, tudatos alkalmazásuk, használatuk.

Többen foglalkoztak azzal, *hogy a munkakörnyezet befolyása a munka biztonságára igen jelentős.* Nemcsak azért, mert a környezet maga is tartalmaz általában balesetveszélyeket, hanem azért is, mert jelentékeny élettani és lélektani hatással van a dolgozókra, befolyásolja az idegrendszert, a figyelmet, a reakciókészséget.

A dolgozók az üzemek egy részében *egyáltalán nem törődnek például azzal, hogy a zaj milyen ártalmakat okozhat.*

A zaj éppen olyan veszélyes, mint a levegő szennyezettsége, alattomos veszedelem. Az ipar nagyarányú fejlődésével, a járművek és a különféle gépek elterjedésével az embert szinte mindenütt zajhatás éri. A zajforrások közül a legtöbb olyan, amely az egészségre többé-kevésbé káros és a baleseti veszély növekedését is eredményezi. *Olyan munkahelyen, ahol a zaj egy bizonyos mértéket meghalad, a zajártalmat foglalkozási ártalomnak kell tekinteni.* Az 1970. *január 1-én életbe lépett 29/1969. (VIII. 31.) Kormányrendelet kártalanításra igényt adó foglalkozási betegségként ismeri el a zaj okozta halláskárosodást.* A baleseteket előidéző okok között általában nem szokták felsorolni a zajt, viszont a zaj is okozója lehet baleseteknek, mert elvonja a figyelmet, fokozza a fáradságot, kimeríti az idegeket.

A munkahelyi zajártalom elleni védekezés műszaki jellegű, megelőző intézkedései természetesen korlátozottak, de szóvá tették azt is, hogy a meglevő módszerek alkalmazása sem kielégítő.

Hatásos módszer a példamutatás

Jellemző volt a tanácskozás azon megállapítása, hogy a munkavédelem és a nevelés egymástól elválaszthatatlan. *A nevelés egyik leghatásosabb módszere a vezetők példamutatása.* Hiába a legmeggyőzőbb szó, ha a vezető hanyag a maga tevékenységében, ha szónokol például az ívhegesztőknek a védőszemüveg fontosságáról és ő védőszemüveg nélkül áll a dolgozó mellé az ívhegesztési folyamatot figyelni.

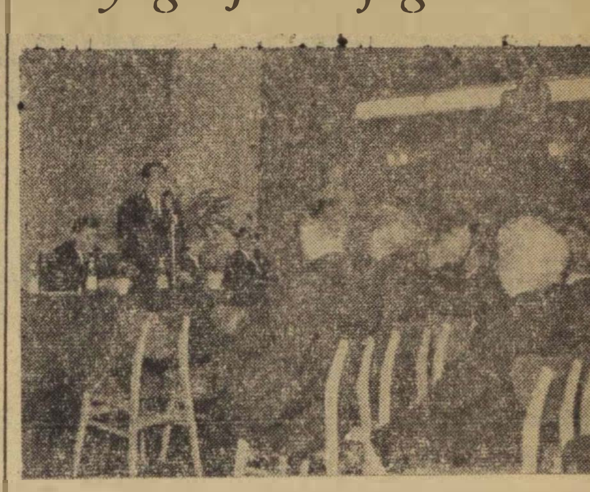
A hasznos tanácskozás zárszavában *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára arról szólt, hogy a MÁV- és a szakszervezet vezetői nagy gondot fordítanak a munkavédelemre. Ez anyagiakban is megmutatkozik. *A negyedik ötéves terv során 2,5 milliárd forintot költenek a nehéz, fizikai munkák gépesítésére, a munkakörülmények javítására, egészségügyi létesítményekre, munkavédelemre.* Ez az összeg nem csökkenthető és felhasználása a szakszervezeti bizottságok felelősségteljes érdekvédelmi feladata. A tanácskozást azért tartotta hasznosnak, mert továbbfejlesztése volt az üzemekben dolgozó műszakiak és ez egészségügyi dolgozók egyre aktívabb kapcsolatának. *Hangsúlyozta, hogy a dolgozók egészségügyi ellátása a betegség megelőzésével kezdődik.* Ez akkor lehet hatékony, ha a műszaki vezetők rendszeresen tájékoztatják az üzemorvosokat a termelési folyamatokról és az ezekből várhatóan következő munkaártalmakról. Felhívta a figyelmet a MÁV-nál dolgozó 6000 munkavédelmi őr hasznos tevékenységére, akik az egészségügyi dolgozókkal együtt sokat tehetnek a dolgozók egészséges munkakörülményeinek megteremtéséért.

Megvallom, az ankét előtt kétségeim voltak: sikerül-e műszaki dolgozóknak orvosokkal vitatkozni a munkavédelem kérdéseiről és fordítva. A tanácskozás eloszlatta a kétségeket. A műszaki szakemberek egyre jobban ismerik az üzemi, orvosegészségügy problémáit, és az orvosok is otthonosan mozognak az üzemben.

A krónikás csak egyetérthet azzal az előadóval, aki így fogalmazott: *„A munkavédelem olyan feladat, amelyet sohasem lehet befejezettnek tekinteni.”*

Kőhidi László

Nyugdíjasok fogadása



Kilencven idős vasutast fogadott november 20-án dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója. A közelmúltban nyugdíjba vonult, részben külszolgálati munkakört betöltött vasutasok közül huszonnyolcnak miniszteri dicséretet adott át, hatvankét nyugdíjast pedig vezérigazgatói dicséretben részesített. Képünk a fogadáson, a vezérigazgatóság kultúrtermében készült.

(Laczkó Ildikó felvétele)

A CSEHŐ HELYÉN:

„mesebeli bisztró”

Szekszárdon jártam, s nem mulasztottam el megtekinteni az Utasellátó Vállalat helyi kombinátját.

— *Három és fél millió forintba került ez a kis meseország* — tájékoztat *Bíbor Gezáné*, a helyettes üzletvezető.

A régi „csehó”-nak — ahová az egykori törzsvendégek jóformán csak azért jártak be, hogy felhörpintsék szokásos féldecijüket — már nyoma sincs. Amikor a söntést az átépítés előtt bezárták, vezetője — *Németh Antal* — nyugdíjba vonult. Bizony, tizenkilenc évén át szolgált itt a pult mögött. Hívták ugyan — *„Gyere Tóni bácsi, új üzletet kapsz”* —, de ő nem fogadta el az ajánlatot.

— A régi szeretőt elvesztettem, mit kezdjek most már egy újjal? — kérdezte. — Mire megszoknám, úgyis mennem kellene...

Szóval, az új egység elkészült, és az Utasellátó területi kirendeltségének vezetőket kellett keresnie az üzemhez. Jöttek is a jelentkezők, de olyan magas anyagi követelésekkel, hogy *Pengősi Gyula* igazgató a bérfeszültség elkerülése céljából jobbnak látta, ha nemet mond. Megoldásképpen, merész tervvel: *három megbízható, rutinos „sofőrt” állított a „kormánykerékhez”, akik már sok-sok évet töltöttek el a szakmában „karamból” nélkül.* Így kapott ismét állandó munkalehetőséget *Lovas Kornél, Bársony Gezáné* és *Morvai Géza.* Közülük az első kettő 1970 decemberében, az utóbbi ez év márciusában vonult nyugdíjba. Most tehát ők az új vendéglátó kombinát vezetői.

A napi bevétel eddigi rekordja 22 000 forint. Am, hogy mennyi lesz, ha az üzlet igazán beindul, azt még sejteni sem lehet. Minden esetre, a három üzletvezető már terv szerint neveli az utódokat, hogy tavasszal immár végérvényesen nyugdíjba mehessenek.

— *Nagyon örülünk állomásunk bisztrójának* — mondja a szekszárdi vasutasok nevében *Kovács Zoltán* állomásfőnök. — S különösen örülök a magam részéről annak, hogy a hagyományos „gyümölcslevek” — szilva, cseresznye, barack — az újabbakban — mint a citrom, málna, narancslé — nálunk is mél[...] vetélytársra leltek...

Horváth Kálmán

Dicséret a gyorsaságért

Komárom állomás szakszervezeti bizottsága vezetőségi ülésen dicsérte meg a tt-bizottság mellett működő *segélyezési albizottságot.* Az év eddig eltelt időszakában a segélyezési albizottság *Tüske Sándor* gyorsárus raktárnok vezetésével a legeredményesebben dolgozott.

Október 1-ig 87 dolgozónak 29 850 forint rendkívüli segélyt utalt ki, s *a segély iránti kérelmeket lelkiismeretesen, körültekintően bírálták el* az albizottság tagjai. Elvük az, hogy *kétszer ad, aki gyorsan ad.*

Csongrádi Mihály

Megjegyezzük

Jól látható jel a bal ütköző felett!

Az OPW-kocsik kezelésének végrehajtási utasítása világosan megmagyarázza, hogy a közös teherkocsiparkhoz tartozó valamennyi vasút a vagonok bal ütközője fölött feltünteti azt a határidőt, amikorra a kocsinak a soron következő vizsgálat elvégzése céljából a tulajdonos vasútra vissza kell érkeznie. Például: *OPW 11. 3. 71.* Ezt a feliratot vizsgálati jelnek nevezzük.

Az utasítás azt is határozottan leszögezi, hogy *„az OPW-teherkocsik kezelése során a vizsgálati jelre fokozott gondot kell fordítani.* Ha a vizsgálati jel szerinti határidő 14 napon belül letelik, akkor a kocsit 918—716 mintájú bárcával kell ellátni, amelyen a „sérült” felirat helyére a „vizsgálatra” szót kell beírni. Az ilyen bárcával ellátott OPW-teherkocsi kizárólag a honos vasútra rendelt küldeménnyel rakható meg. *Megfelelő küldemény hiányában az ilyen kocsit üresen kell haza küldeni, s még csak OPW-kiegyenlítés vagy kocsikisegítés fedezésére sem szabad felhasználni.”*

De miért kell idézni az utasítást? Sajnos, alapos oka van. A műszaki kocsiszolgálat, a kocsiintézőségek dolgozói, kocsirendezők, vonatkísérők gyakran nem törődnek az előírással, s a hanyag munkából számos bonyodalom származik. *Havonta nem kevesebb, mint 200 olyan lengyel, csehszlovák és NDK-beli OPW-kocsi érkezik Curtici, vagy Lökösháza állomásra kiegyenlítésként, illetve kisegítésként, amelyeket a CFR, vagyis a román vasút kénytelen visszautasítani a vizsgálati határidő lejárta miatt.* Ennek következtében a MÁV is kénytelen a kocsikat az egész országon át ismét fölösleges költséggel visszafuvarozni Sturovóra.

Mindez elkerülhető, ha *Budapest-Ferencváros, Rákosrendező, Szob, Szolnok, Békéscsaba* és a többi vonatösszeállító állomás dolgozói lelkiismeretesebben végzik szolgálatukat. Ezért idéztük az utasítást.

Pacz József

Zavartalan a budapesti vasutasok tüzelőellátása

Az elmúlt években gyakori volt a budapesti vasutasok panasza: *késve kapják meg téli tüzelőjüket.* 1970 novemberében még több mint 1400 családnak nem szállították haza idejében megrendelt tüzelőjét. Később is akadozott az ellátás. A budapestiek tüzelő házhozszállítását a józsefvárosi szertárfőnökség végzi. *Németh József* főfelügyelőtől érdeklődtünk: — *Milyen az idei ellátás, hogyan halad a házhozszállítás?*

— Az elmúlt évek kedvezőtlen tapasztalataink tanulságát a MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság illetékesei és mi is levontuk. A múlt évben ilyenkor naponta százával csengett a tüzelőt sürgető telefon. Közel másfélezer család idejében befizetett tüzelőjét még nem tudtuk leszállítani. *Most örömmel adhatok számot arról, hogy ez évben november 15-re a kisebb dolgozólétszám ellenére közel 7000 budapesti vasutascsaládnak egymillió 423 ezer mázsa háztartási tüzelőt szállítottunk haza.* Ezzel a mennyiséggel minden előjegyzett tüzelőt leszállítottunk. Hátralékunk nincs. A napokban leadott megrendeléseket is két-három nap alatt szállítjuk. Nyugodt, jól szervezett ütemben folyik a tüzelőellátás.

— Milyen gépi erő áll rendelkezésre a házhoz szállításban? — kérdeztük.

— *A budapestiek tüzelőjét 7 tehergépkocsival 15 dolgozó bonyolítja le.* A gépkocsik teherbírása ugyan nőtt, de műszaki állapotuk romlott, sok kívánnivalót hagy maga után. A tüzelőtulajdonosok időnkénti panasza a program szerinti leszállítás késedelme miatt is ebből ered. A munkáskollektíva kiváló. A 15 dolgozóból 13 a törzsgárda tagja. Hűséges, szorgalmas munkások. *Bíró József, Csilló János, Krasnyánszki József, Szücs Ferenc, Mészáros József* és *Sándor*, de a többiek is kötelességtudó emberek. Ez évben például egyetlen fegyelmi eljárást, büntetést vagy dorgálást sem kellett kiszabni. A Kresnyánszki József vezette József Attila szocialista brigád csak úgy, mint a Bíró József vezette Gagarin brigád, az ezüstplakett várományosai. *Nemes vetélkedés van a brigádok, a dolgozók között.*

Nehéz dolguk van az embereknek. *Napi 25 fuvart bonyolítanak.* 45—50 családhoz kopogtatnak a jól ismert köszönéssel — a tüzelőt hoztuk. Ők is, a tüzelőtulajdonosok is, mindjobban elégedettek. Havi 2500—3500 forint között keresnek. Igaz, hogy nem ritka az olyan nap, amikor egyenként 60—80 mázsa terhet hordanak.

— Mire számíthatnak, akik ezután veszik igénybe a tüzelő-házhozszállítást Budapesten?

— Megfelelő készletről gondoskodtunk és a feltöltést is folyamatosan végezzük. *Jelenleg 925 tonna szén és 1979 tonna fa van készletünkben.* Van tatai kockaszenünk, berentei darabos és kocka, egercsehi, NDK-brikett és közel 200 tonna koksz is — fejezte be Németh József szertárfőnök.

k. gy. j.

Tizenegyes névadó



Tizenegy gyermek névadó ünnepségét rendezték meg november 19-én a Vasúti Főosztályon. A szakszervezeti bizottság nevében Tóth Györgyné dr. szb-titkár köszöntötte az ünnepelteket. Képünkön: a kicsinyek és a névadó szülők.

A KISZ-KONGRESSZUS TISZTELETÉRE

Ünnepi műszak a Landler-járműjavítóban

Szokatlan dologra figyeltek fel a november 13-i szabad szombaton a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzemének környékén lakó emberek: kinyitott az üzem előtti újságárushódé. Többen meg is kérdezték az újságárusnőt, hogy minek köszönhető ez, de ő csak annyit tudott válaszolni: *„Valamiféle ünnepi műszak van a Landlerban."*

A KISZ-bizottságon már sokkal többet tudhattunk meg. *Száka István* titkártól.

Sokan segítettek

— Azért határoztuk el, hogy ma kongresszusi műszakot tartunk, mert ezekben az órákban kezdődött a vasasszakszervezetben a KISZ budapesti küldöttértekezlete. *Az ünnepi műszak szervezésében sokan segítettek.* Ma az idősebbek együtt dolgoznak az ifikkel.

— Hány tagja van a KISZ-szervezetnek?

— *210 ifjúkommunistánk van, de több mint 400 KISZ-korú fiatal dolgozik az üzemben.*

— És hányan lehetnek benn?

— *Sokkal többen, majdnem ezren.*

— A kerületi küldöttértekezleten miről adtak számot?

— *Varró Piroskával, az egyik alapszervezeti KISZ-titkárral képviseltük az üzemet. Én arról beszéltem, hogy milyen gond a fiatalok megtartása a munkásszállás hiánya miatt.* Képzelje, a vidéki fiú feljön Pestre, itt kitanulja a nehéz kazánkovács-, öntő-, szerkezeti lakatosszakmát és azután hazamegy csak azért, mert a vállalat nem tud megfelelő szállásról gondoskodni. *Az albérlet és az ágybérlet rendkívül drága és silány a tanulóintézetek kollégiumához képest.* A másik gondunk; amiről a Pirl szólt: *a lakáshelyzet.* Kerületünkben, Rákospalotán sok az üres, beépítetlen MÁV-telek. Ennek ellenére nem kapunk, hiába szaladgálunk fűhöz-fához. Pedig az építkezőknek pénzük is lenne.

Nem titkolják, hogy a mostani kongresszusi műszak eredményének egy részét telekvásárlásra szeretnék fordítani. Erről beszélt *Petővári László* párttitkár is.

— *Igen, ezen a gondon sürgősen segíteni kell.* Ez egy kicsit a jövőnket is jelenti. Bár, nem tudják az emberek, hogy mire megy a mai pénzük, olyan jó hangulatban dolgoznak, amilyennel ritkán találkozunk. Különösen magával ragadó a fiatalok lelkesedése.

Karcsi bácsi példát mutat

Még mindig az új irodaházban járva a szakszervezeti bizottságot keressük. *Szatmári József* és *Tóth István*, az szb függetlenített munkatársai éppen leveszik pufajkájukat és kifújják magukat a kiadós, reggeli szemle után.

— *A műhelybizottsági titkárokon keresztül szerveztük ezt az akciót* — mondják. — Azt tapasztaltuk, hogy a felhívást sokan megértették és komolyan veszik. A fiatalok és idősek egymást segítve dolgoznak az üzemrészekben.

A kovácsműhely olyan, mint bármelyik hétköznapon. A fiam, szürke porfüggönyön keresztül átvilágít a kálvhák vakító fénye. *Surányi Károly*, a gyár egyik legrégibb dolgozója szintén a fiatalokról beszél:

— *Elsőként jelentkeztem erre a műszakra, mert tudtam, hogy példát kell mutatni.* Még a szabolcsi és a hajdú-bihari ipari tanulók is itt maradtak, csakhogy részt vehessenek a munkában. Nem akartam előttük szégyenben maradni. 50 darab fogantyút hajlítottunk közösen, én végeztem az előmunkálatot.

A fiúk ott mosolyognak az idős szakember körül, tetszik nekik, amit Karcsi bácsi mond, és ahogyan mondja.

— *Azt se felejtse ki, hogy az alapszervezet KISZ-titkára már hajnalban megköszönte részvételünket. Ez nagyon jólesett!*

Teljes létszámmal

A kormányszelepjavító üzem ifjúsági szocialista brigádja ezen a napon teljes létszámmal dolgozik. *Válóczi Pál* brigádvezető arról tájékoztat, hogy meglesz a tervezett 110 százalék. De nem is ez a döntő, hanem az az egység és összefogás, ahogyan a javarészt nőkből, háziasszonyokból álló kollektíva serénykedik. A brigád egyetlen tagja sem sajnálta a szabad szombatot.

— *A nagymamát kértem meg, hogy vigyázzon a gyerekre* — mondja *Kertész Kálmánné*. — Bejöttem, pedig otthon is lett volna mit tennem. Ilyenkor van nálunk a hét végi mosás, a takarítás és a főzés.

— Mit szólt a férje?

— *Azt mondta, majd segít, mert megérti, hogy be kellett jönnöm. Mind a ketten pártiagok vagyunk.*

Visszafelé a betonozott úton *Száka István* KISZ-titkár karon ragad és két overallos fiatalemberhez visz, akik csövet szerelnek a földes udvaron. Elmondja, hogy a fiúk most végzett mérnökök.

— *Megszoktam már a társadalmi munkát* — mondja *Földesi Ferenc*. — Miskolcon sokat kellett építkezni. Ezenkívül minden évben részt vettem valamelyik építőtábor munkájában.

— *En minden nyáron itt dolgoztam az üzemben* — vette át a szót Erdősi Gábor. — *1966-ban kaptam ösztöndíjat a járműjavítótól.*

A kongresszusi műszak végére Fenyvesi István igazgató is előkerült a műhelyekből.

— Ma kitettek magukért a dolgozók. Hogy mást ne mondjak, az idén már 600 darabbal több kormányszelepet készítettünk, de legalább ezerre volna szükség a MÁV-nak. Az idei tervünkkel jól állunk. Ám a vasút még többet kíván tőlünk. Ezt a törekvést támogatta a fiatalok által kezdeményezett műszak, és ez adja meg jelentőségét is.

Molát Ferenc

Főjavítás soronkívül

Az emberek lassan gyülekeztek az óriási csarnokban. Középen egy nagyteljesítményű, piros Diesel-mozdony állt, s az elején egy kis táblát erősítettek rá, ezzel a felirattal: *„A MÁV Északi Járműjavító Üzem fiataljai a KISZ VIII. kongresszusa tiszteletére védnökséget vállaltak e mozdony soron kívüli főjavítása felett".*

— Mi ennek a vállalásnak a története? — kérdeztük Nyulász János szervező titkártól.

— Még az év elején, amikor a XII-es gyárrészleg KISZ-alapszervezetének munkatervét készítettük, ötlött fel bennünk a gondolat, hogy méltó felajánlást teszünk a kongresszus tiszteletére. *Így határoztuk el, hogy társadalmi munkával felújítunk egy súlyosan sérült mozdonyt.* Ez a gép most itt áll előttünk. A teljes felújításhoz kereken 7000 munkaórára volt szükség, ezért nagyon megörültünk, amikor felajánlásunkhoz az üzem valamennyi ifjúsági alapszervezete csatlakozott...

A körülbelül egymillió forintos termelési érték létrehozásában a KISZ-fiatalok 4000 óra társadalmi munkát végeztek, a többit az idősebb dolgozók „adták hozzá". A november 12-én megtartott ünnepség tehát mind a fiatalok, mind az idősebbek közös „kongresszusi eseménye" volt. A megnyitó beszédet *Nyulász János* tartotta. Bejelentette, hogy a mozdony főjavítása a vállalt határidőre készült el, majd a XII/1-es KISZ-alapszervezet nevében *Kenyér István* köszönte meg a dolgozók és az üzem társadalmi szerveinek önzetlen segítségét. Ezután *Kiss István*, a járműjavító KISZ-titkára méltatta a fiatalok országszerte tapasztalható helytállását, végül átadta a mozdonyt a szolnoki vontatási főnökség képviselőinek. A szolnokiak nevében *Novák Ferenc*, a mozdony leendő vezetője mondott köszönetet.

— Ez a mozdony: *jelkép!* — mondotta az ünnepség befejeztével kialakult beszélgetés során Görbicz Sándor igazgató. — A fiatalok és idősebbek, valamint a járműjavító és a vontatási dolgozók összefogásának, tiszta szándékának, akaratának jelképe, egyben pedig ifjúsági politikánk helyességének ékes bizonyítéka is. Jó érzés volt tapasztalni, hogy üzemünk dolgozói szívüket-lelkűket adták a munkához...

Közben az M62—115-ös Diesel-mozdony újjávarázsolva kigördült a szerelőcsarnokból.

Schäffer Jenő

Hegyeshalomban

a község is magáénak vallja a vasutasok művelődési házát

A budapesti területi bizottsághoz tartozó 26 művelődési intézmény egyike, nyugati országhatárunk közvetlen közelében, *Hegyeshalomban* működik. Épülete az utóbbi időben már nem felelt meg az igényeknek. A körülményekhez képest azonban falai közt mégis tartalmas népművelési tevékenység folyik. Hegyeshalomnak egyedüli intézménye ez a művelődési ház, amelynek feladata a 650 létszámú vasutasság, s ezentúl mint egyedülálló és közös fenntartású intézmény — a község egész lakossága kulturális igényének kielégítése.

Munkájában mind a hagyományos, mind az újszerű népművelési formák megtalálhatók. *Ez évben 198 rendezvényt tartottak eddig, s a látogatók száma meghaladta a 20 ezret.* Mostoha körülményeiket áthidalva igyekeztek a lakosság valamennyi rétegének művelődési lehetőséget biztosítani.

Nők akadémiája

A művelődési ház tevékenységében fontos helyet kap a politikai oktatás segítése. Ott működik a pártszervezet szervezésében indított marxista-leninista középiskola és a vasutasok szakszervezeti politikai iskolája is.

Az ismeretterjesztésben nagy figyelmet fordítottak a réteginyények kielégítésére. A nők két csoportban vesznek részt a *Nők akadémiája* előadássorozaton. A fiatalok részére pedig ifjúsági akadémia sorozatot indítottak.

Az ifjúsági klub 125 taggal működik, s munkatervében heti kétszeri kötött témakörű foglalkozás szerepel. *Vasárnaponként zenés klubdélutánon szórakozhatnak.* Jól megtalálják a fiatalok hasznos időtöltésüket a különféle szakkörökben is.

Az intézményen belül működő fotoszakkörnek 25 tagja van. Tervezik modellező, kézimunka és honismereti szakkör beindítását.

Eredményes munkát végez a 78 tagú diákklub, amelyet ez évben szerveztek. *Célja a segítségnyújtás az iskola és a szülők számára a gyermekek iskolán kívüli nevelésében.* Programjában szaktanár irányítása mellett matematika-, kémia-, fizikakorrepetálás, kirándulás és sportfoglalkozások szervezése, filmelőadás szerepel. Ebben segítséget nyújt a játékklub szórakozást nyújtó eszközeivel.

Rendelkezésre áll a művelődési ház különféle családi és más jellegű csoportos rendezvények lebonyolítására is. A társadalmi megmozdulások, ünnepségek, nyugdíjasbúcsúztatók rendre itt kerülnek megrendezésre.

Az összefogás szép példája

A tartalmi munka továbbfejlesztésének lehetőségeit nagyban gátolta a létesítmény állapota. Ezen igyekezett segíteni a szakszervezet, amikor a budapesti területi bizottság megemelt pénzügyi keretéből rendelkezésére bocsátott *280 ezer forint támogatáson túl — tekintettel a rossz körülményekre — további 100 ezer forintot adott tető- és épületfelújítási, illetve átalakítási munkálatokhoz.*

A példamutatást a helyi községi tanács sem nézte tétlenül 125 ezer forinttal járult hozzá a kivitelezéshez. *Az összefogásnak ez a szép példája biztosítja, hogy a tartalmi munkában további klubok — archív filmklub, magnós klub, öregek és nők klubja stb — szervezőjének,* s klubhelyiségekkel, illetve korszerű eszpresszóval gazdagodjon az intézmény, amelynek felszerelési és berendezési tárgyait a helyi ÁFÉSZ, illetve az SZMT biztosítja.

Terveik között szerepel egy követésre méltó új kezdeményezés, mely szerint a művelődési házhoz tartozó nagy telekrész és egy épület alkalmassá tételével az idén jégpályát létesítenek, a fiatalság örömére.

Szőnyi Lajos

Képzőművészeti kiállítás a klubkönyvtárban



Vasutas látogatók a tárlaton
(Husi József felvétele)

A vasutasok körében nemes hagyományai vannak a képzőművészeti alkotók és a dolgozók baráti találkozójának, amelynek révén egyre közelebb kerül egymáshoz a művész és a dolgozó ember. Ezeknek a hagyományoknak a szellemében kezdeményezte a Szakszervezetek Hajdú-Bihar megyei Tanácsának kulturális bizottsága — a Képzőművészek Szövetsége kelet-magyarországi területi szervezetének közreműködésével — a III. Üzemi Tárlat megrendezését a vasutas dolgozók körében.

A vasutasszakszervezet debreceni területi bizottsága örömmel vette a kezdeményezést és a *Debrecen* állomás szakszervezeti bizottsága kezelésében levő szakszervezeti klubkönyvtár helyiségét jelölte ki a képzőművészeti alkotások bemutatására.

A vasutas dolgozók nagy érdeklődéssel fogadták a kultúrnevelési határozatok ezirányú gyakorlati megvalósítását, mert a kiállított művek hűen tükrözték a jelenkor szocialista valóságát.

A III. Üzemi Tárlatot *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára nyitotta meg. Méltatta a munkás—művész találkozások jelentőségét, s hangsúlyozta, hogy *a dolgozókban élénk az érdeklődés a képzőművészeti alkotások iránt.* csak fel kell tárni előttük a művészeti alkotások belső törvényszerűségeit, hozzá kell segíteni őket az alkotások eszmei tartalmának és sajátos kifejezési formáinak megértéséhez.

Ez alkalommal tizennyolc képzőművész mutatta be alkotásait. Az érdeklődésre jellemző, hogy a kiállítást közel ezer vasutas tekintette meg. A szocialista brigádtagok spontán, szívből jövő — minden sznobizmust nélkülöző — őszinte érzésekből fakadó megnyilvánulásai és vendégkönyvi bejegyzései igazolták, *hogy érdemes volt a jól összeválogatott alkotások tárlatát megrendezni.*

A sikert a szakszerű tárlatvezetések is elősegítették. Mindezek alapján azt mondhatjuk, hogy a Képzőművészek Szövetségének kelet-magyarországi területi szervezete a szakértelemmel rendelkező műbarátok táborának szilárd bázisává vált. Kiválóan alkalmas arra, hogy területünkön a vizuális kultúra fejlesztésének egyik legfőbb szószólója legyen. A tárlat bíráló bizottsága nívó-díjjal jutalmazta *Tilless Béla 1919* című alkotását.

Kocsis Gyula

AKTUÁLIS PORTRÉ

egy kongresszusi küldöttről



November első felében befejeződött a KISZ-bizottságok választása, majd a budapesti és a megyei küldöttértekezleteken megválasztották a kongresszusi küldötteket. A KISZ december 8-án összeülő VIII. kongresszusán két vasutas fiatal, *Kiss Alajos*, a soproni csomópont csúcsvezetőségének titkára és *Mester József*, a békéscsabai csomóponti KISZ-bizottság titkára képviseli — szavazati joggal felruházott küldöttként — a vasutas fiatalokat. Kettőjük közül ezúttal Kiss Alajost mutatjuk be olvasóinknak.

— *Én nem vagyok jó riportalany* — szerénykedett a KISZ-titkár, amikor megtudta, hogy interjú készül vele. — *Még fiatal vagyok, eddig nem sok említésre méltó esemény történt velem.*

Ha csak vasutas pályafutását vennénk figyelembe, valóban nem lehetne róla szenzációs riportot írni. De nem is ezzel a céllal kerestük fel, hanem azért, hogy mint kongresszusi küldöttet bemutassuk olvasóinknak. Honnan indult el? Hogyan, mivel érdemelte ki a nagy megtiszteltetést? Ezekre a kérdésekre vártunk feleletet.

— *A nyáron múlt 12 éve, hogy Sopron GySEV állomásra kerültem gyakornoknak.* Hamarosan katonai behívót kaptam, de e tényleges szolgálat letöltése után visszamentem munkahelyemre és folytattam ott, ahol abbahagytam. *Dolgoztam, sportoltam, tanultam.* 1965-ben a MÁV Tisztképző Intézet levelező hallgatója lettem. Még ugyanabban az évben az állomás KISZ-alapszervezete titkárának választottak. Ekkor már a kereskedelmi szolgálatnál voltam.

— Nem volt egy kicsit sok, munka után edzésre járni, KISZ-munkát végezni, tanulni?

— *Őszinte legyek?* — kérdezte, szinte önmagától. — *Nem volt olyan problémám, hogy mivel töltsem szabad időmet.* Szerencsére ez az állapot nem tartott sokáig. 1967-ben befejeztem tanulmányaimat a tisztképzőn. Egy év múlva pedig abbahagytam az aktív sportolást, szögre akasztottam a labdarúgó-cipőket. Így kellett döntenem, ha azt akartam, hogy a munkámban és a KISZ-szervezet élén egyaránt megálljam a helyem.

Ez az elhatározás egy fiatal ember józan gondolkodására vall. *A mércét magasabbra tették és ez magával hozta a nagyobb követelményeket.* A tisztképző elvégzése után ugyanis nemcsak rangja — intéző lett —, hanem beosztása is nagyobb elfoglaltságot, felelősségteljesebb munkát kíván. Megválasztása után, mint KISZ-titkár pedig azt a feladatot kapta, hogy minél több fiatalt vonjon be az ifjúsági szervezetbe.

Hogy Sopron állomás KISZ-fiataljai jól választottak, amikor Kiss Alajosra bízták a titkári teendőket, azt ma már számos eredmény igazolja. Csak két adatot hadd említsünk: *az alapszervezet létszáma hamarosan duplájára emelkedett és eredményes munkájukért megkapták a KISZ Központi Bizottságának dicsérő oklevelét.*

Kiss Alajos nem sokáig volt alapszervezeti titkár. Az előző választásokon a csomópont csúcsvezetőségének élére került, majd a városi KISZ-bizottság is tagjává választotta. A csomóponton három MÁV és három GySEV KISZ-alapszervezetben 210 fiatal munkáját fogja össze a 9 tagú vezetőség segítségével. Tagja a GySEV vállalati szakszervezeti tanácsának is. *Nős, hat és fél éves kislánya van. Eredményes munkájáért kétszer kapott Kiváló dolgozó jelvényt. Tavaly megkapta a KISZ KB aranykoszorús jelvényét, s mint a városi KISZ-bizottság honvédelmi sportfelelősét, pedig a Haza szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozatával tüntették ki.*

A közelmúltban lezajlott választásokon, mind a csomóponton, mind a városi KISZ-bizottságon újból bizalmat kapott, majd Győrben, a megyei küldöttértekezleten beválasztották a kongresszusi küldöttek tagjai sorába.

— Számított rá?

— *Őszintén szólva nem. De nagyon boldog vagyok, hogy ezt is elértem...*

(Visi)

GAZDAG PROGRAM VÁRJA

a havas lejtők „lovagjait"

Bemutatjuk a vidék legjobb síszakosztályát

A *Gyöngyösi Vasutas SC* síszakosztálya az utóbbi években mind többet hallat magáról. Az 1970—71-es síszezonban a szakosztály versenyzői a különböző korcsoportokban és versenyszámokban tíz magyar bajnokságot nyertek, ezenfelül nyolc ezüst- és hét bronzérem jutott még a gyöngyösi versenyzőknek. A legértékesebb sikerüknek az északi összetett felnőtt csapatverseny megnyerését tartják. A vidéki bajnokságok 80 százalékán is a GYVSC versenyzői osztoztak...

A közelgő síszezon alkalmából látogatást tettünk a GYVSC-nél. *Horváth Béla* edző adott tájékoztatást a versenyzők felkészítéséről, a célkitűzésekről, a szakosztály fejlesztéséről és a további feladatokról.

Alapozás három szakaszban

A száraz alapozást már május 15-én megkezdték. Az első szakasz május 15-től június 19-ig tartott, a második június 20-tól szeptember 2-ig, a harmadik pedig szeptember 3-tól december elejéig tart... *Közben gyakorlás a műanyag ugrósáncon, „csúszkálás" a tülevélen és előkerültek a kerekes sítalpak is...* Augusztus 9-én nagyszabású kerekes síversenyt rendezett a GYVSC, amelyen lengyel versenyzők is indultak. A *Gyöngyös—Mátrafüred* között megrendezett versenynek közel tízezer nézője volt.

A GYVSC versenyzőinek továbbra is az északi összetett lesz a fő versenyszámuk. A következő keretek készülnek a téli versenyekre. Északi összetett felnőttek: *Kiss György, Szép Ernő, Vasziljevics András* — válogatott kerettagok —, valamint *Hidvégi László* és *Palumbéli László*. Északi összetett ifjúsági és serdülők: *Kun István, Szanyi György* — a serdülő nyári kupa győztese speciálugrásban —, *Kiss Imre, Szabó György, Bordás Bertalan, Kovács Sándor, Varga Balázs* és *Sánta József*. Nagyságú ugrók: *Szép Ernő, Vasziljevics András, Kiss György, Hidvégi László* és *Palumbéli László*. Speciális futás és biatlon: *Bardóczi László* — válogatott kerettag —, *Jeszenszki László, Kiss Imre* és *Bordás Bertalan*. A versenyzők naponta edzenek, a válogatottak két edzéssel többet végeznek társaiknál. Október 29-től november 7-ig *Zakopánéban* és *Szczyrkban* voltak edzőtáborozáson az ugrók. Itt a lengyel és a román válogatott kerettagokkal közösen készültek. A második csoport pedig december 3-tól december 21-ig készül majd Lengyelországban.

Az edző bízik fiaiban

A GYVSC versenynaptárából kitűnik, *hogy a havas lejtők „lovagjainak" gazdag programot állítottak össze.* Az országos és vidéki bajnokságon kívül még számos versenyen rajthoz állnak a kitérőgyáriak. Január 29-én és 30-án a GYVSC rendez nagyszabású versenyt. Nem hiányoznak majd a *Dózsa Tibor* hagyományos ugró-emlékversenyről sem, amelyet januárban bonyolítanak le. Márciusban részt vesznek egy lengyelországi és egy NDK-beli versenyen is...

Horváth Béla edző elmondotta, hogy a versenyeken becsületes helytállást vár tanítványaitól. Céljuk az, hogy az országos bajnokságon a múlt évihez hasonlóan jól szerepeljenek. Tisztában vannak azzal, hogy a fővárosi nagy egyesületek anyagilag kedvezőbb helyzetben vannak, mint a GYVSC és versenyzőiknek többet is tudnak biztosítani... *Mégis azt remélik, hogy a gyöngyösi fiúk tehetségük és küzdeni akarásuk révén elérik azt, hogy az egyesületek közötti összesített rangsorban sikerül megtartaniuk az előkelő negyedik helyet.*

Kerekes sípályát építenek

A GYVSC-sportlétesítmények hiánya a javarészt társadalmi munkában épített *22 méter magas igelit műanyag sánc.* Ez ideális edzési lehetőséget biztosít a síugróknak még nyáron is... Ezenkívül Mátrafüreden tülevelű pályán gyakorolnak. *Az igen költséges kerekes síből is található tizenkét pár a szertárban.* Jelenleg építés alatt áll a kerekessí-pálya, amely a tervek szerint a jövő év őszére készül el. A hatalmas betonelemeket most helyezik el a sportlétesítmény város felőli részén. Az elemeket majd betonnal összedolgozzák. Ezután az 500 méter hosszú pálya aszfaltborítást kap. A későbbiek folyamán majd műanyag szőnyeget borítanak a pályára, hogy a hóviszonyoknak megfelelő terepen gyakorolhassanak a versenyzők.. **Szigetváry József**

Naponta tíz perc torna

A szegedi számviteli főnökség munkahelyein november 9-e óta naponta tíz percet tornáznak a dolgozók. A munkahelyi testnevelés bevezetése első napjának délutánján *dr. Kardos Alajos* főiskolai testnevelő tanár, majd *dr. Engedi Mária* üzemorvos, *Molnár József* munkavédelmi előadó és *Hegedüs Jenő*, a területi bizottság sportbizottságának vezetője tájékoztatta a dolgozókat a mindjobban terebélyesedo testnevelési mozgalom lényegéről, a munkaközi torna egészségügyi előnyeiről. Az előadást mintegy 40 dolgozó hallgatta meg nagy figyelemmel és érdeklődéssel.

Dr. Kardos tanár előadása után mindjárt felszólította a jelenlevőket, hogy néhány gyakorlatot végezzenek el vele együtt. *A tízperces gyakorlatra mindenki szívesen vállalkozott, s annak nyomán máris kitűnő hangulat alakult ki.*

Engedi doktornő szavait is még meggyőzőbbé tette az a bejelentese, hogy ő maga is részt venne a napi tornákon, ha a dolgozók meghívnák ezekre. Ajánlata kedvező fogadtatásra talált, *s a doktornő elvállalta a napi tornagyakorlatok levezetését is.*

A dicséretes kezdeményezés sikerében szerepe volt a szakszervezeti bizottság tagjainak is. Miután megértették a mozgalom jelentőségét, *személyesen beszélgettek el a dolgozókkal*, s részt vállaltak a rendszeres tornázás feltételeinek megteremtésében.

Ezek után mi mást írhatnánk e sorok végére:

— Egészségükre váljék a torna! S kívánjuk a jó folytatást!

Elkészült a jövő évi túraprogram

Csillagtúra a Duna-kanyarban és a Mecsekben

Vasutastalálkozó a tatai Fényes-forrásnál

A Vasutasok Szakszervezete mellett működő *természetbarát szakbizottság* november elején ülést tartott, amelyen már az 1972. évi programot állították össze. Eszerint *a szakbizottság három nagyobb megmozdulást rendez a jövő évben.* Május 6-án és 7-én csillagtúrával kezdik a szezont. A *Duna-kanyarban*, pontosabban a visegrádi Fellegvárban találkoznak a szakosztályok. Szeptember 2-án és 3-án pedig a *Mecsekben* rendeznek csillagtúrát.

Az év legkiemelkedőbb rendezvénye azonban a vasutas természetbarát találkozó lesz. 1972. június 17—19 között, amelyet ezúttal a tatai *Fényes-forrás* mellett tartanak. A táborból bejárják a *Vértes* és a *Gerecse* hegység legszebb turista útjait és mód lesz arra is, hogy a vasutas turistákat érdeklő és érintő időszerű, speciális problémákat megbeszéljék a szakosztályvezetők értekezletén.

Hagyomány már az is, hogy a vasutasnapot követő vasárnapon a Börzsöny aljában, *Kóspallag* mellett fakadó vasutasforrásnál jönnek össze azok, akik a melegebb időben sem restellik hátukra venni a sokszor terhes, de mindig hűséges vándortársat, a hátizsákot.

A tájékoztatást *Trencsényi Zsigmondtól*, a Vasutas Természetbarát Szakbizottság tagjától kaptam, aki elmondta még azt is, hogy jelenleg 30 vasutas természetbarát szakosztály működik az országban, körülbelül 3000 taggal. Van olyan szakosztály, amelyiknek 300, de akad olyan is, amelyiknek csak néhány tagja van.

A MÁV Tervező Intézet természetbarát szakosztálya, például — amelynek Trencsényi Zsigmond a vezetője — 230 tagot számlál és sok-sok túra rendezésével az idén aktív évi mérleget zár a vezetőség.

Hogy csak egy-két túrát említsünk az idei programból: *30 fővel önálló túrát vezettek a Tátrába*, kisebb csoportok jártak más baráti országokban és néhányan Olaszországban, sőt Spanyolországban is.

A szezon vége felé közeledve a turisták most már egyre inkább beszorulnak a négy fal közé. Ilyenkor jön el a diavetítéssel egybekötött élménybeszámolók ideje. Nagy várakozás előzi meg azt az összejövetelt, amelyen *Cholnoky Tamás* mérnök, a szakosztály tagja, 3 éves közép-afrikai munkájáról és barangolásairól, az ottani turisztikai érdekességekről tart előadást a szakosztály tagjai és az érdeklődő vendégek előtt.

Zámbó István

A kupa végleg gazdára lelt

Kispályás labdarúgó bajnokság Debrecenben

A szakszervezet területi bizottsága évek óta, immár hagyományosan megrendezi a *debreceni vasútigazgatóság* szolgálati helyeinek kispályás labdarúgó-bajnokságát. A döntő mérkőzéseket az idén november 7-e tiszteletére játszotta le a hat legjobb csapat.

A MÁV debreceni építési főnökség gépállomásának csapata veretlenül végzett az első helyen, s mivel már négy alkalommal megnyerte a bajnokságot, véglegesen elhódította a vándorkupát. Második helyen végzett *Nyíregyháza* állomás csapata, a harmadik pedig *Püspökladány* állomás lett. A döntőben szerepelt még (a végleges helyezés sorrendjében): *Mátészalka, Záhony* és *Karcag* állomás.

A területi bizottság egyébként mind a hat döntőbe jutott csapatot megjutalmazta, és egy-egy futball-felszereléssel ajándékozta meg őket. Az elismeréshez hozzátartozott az a szívélyes hangulatú, sportbarátí hangulatban lezajlott megvendégelés is, amelyen a részvevők dicsérték *Deme Gyulát*, aki évek óta lelkes szervezője és irányítója a tömegsport-mozgalom részét képező kispályás labdarúgó-bajnokságnak.

Búcsú az idős brigádtagoktól

A *nagykanizsai* pályafenntartási főnökség magasépítményi szakaszának szocialista brigádjai meghitt, baráti hangulatú összejövetelen vettek búcsút tíz nyugdíjba vonuló munkatársuktól. Elsőként *Kiss György*, a műhelybizottság titkára köszöntötte a távozókat és azok családtagjait, a brigádtagokat, majd *Torma Ignác*, a főnökség vezetője méltatta a nyugdíjba vonulók több évtizedes helytállását. Az elismerés és a tisztelet hangján búcsúzott munkatársaitól *Horánszki Emil* szakaszkezelő pályamester is, és átnyújtotta a szocialista brigádok és a szakszervezet ajándékait.

KÁR, KÁRR, KÁRRR!

Különös jelenségre figyeltek fel a szegedi József Attila Tudományegyetem ornitológusai. Szeptember óta egyre keresebb varjú, galamb és egyéb madárféle látható a város környéki téeszek szántóföldjein. Régi tapasztalat pedig, hogy ekkortájt, az őszi szántások idején a madarak mindig csapatosan kísérték a szántó-vető embereket, majd a traktorokat, vetőgépeket, eleséget kutatva a porhanyós földben. Most azonban hiába figyelik, lesik a madarakat naphosszat, létszámuk megcsappant.

A nagy körültekintéssel megszervezett kutatómunka végre megfejtette a titkot. A tudósok megállapították, hogy a madarak napkelte után mindenünnen útrakelnek, s elrepülnek Szeged-Rendező pályaudvar irányába. A vágányhálózat fölött néhány száz méter magasságban először köröket írnak le, majd a reggeli vonatcsoport kihaladása után letelepszenek a sinpárok közé.

A további megfigyelés tisztázta azután a madarak közötti békés együttélés okait is. Kiderült, hogy erre a pályaudvarra naponta érkeznek Csongrád megye csanádi részeiből búza, árpa, tengeri és napraforgó magokkal rakott vagonok, amelyeket a kocsirendezőknek át kell sorozniuk a ceglédi vonalon futó vonatokba. Mivel azonban az őszi forgalmi verseny egyik legfőbb célja a gyors munka, bizony csattognak az útközök, megcsúszznak a rinfúza-lapok, s az ajtók hasadékain vígan szóródik a földre a rakomány. Így azután mindig terített asztal várja az égi lakmározókat. Mire a nap leszáll, az állomáson másnap reggelig már nyoma sincs a nagy arányú szóródásnak.

Nem állíthatom biztosan, mert én is csak félfüllel hallottam, hogy az állomás három tolató brigádja szocialista szerződést kötött a galambtenyésztőkkel, valamint az Állatvédők Egyesületével. Ebben a vasutasok vállalták a magszóródások felszámolását.

Szóval, ez nem biztos, de az kétségtelen, hogy a madarak hálásak, és együttműködnek a tolatósokkal, hiszen azok között is vannak madarak.

Jómadarak...

(bánk)

TIZPERCEK

— **Száz hallgató részvételével** kezdődött meg november 11-én a KISZ-oktatás a békéscsabai vasúti csomóponton. A fiatalok kongresszusi felajánlása szerint az idén nem lesz lemorzsolódás. Ezenkívül valamennyi ifjúsági alapszervezet nagyarányú társadalmi munkát ajánlott fel a KISZ-kongresszus tiszteletére.

— **A Királyrétre kirándultak** november első napjaiban Budapest Keleti pályaudvar KISZ-szervezetének tagjai. A választást követően ez volt az első közös rendezvénye a Szabó Zsuzsanna által vezetett ifjúsági alapszervezetnek. Bár most csak húsz részvevője volt a kirándulásnak, a fiatalok bíznak abban, hogy a következő rendezvény még sikeresebb lesz.

— **Vendég a termelési tanácskozáson.** Miskolc Gömöri pályaudvar dolgozói szállítási ügyfeleiket is meghívják termelési tanácskozásaikra. A 3. számú Volán kocsirakományú részlegét legutóbb Kőszegi Gábor részlegvezető képviselte a megbeszélésen.

— **Az újítómozgalom helyzetét tűzte napirendre** legutóbb Hatvan csomópont üzemi pártbizottsága. Megállapították a bizottság tagjai, hogy 1969-től ez év októberéig 168 újítási javaslatot nyújtottak be a csomópont dolgozói. A bevezetett 85 újításból 1 millió 200 ezer forint népgazdasági haszon származott. A dolgozók 71 ezer forintot kaptak újítási díj címén.

— **Vetélkedő.** A műszaki kocsiszolgálat csapata vívta ki az első helyezést azon a vetélkedőn, amelyet a nyíregyházi vasutas fiatalok rendeztek a Szovjetunió története címmel. Második a pályafenntartás csapata lett, harmadik helyen pedig a forgalom fiataljai végeztek.

— **Kiváló propagandisták.** A Vas megyei párt-végrehajtóbizottság két vasutast emlékplakettel tüntetett ki évek óta végzett kiváló propagandamunkájuk elismeréséül. Az egyik kitüntetett Szitár József, a szombathelyi járműjavító dolgozója, a másik pedig Szuchi Nikon, aki Celldömölk állomáson teljesít szolgálatot.

— **A Haza Szolgálatáért Érdeméremmel** tüntette ki a Munkásőrség országos parancsnoka Széll József szegedi MÁV-nyugdíjast, Gilicze Istvánt, a szegedi vasútigazgatóság dolgozóját és Bálint Ferencet, Makó állomás forgalmi szolgálattevőjét sok éves munkásőri helytállásuk elismeréséül.

— **A zalaegerszegi vontatási főnökség** KISZ-alapszervezetének tagjai értékes segítséget nyújtanak a helybeli Petőfi óvodának. Társadalmi munkával padokat, szekrényeket, polcokat készítenek, s elvállalták a gyermekjátékok javítását is.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

45. számból: 119294/1971. 3. A. Békéscsaba Kisvasúti Vonatalati Telep megszüntetése és a MÁV Északi Járműjavító Üzem békéscsabai üzemegységének felállítása.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Pacz József, Curtici; Szűcs Ferenc, Hatvan; Behán Rózsa, Erős Ferenc, Kisvárdai János, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Csiba József, Gödöllő; Marosán Pál, Kiss János, Óvári László, Debrecen; Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Csongrád: Mihály, Komárom; dr. Bankfalvy Gyula, Kiss Balázs, Sziládi Sándor, Hegedüs Jenő, Szeged: Windhoffer Kálmánné, Győr; Sebestyén Zoltánné, Szolnok; Murányi Tibor, Bánréve; Takács Andrásné, Emőd: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Földi József, Halasy Zoltán, Szolnok; Bartha János, Szeged; Iványi Jánosné, Budapest: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

— **Elcserélném kazinbarcikai** (Lenin u. 26. III. 12.) két szoba összkomfortos lakásomat budapesti vagy Budapest környéki hasonló, esetleg másfél szobás lakásért. Érdeklődni lehet: Barabás Ildikónál, Bp. Keleti pu. érkezési ügyeletén. Telefon: 336—301. Minden nap du. 16—21 óra között (kedd és szombat kivételével).

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—672,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

AZ UNNEPEKRE
PÁLYAUDVARI
PAVILONJAINKBAN
VÁSÁROLHAT
ÉDESSÉGET,
FENYŐFADÍSZEKET,
AJÁNDÉKOT,
TRAFIKÁRUT.
UTASELLÁTÓ

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XV. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM — Ára 40 fillér — 1971. DECEMBER 17.

NAPIRENDEN

a centrális bértömeggazdálkodás, a bér- és munkaerőgazdálkodás

A szakszervezet elnöksége december 3-án tartotta ez évi utolsó ülését. Az első napirend keretében a *MÁV centrális bértömeggazdálkodásának, illetőleg decentralizált bér- és munkaerő-gazdálkodásának tapasztalatait vitatták meg*, az 1. szakosztály előterjesztése és a szakszervezet közgazdasági osztályának kiegészítő jelentése alapján.

A bértömegszabályozás engedélyezése a vasút bérgazdálkodásának átalakítását követelte. Annál is inkább, mivel a szabályozás a be nem töltött üres állások bérének átlagbér-növelésére való felhasználását engedélyezi. *Olyan mechanizmust kellett kialakítani, amely a munkaerővel, a bértömeggel való egységesebb, előrelátó — a szállítási faladatok, az őszi és téli forgalom, a balesetmentes szolgálat, s a helyi problémák megoldásához igazodó — gazdálkodási rendet eredményez.* Meg kellett találni azokat a formákat, amelyek keretein belül a műszaki fejlesztésből és szervezésből adódó munkaerő-átcsoportosítások lehetőségei megvalósulhatnak és a végrehajtó szolgálat bérszínvonalának átlagosnál magasabb növekedése útján az ott meglevő üres állások betöltésére ösztönözzenek.

Mindezek figyelembevételével *a bérgazdálkodás mechanizmusának átalakítására a centrális irányítás, a decentrális vezetés, a területi elv megvalósítása látszott a legmegfelelőbbnek.* Az elv megvalósítása érdekében meg kellett szüntetni a szakszolgálat jellegű szerkezeti felépítést és a vasútigazgatóságokat területgazdálkodási, önálló hatáskörrel kellett felruházni.

A bérszabályozás belső mechanizmusa még nem fedi tökéletesen a vállalati centrális és a területi decentralizált bér- és munkaerő-gazdálkodás összhangjának elvét. Éppen ezért arra van szükség, *hogy a vasút szervezeti korszerűsítésével összhangban meg kell teremteni a bér- és munkaerő-gazdálkodás további decentralizálásának alapjait.*

Az elnökség az 1. szakosztály és a közgazdasági osztály jelentését elfogadta, és javasolta: a bértömeggazdálkodás továbbfinomításán, az egészséges decentralizálás kimunkálásán túl végezzék el a táppénzes- és a munkaerőhelyzet alakulásának együttes vizsgálatát.

Az elnökség ezután a *Magyar Vasutas* munkájáról, a lap terjesztéséről készült jelentést, valamint a félszázalékos ÖTA 1972. évi költségvetés-tervezetét tárgyalta meg.

V. F.

Ünnepi forgalom

Ünnepekre készül az ország, ünnepre készülnek mi vasutasok is. De amíg [illegible] a jol végzett munka derűs nyugalmával várják az év végi ünnepnapokat, a karácsonyt és az ujévet, addig mi az 1971. év utolsó nagy feladatára készülünk.

Az ünnepeket közvetlen megelőző napokon a dolgozók tízezrei kelnek útra, hogy szeretteik között, a legszükebb családi körben pihenjék ki az évi munka fáradalmait. *Sokévi tapasztalat, hogy legtöbben december 23-án és 24-én keresik fel pályaudvarainkat és szállnak vonatra.* A mi kötelességünk, hogy az utasokat gyorsan, biztonságosan, kényelmesen szállítsuk célállomásukra. Természetesen ez így leírva nagyon egyszerű, de annál nagyobb feladatot jelent a rövid idő alatt jelentkező utastömeg kiszolgálásának és kulturált utazásának megszervezése és lebonyolítása. *A 125 éves magyar vasút 1971. évi kimagasló eredménye azonban arra kötelez bennünket, hogy az év végi ünnepi forgalom méltó befejezése legyen az éves munkának.*

Közismert, hogy sem mozdonyban, sem személykocsiban nem rendelkezünk tartalékkal, *tehát a meglevő eszközök jobb kihasználásával kell megoldani a csúcsforgalmat.* Ez rendkívül körültekintő szervezést és lelkiismeretes munkát kíván minden vasutastól. A járműjavító műhelyek dolgozóitól azt várjuk, hogy a mozdonyokat és a kocsikat gondosan megjavítva, üzembiztos és tiszta állapotban bocsássák a forgalom rendelkezésére. Vontató és vontatott járművekből csak annyi maradjon a műhelyekben, amennyi a két ünnep közötti munka folyamatos biztosítására szükséges.

A műszaki kocsiszolgálat dolgozóira is fokozott feladat hárul. *Nagyrészt tőlük függ, hogy személykocsijaink tisztán, fűthető és kivilágítható állapotban várják vendégeinket, az utasokat.* Fokozottabban kell gondoskodni a szerelvények műszaki előkészítéséről, a kocsik biztonsági és egyéb, a komfortosságot biztosító berendezések üzembiztos működéséről, a megfelelő előfűtésről.

A vontatási és forgalmi dolgozók között a legszorosabb munkakapcsolat szükséges. *Egymás munkáját segítve biztosítani kell a napi rendes és a mentesítő vonatok szerelvényeinek időbeni beállítását, a vonatok menetrendszerű indítását és továbbítását.* Számolva az esetleges kedvezőtlen időjárással, jó előre meg kell szervezni, hogy a vonatok biztonságos és menetrendszerű forgalmához szükséges berendezések, váltók, jelzők, biztosító berendezések kifogástalanul működjenek.

Nem kis feladat hárul az utasokkal közvetlenül érintkező vasutasainkra. A menetjegy-kiszolgálást, az utasfelvilágosítást, a vonatokon a jegykezelést úgy kell végezni, hogy az utas mindenben a jó vendéglátó gazda gondosságát érezze. *Minden vasutas ügyeljen az udvarias magatartásra, a fegyelmezett, jó megjelenésre.* Úgy kell dolgoznunk, ahogyan azt az elmúlt hónapokban tartott személyszállítási aktívaértekezleteken többen is megfogalmazták: *a személyszállítási szolgáltatással összefüggő sokrétű feladatot úgy kell végrehajtani, hogy az a MÁV egész évi munkájának méltó elismerését váltsa ki.*

Az ünnepi forgalom zavartalan lebonyolítása nemcsak szakmai, hanem fontos politikai feladat is. Szocializmust építő társadalmunk jó közérzetéhez ma már az is hozzátartozik, hogy a dolgozók kedvező körülmények között, menetrend szerint közlekedő vonatokon jussanak el családjaikhoz. Ez a munka azt kívánja, *hogy valamennyi szakszolgálat közös összefogással, személyes ügyének érezze a karácsonyi és újévi csúcsforgalom sikerét.* A szocialista brigádok szervezett és lelkes munkája nélkülözhetetlen e nagy feladat megoldásában. Járjanak élen a nehéz munka vállalásában és az udvarias készséges utaskiszolgálásban.

Az utóbbi években sok sikeres csatát vívtak meg vasutasaink. Ha fegyelmezetten, szervezetten, az utasítások szellemében, éberen végezzük munkánkat, az 1971. évi ünnepi forgalom sikere méltó lesz a vasút ez évi kimagasló teljesítményeihez.

Vaskor István

HATÁRIDŐ ELŐTT

elkészült a szobi fővonal villamosítása

A kivitelezők állták szavukat — December 22-én ünnepélyes átadás

Eredetileg úgy tervezték, hogy a nagy munka, a szobi fővonal átépítése és villamosítása *1971. december 31-re készül el*, de a kivitelezők komplex szocialista szerződést kötöttek az építési határidő rövidítésére. A jó együttműködés eredményeként már december elején elkészültek a nagy munkával. Igy a villamosított fővonalat *kilenc nappal az eredeti határidő előtt, december 22-én ünnepélyesen átadhatják rendeltetésének.*

Az újjáépített vonalon a nyíltvonali vágánytávolságot a korábbi 3,60 méterről 4,10 méterre növelték. A kétvágányú pályát két egyvágányú pályaként biztosították, ehhez az állomások előtt és után az ellenirányú kitérő kapcsolatokat ott is beépítették, ahol eddig hiányoztak.

Forgalmi átszervezésre is lehetőség nyílott. A Vác utáni szakaszon a korszerű vontatás már nem teszi szükségessé Zebegény állomás fenntartását és a körzetesítési vizsgálatok szerint az áru forgalmát is át lehet terelni. Eszerint *Vác után Verőce és Nagymaros állomás fogja ellátni a forgalmat, Zebegény állomást megállóhellyé alakítják át.* Nagymaros csak forgalmi, továbbá kereskedelmi célokat szolgál majd, személyforgalma nem lesz, mert *Nagymaros—Visegrád* megállóhely és Nagymaros állomás között alig több mint egy kilométer a távolság és egymáshoz ilyen közeli személyforgalmi megállási helyek fenntartása nem lenne gazdaságos. Közvetlenül Nagymaros után azonban új, *Nagymaros-felső elnevezéssel megállóhelyet létesítenek.* Igy az öt kilométer hosszan elhelyezkedő község és üdülőhely két vasúti személyvonati megállóhellyel rendelkezik majd. Amíg az új megállóhely kiépítése megtörténik, Nagymaros állomáson ideiglenesen fenntartják a személyforgalmat.



Amikor ez a felvételünk készült, akkor még nagy munkában voltak a felsővezeték építői a szobi fővonalon.
(Foto: Laczkó Ildikó)

A Duna-kanyar egyik vasúti megállóhelye volt Nagymaros és Zebegény között a *dömsödi átkelés.* A Duna és a hegy közé beékelődött közút és vasút emeletnyi szinteltéréssel sem megállóhely, sem tartózkodóhely kialakítását nem teszi lehetővé. A megállóhely és ezzel a révátkelés megszüntetése nem azt jelenti, hogy a túristáknak el kell kerülniük a Pilis kirándulóhelyeit. A nagyobb tömegek szállítására alkalmas vasúti személyfuvarozás *Nagymaros—Visegrád megállóhelyen, az ott csatlakozó révátkelésen és Visegrádtól autóbusszal lehetséges lesz.*

A pályaépítés egyik legnehezebb része az alépítmény megerősítése volt. Dunakeszi környékén futóhomokos alépítménnyel kellett megküzdeni, Verőcén pedig sziklavésési munkák váltak szükségessé. Több helyen a kötött altalaj miatt homokos kavics alépítményi javítóréteget építettek be. Kötött talajnál az állomásokon és megállóhelyeken szivárgóval vezették el a vizet. *A Vác—Verőce közötti szakaszon kedvező kísérletek után cementes stabilizálással erősítették az alépítményt. A* felépítményt Vácig 48-as rendszerű, azután pedig a törzshálózatra időközben bevezetett 54,43 kg/fm súlyú sínekkel alakították ki. Az átmenő fővágányokban a kitérők is 54-es rendszerűek. A vágányokat hézag nélküli végtelen hosszban hegesztették össze. *Összesen 126 kilométer új vágányt és 112 csoport kitérőt fektettek le.* Az idén 52 ezer köbméter zúzott kő ágyazat rostálására volt szükség. 33 200 köbméter új zúzott kő ágyazati anyagot használtak fel és 65 ezer köbméter dózeres és kotrós földmunkát végeztek el.

A villamosítás megkezdésének előfeltételeként tavaly szeptemberben fogtak hozzá a postai és MÁV légvezeték kábelek lebontásához, földbe helyezéséhez. A villamos oszlopállítást ugyancsak tavaly ősszel kezdték meg. A munka neheze, a felsővezeték-szerelés az idei évre jutott. *Nagymaros és Szob között, valamint Zebegény állomáson és az országhatártól Sturovóig az AZSD csehszlovák vállalat építette a villamosvezetéket, a vonal többi részén a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség.*

A kábelszerelők 225 kilométer biztosítóberendezési és távközlési kábelt fektettek le. A főkábelekről 82 km hosszú helyi kábel csatlakozik le. A villamosítás a magyar és a csehszlovák felsővezetéképítők közötti legjobb együttműködéssel ment végbe. (szász)

Dr. Csanádi György Miskolcon

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter december 6-án *Miskolcra* látogatott. A kétnapos tartózkodás alatt először a helyi tanácsok, párt- és mozgalmi szervek, valamint a tárcához tartozó vállalatok vezetőivel tárgyalt a megye közlekedési, hírközlési gondjairól, a jövő évi tervekről, feladatokról. A tanácskozáson részt vett *dr. Bodnár Ferenc*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a megyei pártbizottság első titkára is.

A miniszter másnap a miskolci vasútigazgatóságon találkozott a KPM-hez tartozó vállalatok, üzemek vezetőivel és párttitkáraival. Kérte az eszmecsere részvevőit, hogy nyiltan, őszintén tárják fel azokat a problémákat, amelyek megoldásához segítséget nyújthat.

Az értekezleten többek között *Erdélyi János*, Miskolc-Tiszai pályaudvar állomásfőnöke vázolta a vasúti csomópont helyzetét, a dolgozók által elért eredményeket és a soronkövetkező feladatokra vonatkozó elképzeléseket.

Japán vendégek



A SZOT vendégeként háromtagú japán szakszervezeti küldöttség járt hazánkban december első napjaiban Akira Iwai, a SOHYO volt főtitkárának vezetésével. A vendégeket december 2-án fogadta Szabó Antal, szakszervezetünk főtitkára, s ezen a napon a küldöttség ellátogatott az Északi járműjavitóba és megtekintette a Közlekedési Múzeumot is. Képünkön a japán vendégek Szabó Antal főtitkárral. (Laczkó Ildikó felvétele)

Hámán Katóra emlékeztek

Hámán Kató, az illegális KMP kiemelkedő harcosa 1884. december 2-án született a Heves megyei *Kompolt* községben. Szülőházán emléktábla hívja fel a figyelmét az arra járóknak. Hámán Kató születésének 87. évfordulójára az emléktábla felújítására és környékének a rendbetételére húszezer forintot fordított a *Vasutasok Szakszervezete.*

Immár hagyomány, hogy minden év december 2-án, az emléktáblánál koszorúzási ünnepséget rendeznek. Az is köztudott, hogy Hámán Kató dolgozott a vasútnál, mint jegypénztáros és 1918-ban a *Vasutas Szövetségben* kezdte meg munkásmozgalmi tevékenységét. *A miskolci vasútigazgatóság, Kompolt és a környező községek, valamint a Hámán Kató nevét viselő több szocialista brigád képviselői koszorúzták meg a magyar munkásmozgalom kiemelkedő nőalakjának emléktábláját.*

(szigetváry)

REFLEKTORFÉNYBEN
a kollektív szerződés

A munkaügyi miniszternek a Szakszervezetek Országos Tanácsával egyetértésben kiadott 14/1970. (XI. 20.) MüM. sz. rendelete arra kötelezi a vállalatokat, *hogy a szakszervezet és a dolgozók előtt számoljanak be a kollektív szerződés érvényesítéséről.*

Ennek előkészítésekor szakszervezetünk elnöksége határozatában hívta fel a szakszervezeti szerveket, hogy testületi ülésükön tárgyalják meg a gazdasági vezetők beszámolóit és adjanak számot arról is, hogy a szakszervezeti szervek hogyan segítették a kollektív szerződés rendelkezésejnek érvényesítését, munkájuk során milyen eszközökkel biztosították a dolgozók képviseletét, érdekeinek védelmét.

A rendelet és az elnökség határozatának végrehajtásaként november 25-ig a szakszervezeti bizottságok, majd a területi bizottságok tárgyalták meg, hogy a szolgálati helyeken, illetve a vasútigazgatóság területén *hogyan sikerült az 1971—75. évre szóló kollektív szerződés ez évi végrehajtása.*

A tárgyalásokra az volt a jellemző, hogy a gazdasági vezetők és a szakszervezeti bizottságok többsége *jól felkészülve adott számot a kollektív szerződés érvényesítésének tapasztalatairól.* A beszámolókat még alapszervi szinten is írásban tárták a testület elé, hogy az értékelést később is felhasználhassák.

A beszámolók nem hallgatták el azt sem, hogy a kollektív szerződés melyik rendelkezését nem sikerült betartani, milyen kérdéseknél van még szükség a törvényesség és a dolgozók érdekében fokozott erőfeszítésre. Változatlanul baj van az utazószemélyzet egy szolgálatban tölthető idejének betartásával. Gyakori és egyáltalán nem rendkívüli, hogy 18 óra körüli, vagy azt meghaladó ideig is, pihenőidő nélkül tartják szolgálatban a vonatkísérőket és a mozdonyszemélyzetét. Ráadásul, ha 18—25 óra alatt elfáradva hibát követnek el, nem késik a szigorú felelősségrevonásuk. *A szombathelyi igazgatóságnál például a hosszú szolgálatot nem tekintik enyhítő körülménynek, hanem a dolgozók terhére róják, hogy nem kértek „időben" leváltást.* Ha viszont kérik, követelik leváltásukat a 18 óra körüli szolgálat alatt, a vezénylők nem gondoskodnak leváltóról. Ezért viszont elmarad a szigorú felelősségrevonás.

A vezetők sok helyen elfelejtik vagy elmulasztják a heti pihenőnapok kijelöltetését.

Úgy vélik, így nem kell a dolgozóknak heti pihenőnapot biztosítani. Az ilyen tévedésekért azután nagy árat kell fizetni. Ha ugyanis nem jelölik ki a kollektív szerződés 35. § (2—3) bekezdése szerint a dolgozó heti pihenőnapját, *akkor a törvény szerint a vasárnap a dolgozó heti pihenőnapja,* s így minden vasárnapi munkát külön kell megváltani, 100 százalékos pótlékkal díjazni.

Egyes helyeken elmulasztják a pályamesterek szabad idővel meg nem váltott túlórájának díjazását. Máshol a munkás állományú dolgozók túlóráját akarják szabad idővel megváltani a kötelező díjazás helyett. Gyakori a túlórakorlátozások megsértése is. Több helyen sürgették az utazószolgálatot teljesítő dolgozók meleg étellel való ellátásának megoldását. Sokan bírálták azt a rendelkezést, mely a bronzfokozatú törzsgárdatagsághoz nem ír elő kötelező anyagi juttatást.

A kollektív szerződés végrehajtásáról szóló beszámolókat most a középszintű és az alapszervi testületi üléseken tárgyalták. *Ez előkészítése volt a MÁV beszámolójának, amelyet a szakszervezet elnöksége tárgyal, s utána a dolgozók elé kell terjeszteni az 1972. első negyedévi termelési tanácskozásokon.* Ekkor lehet majd javaslatokat tenni az esetleges módosításokra, új, haladóbb, megalapozottan korszerűbb szabályok felvételére.

Jó előkészítés után
A budapesti területen háromezerrel nőtt a politikai iskolák hallgatóinak száma

Szakszervezetünk budapesti területi bizottsága nagy súlyt helyezett az új oktatási év szervezésére és indítására. Az előkészítés során intézkedési tervet készített, s ezt mind a 172 szakszervezeti bizottságnak megküldte.

A szervezési feladatokat — mind a függetlenített, mind a társadalmi szb-titkárokkal — külön értekezleten megbeszélték. Ezenkívül értekezletre hívták össze a szakszervezeti bizottságok kulturális agitációs propaganda reszortfelelőseit, hogy e kérdésben teljes tájékoztatást kapjanak, és bevonják őket a feladatok megoldásába.

A széles körű előkészítés eredménye tükrözi a szakszervezeti bizottságok sikeres szervezőmunkáját. Örvendetesen nőtt a tanfolyamok és az azokon résztvevők száma. *A tavalyi 557-tel szemben az idén 661, tehát 104-gyel több a szakszervezeti politikai iskolák száma a területen.* A növekedés főként az idén először indított *A világpolitika kérdései* tanfolyamon következett be, mégpedig úgy, hogy a hallgatók kiválasztásánál a korábbi évek jól bevált módszereit, eszközeit alkalmazták a szakszervezeti bizottságok. Általában: *a személyes agitáció, az érdekelt személyekkel való megbeszélés gyakorlata érvényesült.*

Az agitációt, a beszélgetéseket az agit.-prop.-felelősök irányították vagy végezték a bizalmihálózat bevonásával. Sokat segítettek ebben a munkában a helyi párt- és KISZ-szervezetek, tulajdonképpen tehát az oktatási előkészítő munka gyakorlati koordinációja valósult meg.

Arra a politikai iskolák hallgatóinak létszámát illeti: *az idén 13 838-an, vagyis háromezerrel többen tanulnak, mint az elmúlt oktatási évben.* Az oktatásba bevont nők száma is ezerrel növekedett.

A propagandisták, előadók kiválasztása is a területi bizottság intézkedési tervének megfelelően, a párt- és a KISZ-szervezetekkel, sok helyen a gazdasági vezetéssel is egyetértésben történt. A feladat nehezebb volt, mint korábban, *hiszen 140-nel több propagandistát kellett kijelölni a tanfolyamok élére, mint egy évvel ezelőtt.* Ehhez figyelembe kellett venni azt is, hogy ennek is 193 propagandistának, akik a Világpolitika kérdései tagozaton tartanak előadásokat, igen jól tájékozottnak, politikailag kiválóan képzettnek kell lennie. Még akkor is, ha az előadások előtt a propagandisták megfelelő eligazítást kapnak. A tájékozottságnak ráadásul jó előadókészséggel is párosulnia kell.

A jó válogatást bizonyítja, hogy a kijelölt propagandisták 37 százaléka elvégezte vagy most végzi a marxista—leninista egyetemet, illetve középiskolát. Közülük 128-an egyéves, vagy rövidebb időtartamú mozgalmi iskolát végeztek. Általános műveltségük tekintetében: *89-en egyetemi vagy főiskolai végzettséggel rendelkeznek, 378-an pedig középiskolát végeztek.*

Az oktatás további sikerét lényegesen elősegíthetik a propagandisták képzését, tájékoztatását szolgáló felkészítő előadások. Ezért határozott úgy a területi bizottság, hogy a vezető propagandistákkal együtt vesznek részt a felkészítő előadásokon a propagandisták is. Ez változás a korábbi évekhez képest. A cél az, hogy a korábbi gyakorlat — az SZMT által biztosított felkészítés — mellett *közvetlenül kapjanak vasutas szakmai jellegű tájékoztatást is az előadók.* Az idei oktatási évadban egyébként öt alkalommal — a három tagozatnak megfelelően — egy-egy napon át kerül sor a propagandisták felkészítésére. A tematika kezdő előadásait október végén tartották az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Központjában. Az intézmény kellően felkészült a propagandisták fogadására, az oktatási év méltó, ünnepélyes megnyitására.

Szőnyi Lajos

A vetélkedő győztese



Bőti Elekné

Bőti Elekné, a budapesti vasútigazgatóság által rendezett *ki mit tud* szakmai vetélkedő döntőjén — a sorompókezelők, térközőrök csoportjában — *240 ponttal abszolút győztesként végzett az első helyen.*

— Hogyan lett vasutas? — kérdeztem a magas, élénk tekintetű fiatalasszonyt.

— *Ennek, sajnos, szomorú előzménye volt* — válaszolta. — *Édesapám is a vasútnál dolgozott, ott, ahol én: a terézvárosi pályafenntartási főnökségnél. Kilenc évvel ezelőtt munka közben halálos baleset érte.* Édesanyámmal és három kisebb testvéremmel akkor Aradványpusztán laktam, s testvéreimhez képest én már nagylánynak számítottam. Erzsikém, — mondta anyám, amikor kijelentettem, hogy dolgozni megyek, — ha a te helyedben lennék, a terézvárosi pft-nél próbálkoznék. *Mert hát mégiscsak vasutas gyereke vagy te...*

Fel is vették takarítónőnek. Őt azonban mindjobban érdekelni kezdték a jövő-menő vonatok, s addig vonzotta a forgalom bűvköre, míg elvégezte a sorompókezelők, illetve térközőrök számára előírt tanfolyamot. *Most már hatodik éve, hogy Hosszúberek-Péteri megállóhelyen sorompókezelő lett.*

— Milyen meggondolásból vállalta a szakmai vetélkedőre való felkészüléssel járó többletmunkát?

— *Kedvelem a fejtörő versenyeket a tévében és a rádióban is. Szerintem felettébb hasznosak, mert mind a versenyzők, mind a hallgatók sokat tanulhatnak belőlük.* Ez a véleményem az igazgatóság szakmai vetélkedőjén még jobban megerősödött. Első helyezésemet azonban saját szorgalmamon kívül *Virág Sándor* oktatótisztnek köszönhetem elsősorban, aki a tőlünk nevezett tizenhat versenyzővel rendszeresen foglalkozott, s 4—5 órás külön oktatásokat tartott a felkészítés során...

Bőti Elekné rendkívül jó és gyors felfogásáról meggyőződve kérdeztem: — *Szándékában áll-e tovább tanulni?*

— Igen, régi vágyam, hogy tanulhassak — felelte. De megkérdezte már ezt *Tóth János,* az igazgatóság vezetője is, amikor a vetélkedő helyezettjeit ismerkedés céljából magához hivatta. Akkor közölték velem, anélkül, hogy kértem volna: *teljes fizetésem meghagyásával — beleértve az éjszakai és egyéb pótlékokat is — áthelyeznek az igazgatóságra, egyelőre kézbesítőnek.* A felkínált lehetőség biztosítja régi vágyam elérését: tanulhatok és leérettségizhetek. Egyszer talán a vasúti tisztképzőre is eljuthatok...

Ezt hozta tehát Bőti Eleknének, a Ki mit tud.

— Valóban, ez a legfontosabb számomra. Bár a vetélkedő mást is hozott. *Összesen 5100 forint jutalmat készpénzben,* ezenkívül egy táskarádiót és kétszemélyes, ingyenes üdülőjegyet.

— S kivel megy üdülni?

— *Természetesen, a férjemmel...*

Séra Sándor

Tizenöt éve a közösségért

Tizenöt esztendő nagy idő egy ember életében. Ezalatt sok minden történhet. Lehet híres valaki, alkothat nagy dolgokat, válhat hasznos vagy haszontalan tagjává a társadalomnak. Dolgozhat becsülettel, csendben, szürke közkatonaként. Akár így, akár úgy — a közösség érdekében tett munkájáért — mindenképpen elismerést érdemel...

Ilyen elismerésben volt része — 1969 óta immár harmadszor — *Tézer Jánosnénak,* a MÁV Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség szakszervezeti bizottsága könyvtárosának. 1971-ben a *Szakszervezeti munkáért kitüntetés* ezüst fokozatát kapta. Ezt megelőzően 1970-ben Szakszervezeti munkáért oklevél, 1969-ben pedig *Szocialista kultúráért* kitüntetésben részesült.

Tézer Jánosné személye nem ismeretlen a szakszervezeti munkában. Hosszú évek tapasztalatait hasznosítja tevékenysége során. *15 évvel ezelőtt vállalt először a közösségért kötelezettséget s azóta is becsülettel helytáll.*

A budapesti területi bizottság kultúrbizottságán belül a szakszervezeti tömegoktatás munkabizottságának vezetője. Tevékenységével ő is hozzájárult ahhoz, hogy *ez évben mintegy 3000 hallgatóval nőtt a részvevők száma.*

Tézer Jánosné két év múlva nyugdíjba megy. Ha kellene, tagadhatná ezt a tényt, s fiatalos külseje mindenképpen mellette szólna. Ehelyett azonban így beszél a jövőről:

— *Ugy érzem, néhány hónapig jó' esik majd a pihenés.* Végleg azonban nem tudok nyugodni. Hiányoznak majd az emberek, akik érdekében másfél évtizeden keresztül szívesen dolgoztam.

Szívesen — szeretetből...

Pálinkás Katalin

Gödöllői sérelmek

Szép épületben sok bosszúság — ezzel a címmel lehetne ellátni Gödöllő állomás szakszervezeti bizottságának és pártszervezetének november 10-én tartott összevont üléséről készített tudósítást.

A dolgozóknak bőven akad sérelmük. Alacsony a kémény, füstölnek a cserépkályhák. Két kályhát már lebontottak, de mit sem változott a helyzet. A raktár épületét egy évvel ezelőtt át kellett adni az AKÖV-nek, a dolgozókat pedig az állatszállító ketrecekkel gyakran zsúfolt málházóhelyiségbe telepítette be a vasút.

Vajon meddig mehet ez így?

Cs. J.

Kedves olvasó!

Kiket tart Ön érdemesnek az 1972. évi SZOT-díjak odaítélésére?

A SZOT Elnöksége 1972. május 1-én tizenötödször adományozza a SZOT-díjakat, a munkásosztály legnagyobb tömegszervezetének megbecsülő elismerését. A kitüntetés azokat az írókat, művészeket, tudósokat illeti, *akik műveikkel, munkásságukkal kiemelkedően segítik és szolgálják a szocialista kultúra ügyét, népünk műveltségének gyarapítását.*

A szakszervezeti mozgalom a SZOT-díjak adományozásával is kifejezi a szocialista művészet támogatását, a munkásosztály művelődését elősegítő tevékenység megbecsülését, ösztönzi a dolgozók életérzéseit kifejező, színvonalas művek megszületését, az alkotóművészek és a közönség kapcsolatának erősödését.

A SZOT díjait eddig is a dolgozók, az irodalmat és művészetet értő és szerető *szakszervezeti tagok véleményének figyelembevételével adták át az arra legérdemesebbeknek.* Az elbírálásnál igen nagy segítséget jelentettek azok a javaslatok, vélemények, *amelyeket üzemi kollektívák, szakszervezeti tisztségviselők és aktívák, népművelők nyilvánítottak.*

E hagyományt megőrizve és továbbfejlesztve, a SZOT ezúttal is felhívással fordul a szakszervezeti közösségekhez, az üzemek és intézmények dolgozói kollektíváihoz, a szocialista brigádokhoz: *legyenek önkéntes részvevői, felelősségteljes véleménynyilvánítói az 1972 évi SZOT-díj adományozását előkészítő, jelölési munkának!*

SZOT-díjra javasolhatók azok az írók, művészek és tudósok, vagy alkotói közösségek, akik a szocialista művészet megteremtésében, a dolgozók és a művészet kapcsolatában, a munkásosztály művelődésének fejlesztésében kiemelkedő sikereket értek el, s az alábbi feltételek valamelyikének maradéktalanul megfelelnek:

1. A díjazásra javasolt alkotó műve mai témájú, szocialista eszméiségű, a dolgozó emberek életét tükröző, magas színvonalú alkotás legyen. Egész életmű díjazása esetén *az alkotó munkássága magas művészi fokon fejezze ki a szocialista elkötelezettség jegyében a dolgozó nép társadalomépítő tevékenységét.*

2. A díjazásra javasolt előadóművész *alakításaival, előadásaival* töltsön be elismerésre méltó szerepet a dolgozók világnézetének és szocialista tudatosságának alakításában, esztétikai élményeinek gazdagításában.

3. A díjazásra javasolt személy *kiemelkedő tudományos és művészeti, elméleti munkásságával,* a korszerű világképet kialakító publikációs, közéleti tevékenységével segítse elő a dolgozók művelődését.

4. A díjazásra javasolt alkotói és előadói közösség tevékenységét tekintélyes művészpolitikai siker és a dolgozók nevelésének tartóssága jellemezze.

A javaslatok az irodalom, filmművészet-televízió, színházművészet, képző- és iparművészet, zene- és táncművészet, a társadalom- és természettudomány terén *az utóbbi években elért kiemelkedő eredményekre vonatkozhatnak, de szólhatnak egész életmű elismerésére is.*

A javaslatok 1972. január 1-ig küldhetők be, Budapesten *a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa Kulturális, Agitációs és Propaganda Bizottsága* (Budapest, VI., Dózsa György út 84/b.), *Tanácsa Kulturális, Agitációs és Propaganda Bizottsága* címére.

Bízunk benne, hogy az elkövetkező hetek alatt a dolgozók széles rétege formál véleményt az irodalmi, művészeti és tudományos ismeretterjesztési tevékenység elismerést érdemlő eredményeiről, s a beérkező javaslatok támaszai lesznek az 1972. évi SZOT-díjak odaítélésének.

SOMOSKŐI GÁBOR
1926—1971

A szervezett munkások, mi vasutasok is megrendüléssel értesültünk arról, hogy december 1-én, 45 éves korában elhunyt Somoskői Gábor elvtárs, a magyar forradalmi munkásmozgalom és pártunk kiváló harcosa, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a SZOT titkára, az Építők-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezete központi vezetőségének tagja.

A Mező Imre úti temető munkásmozgalmi panteonjában felállított ravatal előtt a párt és a szakszervezeti mozgalom vezetőin kívül sok százan rótták le kegyeletüket. A Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének koszorúját Szabó Antal főtitkár helyezte el a ravatalnál. Somoskői Gábor, a SZOT titkáraként éveken keresztül szoros kapcsolatban állt szakszervezetünkkel, a vasutasok nagy családjával. A szervezett vasutasok megőrzik emlékét.

Három nemzedék találkozója

A KISZ VIII. kongresszusa alkalmából, november 29-én, három nemzedék találkozójára került sor szakszervezetünk Benczúr utcai székházában. A kongresszus vasutas küldöttei a KISZ- és szakszervezeti ifjúsági vezetők és a veterán vasutasok találkozóján ott voltak szakszervezetünk vezetői, *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Molnár György* titkár. A találkozó résztvevőit megtisztelte jelenlétével *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Bálint Gyula* szakosztályvezető, a vasúti főosztály pártbizottságának tagja.

A meghitt, bensőséges ünnepségen *Gyócsi Jenő* elnök megnyitója után *Molnár György* titkár köszöntötte a részvevőket.

Szép hagyomány szakszervezetünkben, hogy évente találkozóra hívjuk a mozgalom veteránjait és a fiatalokat, hogy elbeszélgessünk a vasútról, a szakszervezeti és ifjúsági mozgalom időszerű kérdéseiről — mondotta bevezetőjében, majd méltatta az elődök, a munkásmozgalomban aktívan tevékenykedő vasutasok, a találkozón részvevő veteránok érdemeit.

Molnár György ezután a fiatalokhoz szólt. Hangsúlyozta, hogy a ma fiataljainak nehéz, de megtisztelő hivatás jutott osztályrészül. Nekik kell áthidalni a régi és az új technika bonyolultságából fakadó feladatokat.

A köszöntő után a fiatalok nevében *dr. Tóth Kálmán* és *Baki Elemér,* a veteránok nevében pedig *Székely Ignác* beszélt. Végezetül *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes mondott pohárköszöntőt.

(visi)

„Egy kicsit jobban, többet, emberségesebben!"

Tudósítások a szocialista brigádvezetők tanácskozásairól

Olvasóink már a korábbi lapszámainkban közölt cikkek, tudósítások nyomán is megállapithatták, hogy a vasúti szolgálati helyeken meg[illegible]*énkült a brigádélet. Összefügg ez részben az év vége megsokasodott feladataival — hiszen a szocialista brigádmozgalom egyik legfőbb sajátossága éppen az, hogy a brigádokba tömörült legöntudatosabb dolgozók készek egyre többet vállalni a tennivalókból —, másrészt pedig azzal magyarázható a „fellendülés", hogy nemsokára országos szinten kell a brigádmozgalom helyzetéről számot adni és meghatározni a továbbvezető utat.*

A megfogalmazás — ami az utat illeti —, talán nem is egészen pontos, mert a X. pártkongresszus, és annak határozata egyértelműen körvonalazta társadalmi céljainkat, s rámutatott arra is, hogyan érhetjük el azokat a legbiztosabban, leggyorsabban. A szocialista brigádok különösen jól tudják, hogy miről van szó: magasabb szinten kell folytatnunk a szocializmus teljes felépitését.

Ám mivel ez sokrétű és igen bonyolult feladat, az eddigi eredmények felmérése és az esetleges hibákból leszűrt tapasztalatok alapján ehhez kell igazitani a mozgalom követelményeit és módszereit is. Többet, jobbat alkotni, tökéletesebb körülményeket teremteni a munkához, nagyobb erkölcsi és anyagi megbecsülést biztositani az alkotó embernek — erre irányul most a figyelem. A szocialista brigádoktan egyre inkább terjed és mind gyakrabban hangzik el a jelszó: „Egy kicsit jobban, egy kicsit többet, egy kicsit emberségesebben!" Ha igy végezzük napi feladatainkat, gyorsabban juthatunk céljaink felé. Ez a törekvés tükröződik az itt közölt tudósításokból is, amelyeket lapunk külső munkatársai és levelezői a szolgálati főnökségek brigádvezetőinek tanácskozásairól küldtek.

Nyíregyháza:

A vörös vándorzászló megtartása újabb tettekre ösztönöz

Nyíregyháza állomáson november utolsó napján tartottak tanácskozást a szocialista brigádok vezetői. *Erdelyi Lajos* állomásfőnök-helyettes vitaindító beszédében elsőként a brigádmozgalom általános célját és tartalmát fejtegette, majd rátért a brigádok munkájának értékelésére. Elmondotta, hogy a brigádok termelési vállalásaikat rendre teljesitik, amit a *kiváló vasúti csomópont* cim és az *MT—SZOT vörös vándorzászló* elnyerése is bizonyit.

Utalt az állomásfőnökhelyettes a kulturális vállalások teljesitésénél mutatkozó hiányosságokra, a rendszertelenül vezetett és nehezen értékelhető brigádnaplókra, valamint az egyébként dicséretes, de már-már formálissá merevedő patronáló mozgalomra is. Ezután arra kérte a jelenlevőket, hogy *többet és lelkiismeretesebben törődjenek a fiatalokkal, mert az utánpótlás gondjával birkózó vasútnak létfontosságú érdeke, hogy az ifjuság előtt a pályát vonzóbbá, a beilleszkedést könnyebbé tegye.* A nőkkel való törődés ugyancsak mindenkinek kötelessége.

Erdélyi Lajos után *Román Sándor*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse kért szót. Hangsúlyozta, hogy *a verseny szervezése, irányitása a szakszervezet és a gazdasági vezetés kölcsönös együttműködésén alapul.* Ez az együttműködés kezdettől fogva jónak mondható. A dolgozók vállalásai a vezetőségtől kapott segitség révén sokoldalúak, s ezekben nagy szerep jut a szakmai, a politikai, illetve az általános műveltségnek is.

A nehéz problémák közé tartozik, hogy a brigádokban dolgozó vasutasok iskolai végzettsége nagyon különböző, és hogy igen sok a bejáró. Ez utóbbiaktól nem várható el annyi, mint a helyben lakóktól. A bejárók nagy számának tudható be a rendezvények gyér látogatottsága, de *a brigádok többsége mindezek a nehézségek ellenére teljesiti a műveltség gyarapitására tett vállalásait.*

A szervezett oktatásban részt vevők száma 1971-ben 67 fő, a szakmai tanfolyamokat ötvennyolcan, a politikai szemináriumokat négyszázan, a munkásakadémia előadásait körülbelül százötvenen látogatják. A brigádtagok egyharmada eredményesen tevékenykedik a különböző társadalmi szervezetek aktivistájaként, s szép eredményeket mondhatnak magukénak a szakmai, politikai folyóiratok, újságok előfizetését, olvasását illetően is. Román Sándor külön kiemelte, hogy a *Magyar Vasutas* előfizetőinek száma legutóbb 180-ról 300-ra emelkedett, ezenkívül sok brigádtag vált a szakszervezeti könyvtár rendszeres olvasójává.

A csaknem háromórás tanácskozás e két beszámolóját nyolc hozzászólás egészitette ki. A brigádvezetők javaslatai is azt bizonyitották, hogy — bár az állomás 114 szocialista brigádjába tömörül 656 dolgozó eddig is magáévá tette a mozgalom célkitűzéseit —, *van még sok tennivalójuk*, főként a „szocialista módon tanulni" akarók számának növelésében.

L. S. Z.

Debrecen:

Rendszeres értékelés a kiváló eredmények titka

Debrecen állomás szocialista brigádvezetőinek december 3-án megtartott tanácskozásán *Fekete Sándor* állomásfőnök mondott vitaindító beszédet. Bejelentette, hogy a dolgozók, elsősorban a brigádok helytállása következtében *az idei esztendő 11 hónapja alatt sikerült teljesiteni a „kiváló vasúti csomópont" cim elnyeréséhez szükséges feltételeket.* A bázisidőszakhoz képest 15 százalékkal több vonat közlekedett, és 110 000-rel nőtt a teherkocsik forgalma. Az utasok száma és az áruszállitási bevétel is emelkedett, ugyanakkor *kevesebb volt az üzemi baleset, és javult a munkafegyelem*, illetve az annak megszilárditására irányuló tevékenység.

A brigádvezetők aktivitását, tenniakarását nem kevesebb, mint *22 hozzászólás* (!) tükrözte. *Martini Józsefné*, a személypénztárosok *Dobó Katalin* szocialista brigádjának vezetője például megemlitette, hogy sikerült olyan új brigádtagot nevelnlök, akinek munkájában, magatartásában felleltesek még egyszer sem találtak kifogást. *Czeglédi Sándorné* arról számolt be, hogy mióta tiz tagú brigádja megalakult, közülük *négyen érettségiztek, négyen elvégezték a tisztképzőt, nyolcan ügyviteli vizsgát tettek*, és valamennyien továbbra is részt vesznek a továbbképzésben, illetve a különböző szervezeteknél vállalt társadalmi munkában.

Gerő Ernő állomásirányító a B-túr hét szocialista brigádjának munkájáról adott számot, rámutatva, hogy náluk a mozgalom elindulása óta baleset soha nem volt, és fegyelmi eljárás alá egyetlen brigádtagot sem kellett vonni. Az elismerés jele: *általában a légmagasabb prémiumot kapják ennek a túrnak a dolgozói*, ezenkívül kormánykitüntetéssel és kiváló dolgozó jelvénnyel, oklevéllel büszkélkedhetnek a brigádok tagjai. Mindennek egyik legfőbb titka abban rejlik, hogy *a munka értékelését minden éjszakai szolgálat után elvégzik a brigádok megbizottai.*

Az ilyen és ehhez hasonló felszólalások után teljesen megalapozottan mondotta *Kovács Béla*, a csomópont üzemi pártbizottságának titkára, hogy a szocialista brigádmozgalom Debrecen állomáson is jól betölti szerepét, s az 1972-re készülő vállalások még jobb eredmények elérését teszik majd lehetővé.

A résztvevők egyébként *Czeglédi Sándornét és Gerő Ernőt választották küldötté* a vasút szocialista brigádvezetőinek III. országos tanácskozására.

Kiss János

Szolnok:

Részesitsék nyilvános elismerésben a munkában kitűnt dolgozókat!

Szolnok állomás szocialista brigádvezetőinek tanácskozásán képviseltette magát a vasutas-szakszervezet központi vezetősége, a Vasúti Főosztály, a budapesti igazgatóság és a szakszervezet területi bizottsága. *Németh Mihály* állomásfőnök 33 szocialista brigád 455 tagjának munkáját, a mozgalom eredményeit és a még meglevő hiányosságokat elemezte.

— *Nagyon jó dolog* — mondotta —, *hogy az idén állomásunk dolgozóinak már 45,2 százaléka kötött szocialista brigádszerződést az előttünk álló feladatok megoldására. Ezek a szerződések mind jók, tartalmasak voltak, figyelembe vették a szolgálati helyek adottságait, az iránt támasztott gazdasági és politikai követelményeket, a dolgozók képességeit, műveltségi színvonalát.*

A beszámoló tényként állapitotta meg, hogy az állomás baleseti helyzete éppen a szocialista brigádok jó munkájának eredményeként nagymérvű javulást mutat. *Felére csökkentek az üzemi sérülések, és a táppénzes napok száma is 50 százalékkal kevesebb.*

A továbbiakban elsősorban arra van még szükség, hogy a brigádok eredményeit, *a legjobb dolgozók helytállását szélesebb körben tudatositsák, népszerűsitsék* — hangzott el a szolnoki tanácskozáson több felszólaló részéről. Ez is hozzájárulhat a mozgalom sikeréhez, terebélyesedéséhez, az újabb eredményekhez.

Szép Ferenc

Miskolc:

Nem tűrhető a fegyelmezetlenség, a lógás, a semmittevés

A *Miskolc—Tiszai pályaudvaron* dolgozó szocialista brigádok vezetői *dr. Pásztor Pált*, a miskolci vasútigazgatóság vezetőjét is körükben üdvözölhették legutóbb megtartott tanácskozásukon. Az eredmények és feladatok áttekintése után a brigádvezetők nyomban több hiányosságra mutattak rá.

Fodor Sándor tehervonati vonatvezető azt kifogásolta, hogy a tehervonatok sokat ácsorognak a vonalon, s ezek az ácsorgások a dolgozók szabad idejét is megrövidítik. A vonatoknál gyakran a kalauzkocsik hiánya is problémákat okoz.

Székely Tiborné igen fontos követelménynek tartja, hogy egyes dolgozók *javitsák saját munkájukat.* Számos munkahely van — a nagymérvű létszámhiány ellenére —, ahol *7—8 dolgozó végzi azt a feladatot, amit nyolc-tiz évvel ezelőtt mindössze 1—2 ember végzett el. A fölösleges munkaköröket meg lehetne szüntetni, a létszámot át lehetne csoportositani, ha ennek végrehajtásánál a rátermettség, nem pedig a protekció, a „jó összeköttetés" számitana.*

A vonatkíséretnél Miskolcon 118 nőt foglalkoztatnak, s becsülettel meg is állják a helyüket, mert bármelyik férfibrigáddal felvehetik a versenyt — állapította meg hozzászólásában *Homonnai Dezső* műhelybizottsági titkár. Javasolta, hogy a női vonatkísérőknél *vezessék be a szabad szombatot*, mert ennek megvan a lehetősége.

Mindemellett a brigádvezetők *egyhangúlag és nagyon határozottan leszögezték, hogy a szocialista közösségekben nem tűrhető a fegyelem lazitása.* Kivétel nélkül mindnyájan készek a brigádtagokkal egyetértésben *a hármas jelszó követelményei szerint* kivenni részüket a feladatokból. A megválasztott két küldött — *Majoros Ferencné* és *Héjj Károly* — ennek megfelelően képviseli majd a miskolci vasutasokat a brigádvezetők országos tanácskozásán.

Kovács Gyula

Szombathely:

Centenáriumra készülnek

A szombathelyi pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetőinek tanácskozásán *Sparing László*, a főnökség vezetője ismertette a területen dolgozó 27 brigád 338 tagjának erőfeszitésével elért eredményeket.

— *Az év eddigi részében teljesitettük a „kiváló főnökség" cim elnyerésének feltételeit* — hangzott a beszámolóban. — Tekintve, hogy létszámunk 46 százaléka tartozik a brigádokba, a szocialista közösségek helytállása nélkül ezt most nem jelenthetnénk ki. Megállapithattuk azt is, hogy éppen a szocialista brigádok kötelességtudata, példamutató munkája volt az a tényező, amely állandóan ébren tartotta és élénkitette a munkaversenyt.

A brigádvezetők hozzászólásaiból kitűnt, hogy *a szombathely—szentgotthárdi vasútvonal pályafenntartási dolgozói már javában készülnek a következő esztendő centenáriumi eseményeire*, amikor is méltó tettekkel akarják ünnepelni a vonal fennállásának 100. évfordulóját.

A szombathelyi pályafenntartási főnökségnél lezajlott értekezleten *Nagy Zoltán* műszaki főfelügyelőt választották küldötté a vasút szocialista brigádvezetőinek III. országos tanácskozására.

Déri Lajos

Hatvan:

Köszönet a patronálóknak

Hatvan állomás szocialista brigádvezetőinek tanácskozásán *Soós Károly* állomásfőnökhelyettes beszámolójából és a vitában elhangzott 14 felszólalásból egyaránt kicsendült, hogy a brigádok tagjai — a csökkent létszám ellenére is — sikeresen teljesitik vállalásaikat.

Ezen a megbeszélésen *több brigádvezető mondott köszönetet azért a segitségért, amelyet a patronálók, köztük az oktatótisztek nyújtanak a szocialista cimet elnyert vagy azért küzdő közösségeknek.*

A hatvani értekezlet résztvevői *Kiss Jánost*, a *Matrosov* szocialista brigád vezetőjét választották meg küldöttükké.

Szücs Ferenc

Szocialista brigádok a korszerű utasellátás szolgálatában

A Keleti pályaudvar kultúrtermében tartották december 8-án második vállalati szintű tanácskozásukat az Utasellátó szocialista brigádvezetői. A több mint kétszáz szocialista brigádvezető részvételével megtartott tanácskozást *Gróf József* személyzeti igazgató nyitotta meg. Üdvözölte a meghivott vendégeket és a vállalat kétezer szocialista brigádtagját képviselő brigádvezetőket.

A szocialista brigádmozgalom eredményeivel, a további feladataival foglalkozott vitaindító előadásában *Tóth László* főigazgató.

Igényesebb vállalásokat!

— *Brigádjaink tevékenységéből az a törekvés tükröződik* — mondotta bevezetőjében —, *hogy az egyes üzemek és az egész vállalat munkája is gazdaságosabb legyen, takarékos költségfelhasználás mellett növekedjen a forgalom, javuljon az utasok kiszolgálása.* Jobb gazdasági eredményeink pedig elősegitsék mind a vállalat fejlesztését, mind a dolgozók érdekeltségének fokozását.

A továbbiakban arról beszélt, hogy az utóbbi hat évben vett nagyobb lendületet a vállalatnál a szocialista brigádmozgalom. *Akkor 57 brigád nyerte el a kitüntető cimet és ma már a dolgozók 30 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban.* A törzsgárda gerincét alkotó szocialista brigádok munkája döntően hozzájárult ahhoz, hogy az utóbbi tiz évben az Utasellátó hatszor nyerte el az „élüzem", illetve a „kiváló vállalat" cimet, egyszer miniszteri, ötször vezérigazgatói dicséretben részesült.

A brigádmozgalom feladatairól szólva hangsúlyozta Tóth László főigazgató, hogy *a gazdasági vezetés minden szinten gondoskodjon a vállalások teljesitéséhez szükséges feltételek megteremtéséről*, a szerződésben vállalt feladatok nyilvántartásáról és rendszeresebb értékeléséről. A szakszervezeti szervek az új kezdeményezések felkarolásával és elterjesztésével, a munkájukkal kitűnt brigádok népszerűsitésével segitsék elő a mozgalom magasabb színvonalra való emelését.

A szocialista brigádokkal való foglalkozás módszereit elemezte kiegészitőjében *Kovács László*, a vállalati szakszervezeti bizottság titkára. Rámutatott, hogy a gazdasági vezetők többsége mind jobban felismeri: *ma már nem lehet tartósan eredményeket elérni a szocialista brigádok segitsége nélkül.* Az a vezető jár el helyesen, aki igényli, segíti és el is ismeri a szocialista brigádok eredményes munkáját. Különösen fontos a segítés a szerződések előkészitésénél, *hogy sehol se tegyenek a kollektivák mondvacsinált vállalásokat.* Kitért arra, hogy több helyen előfordul a társadalmi munka helytelen értelmezése, amikor elmaradt munkákat akarnak a brigádokkal fizetség nélkül elvégeztetni.

Növekvő forgalom

A vita során több brigádvezető beszámolt a kollektiva eredményeiről. A Keleti pályaudvar 18. számú üzem *Kossuth Zsuzsa* szocialista brigádjának vezetője, *Matyó Istvánné* elmondotta, hogy példamutató munkával járultak hozzá a *„mintaüzem"* cim elnyeréséhez. Szüntelenül kutatják a vendégek igényét, hogy saját készitésű ételeik a minőség, az iz, a választék dolgában egyaránt közmegelégedésre találjanak. Növekvő forgalmuk tanúsítja, hogy nem eredménytelenül teszik ezt.

Köves György, a pécsi 77-es üzem szocialista brigádvezetője arról beszélt, hogy a szocialista brigád összefogása az átmeneti létszámhiány nehézségén is átsegitette az üzemet. Több felszólaló kérte, *hogy rendszeresebben értékeljék a végzett munkát és vállalati szinten is népszerűsitsék a legjobb brigáderedményeket.*

Jutalom a legjobbaknak

„Dolgozni csak pontosan, szépen..." — a költő szavait idézve foglalta össze a vita tanulságait az Utasellátó főigazgatója. Ezután megválasztották a küldötteket a vasutas szocialista brigádvezetők III. országos tanácskozására. Az Utasellátó Vállalat brigádmozgalmát: *Matyó Istvánné*, a 18. számú üzemből, *Pőcze Ilona*, az Ady szocialista brigád vezetője, a 19. számú üzemből és *Pozsonyi László*, a székesfehérvári kirendeltség Münnich Ferenc szocialista brigádjának vezetője képviseli.

Végezetül kitüntetések és jutalmak átadására került sor. Négyen „kiváló dolgozó" jelvényt, heten főigazgatói dicséretet, 11-en pénzjutalmat kaptak, s még 19 szocialista brigádkollektiva részesült összesen 25 ezer forint jutalomban.

L. J.

A HALÁLOS BALESET OKA:

Felelőtlenség, sorozatos mulasztás

A halálos baleset oka többrendbeli, egy időben jelentkező, rendszerbeli hiba, utasításmegszegés, szervezetlen munkáltatás. Tömören így összegezte véleményét a balesetvizsgáló bizottság *Kis Iván Mihály* pályamunkás halálos balesetéről, amely november 22-én történt *Gyékényes* állomáson.

Kis Iván Mihály 57 éves, nyugdíjazás előtt álló dolgozó halálos balesetének körülményei mindenkit nyomatékkal figyelmeztetnek a biztonságtechnikai előírások jelentőségére, fontosságára, amelyről sokszor feledkeznek meg vezetők és beosztottak egyaránt. *Mint a pályafenntartási szakszolgálatnál ez évben előfordult 14 halálos baleset legtöbbje, Kis Iván Mihály balesete is elkerülhető, megelőzhető lett volna.* Éppen ezért a leírtaknál is súlyosabbnak tartjuk a mulasztásokat, a vétkesek felelősségét.

Hogyan történt?

„Amikor munkaközben felfigyeltem, hirtelen azt vettem észre, hogy tőlünk két méterre közeledik a mozdony. Vigyázzatok! — kiáltottam és hanyatt kivágódtam a kitérő sínjei közül." Így menekült meg *Pápai Ernő* pályamunkás, aki megbízott figyelőőrként hótakarítási munkát végzett az állomás 4-es sz. kitérőjében. Hasonló pánikszerű, gyors cselekvés mentette meg *Salekovics György* pályamunkás életét is, aki a vágány másik oldala felé ugrott, az utolsó pillanatban elhangzott felkiáltásra.

Kevés volt azonban az idő ahhoz, hogy a veszély észlelése után valamennyien eredményesen cselekedjenek, és a csoport — középen álló, — legidősebb tagját, *az 57 éves Kis Iván Mihályt halálra gázolta az állomásból kijáró 2492 sz. vonat.* Mindez kora délután 13.40-kor, az állomás területén, szolgálati helyhez közel, egy, az állomásból indult vonattal történt, amely alig néhány száz métert tett meg a baleset bekövetkezéséig.

„Megállapításom szerint nem voltak a 4-es sz. váltónál pályamunkások, amikor haladtam ki az állomásból" — ismételgeti védekezésül *Böcskei László* mozdonyvezető, a sajnos nagyon is meggyőző tények ellenére. Állításával ellentétben a pályamunkások ott dolgoztak a kitérőben, de a mozdonyvezető a vonat kihaladása közben *nem figyelt.* Ezért is maradt el a dolgozók *„Figyelj!"* jelzéssel történő riasztása, ami feltétlen életmentő lett volna.

Hasonló mulasztások terhelik *Szabol József* vonatvezetőt is, aki ugyan elismeri, hogy látnia kellett volna, de mint mondja, figyelés ellenére sem látta, az embereket. *A forgalmi utasítás mindkettőjüket a vágányút megfigyelésére, adott helyzetben megfelelő intézkedésre kötelezi.* A váltók, kitérők megfigyelése egyúttal természetesen azt jelenti, hogy az ott tartózkodó embereket is észre kell venni és szükség szerint érdekükben is cselekedni kell, főként, ha kételyek merülnek fel a dolgozók távozása tekintetében.

Helytelen gyakorlat

Felelős Kis Iván Mihály tragikus haláláért *Bogdán György* és *Horváth Ferenc* váltóőr is, akik a vonat vágányútjának biztosítása során elmulasztották a veszélyeztetett pályamunkásokat időben és megbízhatóan riasztani.

A közlekedő vonatok vágányútjában foglalkoztatott dolgozók biztonságának megteremtése elsősorban a pályafenntartási szakszolgálat feladata. Különös fontossága és jelentősége van ennek a téli zord időjárás viszonyai között, amikor az észlelési feltételek jelentősen csökkennek, valamint a munkáltatás szervezése is nagyobb gondosságot követel.

Kis Iván Mihály halálos baleseténél alapvető mulasztások történtek, amelyekért elsősorban a pályafenntartási szakszolgálat illetékes dolgozóit kell elmarasztalni. A 4-es sz. kitérőben munkát végző dolgozók felügyeletéről ezúttal nem gondoskodtak megfelelően. *Bognár Csaba* pályamester és *Bencze József* előmunkás úgy vélték, és jelenleg is ez a véleményük — a pályafenntartási óvórendszabály 27. pontjával ellentétben —, hogy az általuk felügyelettel, figyeléssel megbízott munkásnak is dolgozni kell. Amint az előmunkás mondja, *„a bevett általános gyakorlat szerint", vagyis így szokták meg, ezért nem tartják be az előírásokat.*

Felügyelet nélkül

„Előmunkás hiányában nincs mód arra, hogy minden munkacsoporthoz előmunkás-képesítéssel rendelkező dolgozót állítsunk" — mondják az illetékesek. Az a legegyszerűbb intézkedés senkinek nem jutott eszébe, hogy ilyen esetben nem osztható meg a munkáscsapat. Mindezek ellenére megelőzhették volna a tragédiát, *ha a sárga mellények kiosztása mellett legalább kioktatják a figyelőőrt, hogy neki csak figyelnie szabad, munkát végeznie nem.* A pályamester a csapatmegosztásra adott rendelkezésével a szabályok megszegésének sorozatát indította el, holott tudnia kellett, hogy a rendelkezés végrehajtása csak a biztonságtechnikai utasítások megszegésével lehetséges. Ezért kell felügyelet nélkülinek tekinteni azt a 3 embert, aki munkája mellett kevés híján áldozatává vált a felületességek sorozatának.

Kis Iván Mihály halálesete mindenki számára egyértelműen bizonyítja, hogy a vasútüzemi és személybiztonsághoz valamenyi dolgozó együttes felelősségérzetére és cselekvésére van szükség. Elegendő lett volna, ha egyesek a jelenlegi felfogásuk helyett a veszélyhelyzetben volt munkáscsapatot olyan körülménynek tekintik, amely a vonat továbbhaladását akadályozza, *de elegendő lett volna a figyelési kötelezettség teljesítése és az óvórendszabály alapvető követelményének betartása is.*

Hegedűs Károly

GONDATLANSÁGBÓL

„elúszott" tizenkétmillió forint

A vasutasok év végi részesedése 12 millió forinttal több lehetne, mint amennyi lesz, ha a bekövetkezett tűzkárokat el tudtuk volna kerülni, illetve a tűzeseteket meg tudtuk volna előzni. Még elkeserítőbb és gondolkodásra, sőt cselekvésre késztető adat, hogy a tűzkárok összege *novemberben még csak ötmillió forintot tett ki, s a hónap utolsó napján — egyetlen tűz miatt — emelkedett 12 millió forintra.* Ebben a szomorú valóságban talán még az sem eléggé vigasztaló, hogy a múlt esztendőben a vasút tűzkára a 19 millió forintot is meghaladta.

Súlyos mulasztások

Tizenkétmillió forint. Ennyibe került a MÁV-nak és dolgozóinak 256 tűzeset. A *budapesti igazgatóság* területén csaknem hatvan tűz több mint kétmilliós kárt okozott. A *debreceni igazgatóság* területén 49 esetben pusztítottak, és 295 000 forint veszteséget okoztak a lángok, amíg be nem következett november 30-án az ötvenedik tűzeset Záhonyban, *ami egymagában csaknem nyolcmillió forintos kárral járt.*

A tüzek okainak vizsgálata fontos tanulságokkal szolgál, minden vezető és beosztott dolgozó számára egyaránt. A rohamos korszerűsödés az embert szolgálja, ugyanakkor az ember felelősségét is fokozza. *Minden korábbinál nagyobb biztonságot kell teremtenünk az emberek, a termelőeszközök és megtermelt javaink érdekében.*

Az idei esztendő tűzesetei arra figyelmeztetnek, hogy a károk elsősorban járműveinket, az azokban szállított árukat érték. A tűzkárok másik fő csoportjába a járművek üzemeltetéséből eredő szántóföldi és erdőtüzek tartoznak.

Csupán a budapesti vasútigazgatóság területén 38 mozdony- és járműtűz keletkezett az idén, s a kár megközelíti a kétmillió forintot. A szombathelyi és a pécsi igazgatóságnál a mozdony okozta termény- és erdőtüzek során keletkezett kár is kitesz majdnem másfél millió forintot.

A MÁV által szállított árukat és saját kocsiparkunkat *több mint negyven esetben szoruló féktuskó miatt bekövetkezett tűz pusztította.* Éber szolgálattal, kellő körültekintéssel ezeket az eseteket is megelőzhettük volna.

Senki sem intézkedett

Még súlyosabb és eléggé el nem ítélhető mulasztás terheli az M44—012-es számú tolatómozdony vezetőjét, aki november 30-án Záhonyban engedély nélkül elhagyta mozdonyát, s nem gondoskodott arról, hogy az őrizetlen mozdony és a hozzákapcsolt járművek meg ne futamodjanak. Ennek következménye lett, hogy a tűzveszélyes folyadékkal rakott tartálykocsik kigyulladtak, és az előzetes becslések szerint is közel nyolc millió forintos kár keletkezett.

Két nappal korábban *Cegléd* és *Ceglédbercel-Cserő* állomások között három vagon gyulladt ki, és nyílt lánggal égett a 2665. számú tehervonatban. Két kocsiban szalma, a harmadikban fűrészelt fenyőáru volt. Bár a tűz szoruló féktuskótól származott, megállapító, *hogy sem az őrhelyen, sem a nagy állomásokon — ahol a szerelvény elhaladt — senki nem intézkedett* az izzástól szétfolyt féktuskó, az elszíneződött kerékabroncs, a vagon aljából, padlójából kicsapódó lángok észlelésekor.

A *Miskolcon* november elején történt tűzeset is elgondolkoztató. A 9893. számú vonatot továbbító 411—088-as gőzmozdony konyhájába a személyzet oda nem tartozó tűzveszélyes folyadékot vitt fel. *A hő hatására a folyadék erősen párologni kezdett, s ettől lángra lobbant az egész mozdony.*

Egyelőre nem soroljuk tovább a felelőtlenségre, hanyagságra utaló példákat, mert e néhány eset említése is elegendő ahhoz, hogy ki-ki felismerje saját tennivalóit, és fellépjen az ilyen és hasonló esetek megelőzése érdekében. *Ha pedig eljön az év végi részesedés fizetésének ideje, ismét gondolnunk kell majd a hiányzó milliókra, s továbbra is úgy kell dolgoznunk, hogy jövőre már ne csorbuljon tűzkárok miatt a végösszeg.*

Kovács Gy. János

A SOMOGYSZOBI BRIGÁDOK IGÉRIK:

Megtartják a tavaly elnyert kitüntető címet

Somogyszob állomás idei esztendeje nehezebb volt, mint a korábbi évek.

— *Igen, már az év elején főként a kocsitartózkodással volt baj* — mondja *Palotai Károly* állomásfőnök. — A nagy havazások miatt bekövetkezett lemaradást később sem tudtuk pótolni, pedig nagyon igyekeztünk. Jelenleg két százalékkal vagyunk lemaradva tervünktől, mégis reménykedünk abban, hogy sikeresen zárjuk az esztendőt.

— Mire alapozzák a bizakodást?

— *Elsősorban a szocialista brigádok erejére.* Nemrég tartottunk egy értekezletet, amelyen megtárgyaltuk az idei vállalásokat. Később egy közös vacsorán beszélgettünk a szocialista brigádok vezetőivel. A dolgozók mindkét rendezvényen biztosították a szolgálati főnökséget arról, hogy az idén is megtartjuk a tavaly megszerzett Szocialista szolgálati hely címet.

Ez a cím nemcsak a gazdasági eredmények javítására kötelezi Somogyszob állomás dolgozóit.

— Valóban. De éppen ezért ástak árkot a vasutasok a községi tanács felkérésére, társadalmi munkával. *Új vízhálózat épült, és a MÁV-sporttelepre is bevezettük a vizet és a villanyt.* Brigádjaink ezenkívül hét vasutas család idén elkezdett házépítését segítették.

S az állomás idei esztendeje egyéb vonatkozásban is sikeresnek mondható. A régebben elkezdett rekonstrukció részeként elkészült a korszerű világítás, így a térképen alig megtalálható kis helység vasútállomásán esténként világvárosi fények csillognak. Az Integra-dominórendszerű, új biztosítóberendezés pedig jövőre készül el. Eredmény az is, hogy az idén sikerült új, fiatal dolgozókat felvenni, köztük négy női jegyvizsgálót.

— *Azt hiszem, 1972-ben én is a távozók között leszek* — jegyzi meg az állomásfőnök. — *De szeretném gond nélkül, a jól végzett közös munka tudatában átadni szolgálati helyemet.*

Molát Ferenc

„Az utóbbi idők legszebb ajándéka"

KÉT SZOCIÁLIS LÉTESÍTMÉNYT AVATTAK DEBRECENBEN

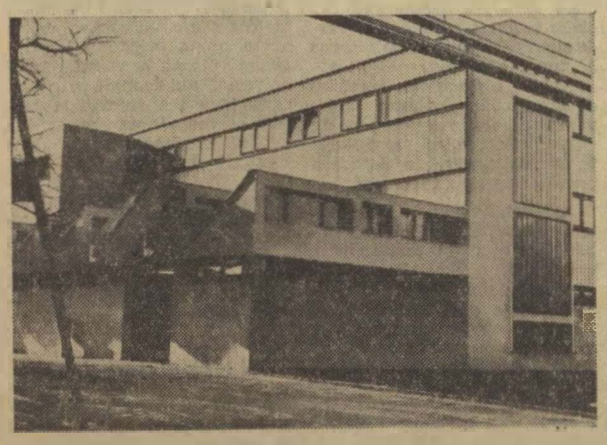
Két olyan levelet kaptunk Debrecenből, amely a vasút dolgozóinak épített egy-egy szociális létesítmény átadásáról számolt be.

Ceglédi Sándor szb-titkár az állomás gurító pályaudvarán létesített 200 személyes öltöző, mosdó és melegedő helyiségeket, azok korszerű berendezéseit méltatja. „Ebben az impozáns, egyemeletes új épületben minden a szolgálatot teljesítő kocsirendezők, sarusok, váltókezelők, kocsimesterek és a vontatási szolgálathoz tartozó kocsivizsgálók, féklakatosok szociális igényeit hivatott kielégíteni — írja. — A földszinten kapott helyet a konyha, a melegedő, a csizmamosó, a portásfülke. Az emeleten két öltöző, fürdő, a ruhaszárító és a lámpakamra található. Központi fűtés, állandó hideg-meleg víz, modern, 400 literes úrtartalmú hűtőgép, fzléses bútorok, tetszetős bőrszékek szolgálják a dolgozók kényelmét."

A másik levelet *Nagy László* küldte a járműjavítóból, ahol december 7-én ünnepélyesen adták át az üzem dolgozóinak az utóbbi idők „legszebbb ajándékát": az öt és fél millió forintos költséggel épített, 500 személyes szociális létesítményt.

„Az átadási ünnepségen megjelent és osztozott örömünkben Harmati Sándor, MÁV vezérigazgató-helyettes, Gál István, az MSZMP Hajdu-Bihar megyei Bizottságának titkára, Szilágyi Gábor, a városi pártbizottság első titkára, s ott voltak ezenkívül a vasút, az üzem és társadalmi életünk más vezetői is. A tervdokumentációkat és a kivitelezést a külső vállalatok határidőre készítették el, mert megértették, hogy milyen égető szükség van erre a szociális létesítményre" — hangzik Nagy László tudósítása, majd így fejezi be sorait:

„Az épület belső falán tábla hirdeti, hogy *a járműjavító KISZ-alapszervezeteinek tagsága védnökséget vállalt a létesítmény külső-belső állagának megóvása, a helyiségek rendbentartása felett.* Különben már készül a járműjavítóban még egy ugyanilyen épület, hogy minden üzemi dolgozó szociális igénye, az egészséges munkakörülményekhez méltó tisztálkodási és öltözködési lehetősége biztosítva legyen."



Képünkön: az új szociális épület a debreceni járműjavítóban

(Husi József felvétele)

A IV. ötéves tervben

MEGKEZDIK BUDAPEST—KELENFÖLD REKONSTRUKCIÓJÁT

A nyár elején a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, valamint Budapest főváros tanácsa *pályázatot* írt ki a kelenföldi pályaudvar új felvételi épületére, valamint az állomás előtti tér megtervezésére. A pályázóknak a felvételi épület részletes tervének kidolgozásán kívül azt tűzték ki feladatul, hogy az *Etele* téren helyezzenek el egy MÁV-irodaépületet és üzemi szállót, ezer ágyas szállodát, valamint 5000 négyzetméter alapterületen kereskedelmi, vendéglátóipari és szolgáltató létesítményeket. Az állomás területén, illetve közvetlen szomszédságában kellett megtervezni az induló utasok, valamint a közelben lakók részére egy nagy ÁBC-áruházat, postát, 350 személyes mozit, továbbá az Utasellátó Vállalat helyiségeit étteremmel, bisztróval, eszpresszóval, cukrászdával, továbbá a hozzátartozó üzemi és szociális helyiségekkel.

A pályázat határidejéig, október 25-ig huszonegy pályaművet adtak be.

Az ÉVM, a KPM és a fővárosi tanács képviselőiből és a legkiválóbb építőművészekből álló zsüri a vasutas-szakszervezet székházában rendezkedett be a pályaművek elbírálására, és több mint egy hónapi munka után kihirdette a döntést. A november végi eredményhirdetésen jelen volt *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a zsüri elnöke; *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, valamint a zsüri két alelnöke: *Szilágyi Lajos*, az építési és városfejlesztési miniszter helyettese és *Skoda Lajos*, a fővárosi tanács elnökhelyettese.

A bíráló bizottság a 21 pályaműből tizenegyet díjazott, illetve megvásárlásra érdemesített.

Dr. Mészáros Károly, az eredményhirdetéshez fűzött szavaiban elmondotta, hogy a díjazott és megvásárolt pályamunkák mindegyike tartalmaz olyan elemeket, amelyeket fel lehet majd használni a végleges kiviteli tervek kidolgozásánál. A pályaudvar átépítésének tervét 1972-ben kidolgozzák, és ennek alapján *a negyedik ötéves terv időszakában megkezdik Kelenföld átépítését.*

A végleges kiviteli tervek kidolgozásánál figyelembe veszik majd, hogy az állomáson tavasztól őszig várhatóan 40 000 érkező és ugyanannyi induló utas fordul meg naponta.

A térről az állomásra, az állomásról a térre irányuló utasforgalmat a pályaudvar alatt létesítendő gyalogos aluljárón bonyolítják majd le.

A szociális helyiségek között 200 férfi és 50 nődolgozó részére személyzeti öltöző-mosdót terveznek. *Építenek étkezőt, üzemorvosi rendelőt, könyvtárszobát, olvasótermet és művelődési termet is.* A kirendelésben levő dolgozók részére 6×9 négyzetméteres egyágyas, továbbá 6×15 négyzetméteres kétágyas vendégszobákat terveznek két fürdőszobával, négy zuhanyozóval. Az egész állomást a Kelenföldi Hőerőműből távvezetéken fűtik majd.

Köszönet a jegyvizsgálóknak

Nem szenzációról számolok be, csupán *két derék vasutas* emberségéről, de úgy gondolom, hogy ez is megérdemli a nyilvánosságot.

A közelmúltban hivatalos küldetésben gyermekeket kísértem haza üdültetésről egy különvonaton. Szombathelytől Budapestig két olyan jegyvizsgáló teljesített szolgálatot a vonaton, akik messzemenő igyekezettel próbálták kellemesebbé tenni utazásunkat. *A hosszú úton fáradhatatlanul magyarázták a gyerekeknek, hogy milyen nevezetesebb városon, községen robogunk át; melyik hegynek mi a neve stb. A kiürült üvegeket, kulacsokat menet közben összeszedték, és az állomásokon friss vízzel töltve adták vissza azokat.*

Lehet, hogy mások megítélése szerint nem olyan nagy dolgok ezek, nekünk mégis végtelenül jólesett a segítő gondoskodás. Mi, gyermekkísérők, többnyire nyugdíjasok vagyunk, s bizony nehezünkre esett volna a vízért való futkosás. Tolmácsoljuk tehát köszönetünket *Kiss Károly I.* szombathelyi jegyvizsgálónak és fiatal munkatársnőjének, akinek sajnos, nem sikerült a nevét megtudnom.

S. Z.-né,
Szolnok, Jászkürt u. 5.

Érdemes-e becsületesen dolgozni?

Talán emlékeznek még rá olvasóink: a magyar vasút fennállásának 125. évfordulójára elkezdett cikksorozatunk keretében lapunk augusztus 16-i számában riportat írtunk egy vasutas dinasztiáról. Egy vasutas házaspár örömei, gondjai címmel bemutattuk Sziklai Ervint, a budapesti vasútigazgatóság forgalmi osztályának főelőadóját, az újjáépülő, villamosítás alatt álló szobi vonal forgalmi kirendeltjét, majd feleségét, a váci pályafenntartási főnökség személyzeti vezetőjét, a csomópont párttitkárát, mint két vasútas-dinasztia harmadik generációjának tagjait. Írtunk életükről, munkájukról, terveikről. Más szóval: arról, hogyan gazdálkodnak az ősi örökséggel, miként gyarapítják a nemes hagyományokat a mai leszármazottak, hogyan él ma egy vasutas család.

Sziklai Ervin munkájának ismertetésekor megemlítettük: a vonalon dolgozók közül a 4-es építésvezetőség nem mindig alkalmazkodik a forgalmi kirendeltnek valamennyi építőrészleg érdekeit szem előtt tartó rendelkezéseihez és emiatt előfordulnak köztük surlódások.

Megjegyezzük, hogy Sziklai Ervin annak idején arra kért bennünket, a surlódásokról ne tegyünk említést cikkünkben, mert attól tart, hogy ez még jobban kilezi a helyzetet közte és a 4-es építésvezetőség között. Mi azonban szükségesnek tartottuk kendőzetlenül, de név említése nélkül rámutatni a munkát zavaró körülményre.

Szolgálati megbízólevél

Sziklainak sajnos igaza lett. A cikk megjelenése után akadtak olyan emberek, akik nyíltan a szemébe mondták, hogy a bíráló megjegyzésért *„szalmaszálanként fogják elébe rakni a gerendát."* S valóban, ettől kezdve valósággal megszaporodtak az igazgatóságra küldött jelentések a forgalmi kirendelt tevékenysége ellen. Ezek persze mit sem árthattak volna, ha a forgalmi osztály hivatása magaslatán áll és az igazgatóság vezetése által Sziklai részére kiállított 001654. SZ 58. ig számú *Szolgálati megbízólevél* előírása alapján foglal rendszeresen állást a bejelentések ügyében. *Eszerint a forgalmi megbízott ellenőrzési és rendelkezési joga valamennyi szolgálati ág munkájára kiterjed, őt a szolgálati főnökségek tevékenységében támogatni kötelesek.* Már csak ebből adódóan is szavai, megállapításai, jelentései legalább olyan súlyúak lehettek volna, mint a hiúságuk megsértése miatt nehezteló „ellenfeleké".

De nem így történt. *Sziklainak rendszeresen tisztáznia kellett magát az enyhén szólva téves, meg nem alapozott bejelentések miatt.* Felelősségre vonták többek között azért, mert a 4-es építésvezetőség részére az „ő hibájából" az egyik alkalommal nem megfelelően összesorozva érkezett Nagymaros állomásra egy szalagsoros szerelvény. A dolog olyan súlyosnak látszott a forgalmi osztály megítélése szerint, hogy majdnem fegyelmi büntetés lett belőle. *Időközben kiderült, hogy nem a forgalmi megbízott hibájából következett be a mulasztás.*

Más alkalommal anyagvonati gépek indokolatlan elvezényelését, ennek következtében az anyagmozgatás időleges elakadását tulajdonították Sziklainak az egyik jelentés. Tisztázódott azonban, *hogy az átvezénylés oka nem valamiféle önkényeskedés volt, hanem a gépek műszaki állapota és a vasút érdeke indokolta ezt.* Egy újabb jelentés pedig azt tette panasz tárgyává, hogy az október 29-én Szobon — a 4-es építésvezetőség részére (!) — feladott húsz vagon söderből csak kilenc vagon elszállításáról gondoskodott Sziklai. A hiány késést idézett elő a talajcserében.

A súlyos mulasztást bizonyította a húsz feladott kocsi önkezelési fuvarlevele, valamint az is, hogy mind a húsz vagon száma be volt vezetve az állomási elegysúlynaplóba. *Tény viszont, hogy csak kilenc vagon södert vitt az anyagvonat a munkahelyre.* Ennek ellenére sikerült megállapítanunk, hogy a sódert rakó gép kanala a kilencedik vagon megrakása után eltörött, s mindaddig — csaknem egy hétig — szünetelt a rakodás, amíg Salgótarjánból, a 2-es Volán telepéről meg nem érkezett az új alkatrész.

— Ez így történt kérem, jól emlékszem az esetre — mondotta vizsgálatunk során *Szabó Béla*, a rakodógép kezelője, majd hozzátette: *— Csak azt nem értem, hogy ha csak kilenc vagont raktunk meg, miképpen adhatott fel bárki húsz vagont?* Ha pedig mégis feladták a nem létező szállítmányt, hogyan kérhetik számon valakitől annak a továbbítását?

— Kérem, ilyen gigászi munkánál, amit az idén végeztünk a szobi vonalon, óhatatlanul előfordulnak kisebb-nagyobb mulasztások. Sokszor rájöttünk, hogy amit tegnap elvégeztünk, azt ma már jobban csinálnánk. De ezért senkit nem szabad elmarasztalni, mert mindenki igyekezett tudása legjavát nyújtani az adott pillanatban. Ezt egyaránt értem az itt dolgozó építésvezetőkre, beosztottaikra és Sziklai Ervinre, a forgalmi megbízottra...

Milyen embernek ismerik?

Darvasi Endre főépítésvezető szavai ezek. Ő kifejezetten igazságtalannak tartja, hogy az igazgatóság forgalmi osztálya úgy reagál a vonalról érkező jelentésekre, hogy saját emberét zaklatja, ahelyett, hogy megvédené és biztosítaná továbbra is a bizalmáról. Sziklai ezt nemcsak beosztásánál fogva érdemelné meg, hanem munkája és egész vasúti pályafutása alatt szerzett érdemei alapján is.

Érdekes, hogy Sziklai Ervin helytállását, emberi magatartását, szaktudását, a vasút iránti szeretetét sokan méltatták azok közül, akikkel beszélgettünk. *Nem értik, hogy beosztásából miért váltották le egy hónappal a vonal korszerűsítésének befejezése előtt.* Igen, így mondják, hogy „Sziklait leváltották". De erről majd később szólunk, egyelőre lássuk, ki milyen embernek ismeri őt.

Milánovits István, Szob állomásfőnöke:

— Sziklai Ervinnel évekkel ezelőtt együtt szolgáltam. *Képzett, lelkes vasutasnak ismertem meg, aki érti a dolgát.* Legutóbbi beosztásában is „rámenős" volt, hajtotta a munkát, mert csak így lehetett a határidőket tartani a rekonstrukció rendkívüli bonyolult, nehéz körülményei között.

Czinkóczki György vezénylőtiszt: — Sziklai állandóan jó kapcsolatot tartott a vonatkísérőkkel. Szívesen dolgozott vele az anyag- és munkavonatok személyzete. Soha sem akadékoskodott, s ha valami nehézség támadt a vonatkíséretnél, közösen megbeszéltük a dolgot és rendszerint elhárítottuk a bajokat.

Tőzsér András építésvezető (a 18-as építésvezetőségtől): — Kevés dolgom volt Sziklai Ervinnel, mert többnyire közvetlenül az állomásokkal intéztem az anyagszállítás forgalmi problémáit. Sziklai emiatt nem akadékoskodott, sőt örült, ha könnyítettünk a munkáján. Szívesen tettük, mert úgy láttuk, hogy sok problémával küszködik. Mondtam is neki többször: *bámulom, hogyan bírja energiával.* Bevallom, meglepett, hogy egy hónappal a vonal teljes elkészülte előtt, amikor már ő is örülhetett volna munkája eredményének, el kellett hagynia a helyét...

Sári Pál előmunkás (18-as építésvezetőség): — Sziklai főintézővel egyszer beszéltem, de láttam, hogy állandóan ott sürög-forog, ahol legtöbb a munka. Annyi bizonyos, ha probléma volt, rá számíthattunk, mindent elintézett.

Bíró József építésvezető (14-es építésvezetőség): — A forgalmi kirendeltel kevés dolgom volt, mert nekünk csak egy anyagvonatunk és mozdonyunk van, míg a többi építésvezetőség, különösen a 4-es, négy-öt anyagvonattal dolgozott egyszerre. Sziklai Ervin mindig előnyben részesítette a 4-es építésvezetőséget, annak ellenére, hogy tudomásom szerint személyi ellentétek voltak egy újságcikk miatt Szűcs építésvezető és Sziklai között.

Különösnek találtuk, hogy a megkérdezettek közül többen utaltak a vonalszerte elterjedt szóbeszédre, *Arra, hogy Szűcs építésvezetőnek „könnyű a helyzete" vagy „el van kapatva", mert „neki az isten is barátja" és befolyása révén annak árt, akinek akar.* Ezek a mende-mondák azonban bennünket és talán másokat sem befolyásoltak.

„Leváltásról szó se essék!"

— Nem, nem, ilyesmiről szó sincs — jelentette ki a leghatározottabban *dr. Telek János*, a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetője, majd tiltakozott az ellen, hogy Sziklai Ervin visszarendelésének tényét bárki a megbélyegző kifejezésként ismert „leváltás" szóval hozza összefüggésbe.

— Csupán az történt — magyarázta —, *hogy mivel a munka november elejére lényegében befejeződött a szobi vonalon, nincs szükség állandó forgalmi megbízottra.* Érdemei az építkezés sikeres lebonyolításánál végzett tevékenységét a legmesszebbmenően elismerjük. Sziklai Ervin is ott lesz a vonal építésénél jó munkájukkal kitűnt jutalmazottak között. Sajnálom, hogy a munka hevében, amikor Nagymaros állomáson személyesen értesítettem Sziklai Ervint a visszarendelésről, nem volt alkalom elismerésem kinyilvánítására...

Azóta azonban ez a dolog is rendeződött: *az igazgatóhelyettes hivatalában személyesen fogadta Sziklait, megköszönte helytállását.* Ezek után akár azt is írhatnánk, hogy *„happy end"*-del végződött egy három évtizede becsületesen szolgáló vasutas eme legutóbbi megbízatása.

Ám vizsgálódásaink során egyebekre is fény derült a budapesti igazgatóságon. Megtudtuk, hogy Sziklai Ervin 1957 óta többször kérte felvételét a pártba, de a forgalmi osztályon mindig akadtak olyan „befolyásos" személyek, akik „módszeresen" gondoskodtak arról, hogy kérelmene juthasson a pártalapszervezet tagsága, vagy is a taggyűlés elé.

Furcsa ellentmondások

— Nem ismerek vele kapcsolatban politikailag semmi negatívumot, de pozitívumot sem (!?) — vélekedett egykori csoportvezetője, amikor ebben az ügyben érdeklődtünk.

— Évek óta nem győzöm osztályunkon hangoztatni — mondta viszont az egyik kommunista reszortvezető —, *hogy teljesen felreismerik Sziklait.* Felreismerik, mert úgy akarják, pedig éppen ő az, akire minden nehéz helyzetben leginkább számítani lehet. Ha kell, kocsirendezőnek is kimegy bármelyik állomásra, ha éppen kocsirendezőre van a legnagyobb szükség...

Bencze Lajos osztályvezető ellenben, aki csak két éve vezeti a forgalmi osztályt, Sziklait lelkes vasutasnak, de gyenge képességű szakembernek ismeri.

— Háromszáz vasutas között legalább 250 van, aki lényegesen jobb vasutas nála — tömören így foglalta össze róla alkotott véleményét az osztályvezető.

Az ellentmondást tovább fokozza az a tény, *hogy a forgalmi osztály mégis ezt a „gyenge képességű" szakembert rendelte ki a szobi vonalra,* s a nehéz, nagy szakértelmet igénylő megbízatás teljesítéséért most jutalom, elismerés jár.

Vagy utalhatunk a MÁV vezérigazgatóság 1970. augusztus 1-én kelt 22/b számú táviratára, amelyben elrendelték, hogy a KGST integrációs programja keretében a számítástechnika (!) közlekedési alkalmazásához milyen konkrét segítséget kell nyújtaniok a vasútigazgatóságoknak. *A budapesti igazgatóság forgalmi osztálya saját feladatát is éppen Sziklai Ervinre bízta.* Ő pedig — *Zádori Zoltán* osztályvezető-helyettes *Balassa István* igazgatóhelyetteshez küldött írásbeli jelentése szerint — a kiadott rendelkezést határidőre végrehajtotta és a nagy szakértelemmel kidolgozott munkát megjelölt helyen személyesen átadta. *„Az átadott anyagot teljes egészében elfogadták"* — hangzott a jelentés.

Az idézett vélemények és adatok ismeretében ezerféle kérdés ötlik fel bennünk. Jó, tételezzük fel, hogy Sziklai Ervin csakugyan gyenge képességű tisztviselője a budapesti igazgatóság forgalmi osztályának. *De miért nem akad az irányításnak ezen a szintjén több, nála sokkal jobb képességű középvezető, akik meg tudják érteni, fel tudják fogni, hogy három évtized munkájának megannyi eredménye, a szolgálat közben állandóan gyarapított tudás, a marxista egyetem elvégzése, a nagymultú vasutas család tisztessége, az 1961-ben méltán kapott érdemes vasutas kitüntetés, a külszolgálati dolgozók bizalma — mind-mind csupa „pozitívum"?! Vagy: olyan jól áll káderekkel a III. osztály apparátusa, hogy Sziklai Ervin képessége és képzettsége eltörpül a másoké mögött?* Az igazgatóság személyzeti osztályán megpróbáltunk összehasonlító adatokat szerezni a forgalmi szakszolgálat középkádereinek képességeire utaló főiskolai, egyetemi végzettségéről, de ott efféle nyilvántartással egyelőre nem tudtak szolgálni. *Különben is* — mondták — *ehhez felsőbb engedély szükséges. Ugyanez a személyzeti osztály Sziklainak egy, évekkel ezelőtti minősítése ellen, annak körülményeit kifogásoló írásos beadványára a mai napig sem adott választ.* Ahhoz viszont nem felsőbb engedély, hanem felsőbb rendelkezés, illetve jogszabály van érvényben, hogy a dolgozók beadványára 30 napon belül válaszolni kell!

Nem egyedülálló eset

Kérdés az is, hogy az esetleges, de cseppet sem valószínű magasabb képesség vagy képzettség miként okozhatja egyesek önteltségét, a mások lenézését, azt, hogy „csalhatatlan" kijelentésekkel intézzék el egy-egy kolléga sorsát. *Ugyan miféle tájékoztatást adhatnak felfelé az olyan emberek, akik nem képesek megszabadulni helytelen szubjektivizmusuktól, káros előítéleteiktől? Vagy feletteseiket is csak eszköznek tekintik céljaik eléréséhez?*

Ezekre a kérdésekre nem nekünk kell választ adni, hanem azoknak a vezetőknek, közvetlen feletteseknek, akik — ki tudja miért — *ennek az ízig-vérig kitűnő vasutasnak az erényeit és érdemeit alig, a mások által felelőtlenül ráruházott „gyengéit" viszont annál inkább figyelembe vették.*

Végül még el kell mondanunk, hogy azért foglalkoztunk ennyire részletesen az üggyel, mert az efféle eset nem egyedülálló. Az igazságtalan bánásmód következtében a törzsgárda sok értékes tagja vesztette él kedvét és kényszerült megválni a vasúttól. Akikkel így bánnak, azokban óhatatlanul megfogalmazódik a keserű gondolat: *érdemes-e becsületesen dolgozni? Érdemes-e oly sok áldozatot hozni a vasútért, amennyit a lelkiismeretesen végzett munka tőlük megkövetel?*

Igen, érdemes! Nyugodt szívvel állíthatjuk, hogy a Sziklai Ervinek nem maradnak magukra. Ám rendkívül fontos, hogy minél többen odaálljunk melléjük.

Szász Ferenc — Kovács József

Családi örökség:

• a kötelesség teljesítése

Budapest I. kerületében, az *Iskola* utca 27. szám alatt levő Házkezelőségi Igazgatóságnál minden második kedden tart fogadónapot a 73. körzet tanácstagja: *Árti Ferenc*, a Déli-pályaudvar dolgozója. Meghallgatja a legkülönfélébb kéréseket, eljár ügyükben, tanácstagi beszámolót tart, tanácsülésekre jár.

A vonatkísérői szolgálat mellett ez a feladat egymagában is dicséretes, de Árti Ferenc olyan ember, aki képes sokkal többet áldozni a közösségért.

Sok a tennivaló

— Fiatal vagyok, mindössze 30 éves, a tennivaló pedig nagyon sok. Ezeket csak úgy győzhetjük, ha mindenki a lehetőségeihez képest többet vállal belőlük — mondja egyszerűen, tömören.

Minden hétfőn este marxista középiskolába jár, ezenkívül rajparancsnok a munkásőrségben. Kommunistához méltó helytállását jó néhány kitüntetése is igazolja, amelyeket szakvonali és politikai munkájáért kapott. *Háromszor részesült zászlóaljparancsnoki dicséretben és jutalomban, tavaly kiváló parancsnoki kitüntetést tűztek a mellere, az idén megkapta az emlékérmet ötéves munkásőri szolgálatáért, s a Kiváló dolgozó jelvénynek is tulajdonosa.* Folytathatnánk a felsorolást a szocialista brigádmozgalomban elért eredményekkel, de talán elég megjegyezni, hogy munkatársaival együtt nemrég érdemelte ki az ezüstplakettet.

— A kötelesség teljesítése nálunk családi hagyomány — jegyzi meg Árti Ferenc. — *Nagyapám is vasutas volt, ő 1910-ben kezdte el ezt a pályát. Édesapám 1938-ban lépett be a MÁV-hoz, és még mindig szolgál: Hatvanban vonatvezető.* Emellett alapszervezeti párttitkár. Én szintén Hatvanban lettem vasutas, tizenkét évvel ezelőtt. Először fékezőként, majd vonatvezetőként utaztam teherfordában, közben a forgalmi és a kereskedelmi szakvizsgát is letettem, mégis vonatkísérő maradtam. Szeretem ezt a beosztást. A Déli-pályaudvarra 1963-ban kerültem, s itt vezető és jegyvizsgáló vagyok felváltva, ahogy a helyzet megkívánja...

Mialatt hallgatom Árti Ferenc csendes, megfontolt beszédét, arra gondolok, hogyan lehet ezt a temérdek, nagyrészt önként vállalt elfoglaltságot idővel győzni. Kevés az ember, nagy a létszámhiány, s már csak ebből adódóan is általában 270—280 órát kell szolgálatban tölteni.

Közös érdekek

— Az érdekek egyeztetésével és kellő jóakarattal meg lehet oldani mindent — válaszolja megjegyzésemre, majd hozzáteszi, hogy közvetlen felettesei, köztük Veres Géza vezénylőtiszt, aki az alapszervezet párttitkára is, kéréseit messzemenően figyelembe veszik. *— Jól tudják, hogy nem vagyok olyan, aki a munka rovására próbál eleget tenni társadalmi megbízatásainak.*

— S mit szól ehhez a család?

— Szerencsére a feleségem ebben a kérdésben ugyanolyan megértő, hiszen ő maga is párttag. Inkább más természetű problémám lenne... de talán ez nem is tartozik ide...

Biztatom, hogy folytassa csak bátran, még ha személyes természetű dologról van is szó. Nehezen szánja rá magát, hogy immár évek óta fennálló, rendezetlen lakáshelyzetét elmondja.

Albérletben

— Nem akarok erről beszélni. Még azt gondolnák, hogy tanácstagságom révén próbálok előnyhöz jutni. Nem, ezt még a tanácsnál sem említettem meg, hiszen saját ügyében nem szívesen intézkedik az ember. *De tény, hogy egy olyan albérleti szobában lakom feleségemmel és kisfiammal, amely egy szekrénnyel van elválasztva a főbérlő lakrészétől.* Ez persze, néha surlódásokkal jár együtt. A rossz lakáshelyzet miatt két éve kénytelen voltam a MÁV nevelőotthonba, Kőszegre beadni a gyereket. Mivel mind a ketten iskolába járunk, bizony nehéz a tanulás. Persze, nem akarok én ingyen lakást kapni, évek alatt összegyűjtöttünk egy kis pénzt, ami elég lenne egy szövetkezeti lakásra, de egyelőre még a befizetésre sincs lehetőség...

A végén ismét határozottan kéri, hogy erről egyáltalán ne írjunk.

— Jól tudom, hogy megoldódik majd ez a kérdés is, hiszen egyre több lakás épül. Egyszer jut belőlük nekem is, egészen biztos...

Sajnos, be kell fejeznünk a beszélgetést, mert a kijárati jelző már szabad. Indul a vonat Nagykanizsára, s Árti Ferenc csak késő este, 22 órakor fejezi be szolgálatát. *Pedig ma vasárnap van.*

— És karácsonykor?

— Azt még nem tudom. Talán otthon leszek, de mentőtérhet, hogy éppen szolgálatban. Vagy itt, vagy a munkásőrségnél...

Pahocsa Sándor

Mester József mozdony-lakatos

a fiatal vasutasokat képviselte a kongresszuson

Mester József mozdony-lakatos a békéscsabai csomóponti KISZ-bizottság titkára, rajongásig szereti a szakmáját. Ennél jobban csak egy valami vonzza: *az emberekkel való foglalkozás, a szervezés.* Boldog, ha tehet valamit a többiekért, ha sikerül elintézni valami olyan dolgot, amely az egész kollektíva javára szolgál. Ezekért a tulajdonságaiért fogadták egyhangúan bizalmukba a csomópont fiataljai, s választották meg a KISZ-szervezet csúcstitkárává.

A mindössze huszonöt éves fiatalember két éve viseli ezt a felelősségteljes tisztséget, s most tennivalói újakkal gyarapodtak: *október 29-én a városi KISZ-vb tagjává, majd november 16-án a megyei KISZ-bizottság tagjává választották.*



Mester József

Ipari tanulóként kezdte

— Mit tett mindezért?

— *Tősgyökeres csabai vagyok, itt születtem* — válaszolta a kérdésre. — *Jóformán mindenkit ismerek a városban, az én korosztályombelieket különösen.* A KISZ-szervezetbe már az általános iskolában beléptem. Ahogy a kezembe kaptam a bizonyítványt, jelentkeztem a vasúthoz ipari tanulónak. Az első évet a szolnoki járműjavítóban végeztem el, a másodikat és a harmadikat már Békéscsabán. *A mozdonyműhelybe kerültem járműlakatosnak, s most is ott vagyok.* Tizennyolc éves voltam, akkor, s nagyon örültem, hogy a KISZ-szervezetben bizalmi lehettem. Akkoriban nagyon szerettem a sportot, különösen a birkózást, és a focit. Sikerült is szerveznem egy kispályás focicsapatot, s őszszehoztunk jó néhány vetélkedőt, rendezvényt.

A fiatalemberek sorsát ő sem kerülte el: *1966-ban behívták katonának.* Huszonhat hónapot töltött el Szegeden.

— Tisztes-iskolába kerültem és megtanultam, hogyan kell az emberekkel bánni, hogyan lehet tartalmas, színvonalas előadásokkal, olvasnivalókkal fölkelteni az érdeklődést. A szervezés a honvédségnél félig-meddig szakmám lett, hiszen az iskolán maradtam kiképző-tisztesnek.

Amikor leszerelt, nagy megbecsüléssel és a régi szeretettel fogadták vissza munkatársai a mozdonyműhelybe. Nem sokkal ezután az akkori csúcstitkár is felöltötte a mundért. A fiatalok között egyhangú véleményalakult ki: *az utód csak ő lehet.*

Gimnáziumba jár

Mostanában rengeteg a dolga a KISZ-titkárnak. Dolgozik a műhelyben, értekezletekre jár, s ha csak teheti, felkeresi persze, ha reális a kérés —, hogy ne teljesítenék. A fiatalok is nagyon lelkesek, a *Szakma ifjú mestere*-mozgalomban is élen járunk Békéscsabán...

„Kétszázhuszan jöttek"

— Mi volt az első teendője?

— *Újra a sport. A fiatalok — s nálunk 98 KISZ-tag között főként fiúk vannak — leginkább a sportolási lehetőségek hiányát fájlalták.* Tartottunk egy kommunista vasárnapot, s ezen az egy napon kialakítottuk a műhely mellett az új, kispályás kézilabdapályát. Hogy milyen nagy volt a lelkesedés, arra csak egy adatot mondok: *kétszázhúszan jöttek el ezen a vasárnapon dolgozni, a fiatalokon kívül az idősebbek is...* A szegedi igazgatóságtól 1000 forint jutalmat kapott a KISZ-szervezet, ezen a pénzen azonnal megvettük a felszerelést is.

Az élet persze, nemcsak sportból áll. A KISZ-titkár a fiatalok szószólója, véleményük tolmácsolója. *Mester József* ezt a feladatát is mindig igyekezett ellátni.

— A gazdasági vezetők, amikor a fiatalokról kell döntést hozni, mindig kikérik a véleményemet. Előfordult, hogy más volt a mi véleményünk. Ilyenkor vitatkozunk. *Nagy öröm számomra, hogy a csomóponton jó egyetértésben dolgozunk,* a városunkban ezt bizony kevés vállalatnál mondhatják el. Gazdasági vezetőinktől, a szakszervezettől nem tudunk olyat kérni — mind a négy alapszervezet összejöveteleit. Levelező tagozaton tanul: gimnáziumba jár. Mint elmondotta: a KISZ-bizottságot nagy terv foglalkoztatja. Olyan terv, amely már jóváhagyásra a szegedi vasútigazgatósághoz került. *A légópincéből szeretnének pinceklubot kialakítani. A költségvetés 38 000 forint, s ebből 7000 forint értékű társadalmi munkát végeznek el.* Olyan klubot szeretnének, amely egész Békéscsaba fiataljainak becsületére válna, s a vidékről bejáró vasutas fiataloknak második otthona lenne. A sok elfoglaltság mellett szakít időt arra is, hogy a legfiatalabbakkal, az ipari tanulók oktatásával törődjék. Nemrég új módszert vezettek be: *a gyerekeket szakmunkások mellé osztják, s negyedévenként, az iskolai beszámoltatókon a mester is megjelenik a tanulóval együtt.* A KISZ-titkár saját tanulóéveiből tudja, mennyivel könnyebben lehet így elsajátítani a szakmát, mintha magukra hagynák a fiatalokat...

Mester József, a békéscsabai csomópont és Békés megye fiataljainak bizalmát élvezve részt vett a KISZ VIII. kongresszusán, ahol a vasutas fiatalokat is képviselte.

Rácz Judit

„Váljatok emberséges felnőttekké!"

Árva gyerekek fogadása a Vasúti Főosztályon

Sötét a hatalmas kultúrterem, a színpad vörösbársonyfüggönye előtt plafonig érő karácsonyfán szikráznak a csillagszórók, a hófehér abrosszal megterített végeláthatatlan asztalokon piros almákba szúrt gyertyácskák lobognak. A belépő *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettest vasutas egyenruhás kislány köszönti. Kis társaival együtt piros szeklűket, s szépen hímzett népi mintás terítőket nyújt át:

— *Miniszterhelyettes bácsi, kérjük, fogadja olyan szeretettel, ahogyan mi készítettük!...*

A felnőttek: a miniszterhelyettes, *Tóth Györgyné dr.*, a vasutas szakszervezet alelnöke, *dr. Pethes Imre*, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára örömmel fogadják a szép ajándékokat, s azután átnyújtják az övéket — a vasutasok nagy családjának nevében a MÁV nevelőotthonaiban élő árva gyerekeknek. Az ünneplés mindig megható, de ez az ünnepség különösen az: *olyan gyerekek ülnek itt most, akikről a meghalt édesapa, édesanya helyett a vasút gondoskodik, s igyekszik szebbé, boldogabbá, tartalmasabbá tenni életüket.*

Dr. Mészáros Károly kezében a sok-sok ajándékcsomag, s míg átadja őket, elmondja, ismeri a nehéz gyermekkor minden szomorúságát. Kilenc-éves korától egyedül kellett keresnie a kenyerét, sok nehéz karácsony emléke él benne. *A vasutasok a karácsonyi ünnepek alatt is dolgoznak. Azért dolgoznak, hogy mások minél boldogabban ünnepeljenek.* Elmondta azt is, hogy csak a szorgalomtól, a tanulástól függ, ki lép a mai vezetők helyébe, minden út nyitva áll előttük, s igyekeznek olyan körülményeket teremteni, hogy öröm legyen majd a vasútnál dolgozni...

Egyenként szólítja a neveket, s jönnek a gyerekek a szép ajándékcsomagokért, a *Békéscsabán, Szegeden, Kaposváron, Répceszentgyörgyön, Bodrogolaszban és Közegen* nevelkedők. Ki garbót, ki divatos hosszú sálat, szép sapkát, bőrkesztyűt kap, mindenkinek azt, amire áhítozott. A pici, elsős *Szilvássi Tundinek* könnyek szöknek a szemébe, amikor megkapja az óriási Kati babát, amiről annyit ábrándozott.

Jó étvággyal eszik a finom ebédet, mindenki kíváncsi, mit kapott a másik, az ajándékok körbejárnak... Három kislány és egy fiú még másért is boldog: testvérek, s itt találkoztak, most hónapok után. *Kovács Margit* és *Erzsike* Békéscsabán tanul, *János* Szegeden, *Veronika* pedig Kaposváron. *Kilencen vannak testvérek, egy, a legkisebb van még otthon a mamával, aki nagyon beteges.* Két felnőtt nővérük Ica és Anna pedig nemrégen került ki a szegedi otthonból, s most mindkettő a vasútnál dolgozik... *Boldogok, hogy látják egymást,* s arról beszélnek, ha hazamennek a téli szünetben, folytatják a ház építését, hogy anyunak könnyebb legyen..., Amióta édesapjuk meghalt — ő is vasutas volt — azóta így igyekszenek segíteni egymáson — az állam pedig óvja-tuk...

A vasút vezetői a lehetőségekhez mérten egyre több és több anyagi áldozattal igyekszenek kárpótolni a vasutasok gyerekeit azért, hogy nem élhetnek a családdal együtt. S mindezért csak egyetlen dolgot kérnek tőlük: mint ahogyan azt a miniszterhelyettes összefoglalta: *„hűséget a vasúthoz és sok-sok emberséget!"...*

Rácz

KARÁCSONY ELŐTT

Örömet szereztek a kicsinyeknek

Az Északi Járműjavító *Petőfi* ifjúsági szocialista brigádja már régebben patronálja az üzem 60 személyes, napközi-otthonos óvodáját. A brigád tagjai ennek megfelelően az idén is sok boldog percet szereztek a gyermekeknek.

Tavasszal nyolcüléses körhintát, több, különféle mászókat, futballkaput, egyensúlyozó gerendát és homokozó kerti szerszámokat készítettek. A futballkapu hálója is társadalmi munkával készült a kárpitosműhelyben. Nyáron nagyobb arányú földmunkát végeztek a brigádtagok, mert kerítésre és betonjárdára is szükség volt az óvodában. A kész kerítés mentén pedig díszbokrokat ültettek a fiatalok.

Az üzem I. számú KISZ-alapszervezetének kezdeményezésére — amely *Schönherz Zoltán* nevét viseli — a *Télapó*-ünnepség szervezésében és megrendezésében is részt vállalt a Petőfi-brigád.

S most itt a karácsony. *A brigádtagok szánkókat készítenek,* ezenkívül a foglalkozásokhoz szükséges szemléltető táblák állványait szintén ők barkácsolják.

A szülői munkaközösség tagjai, a nevelők és a gyermekek nevében ez úton mondunk köszönetet a Petőfi ifjúsági szocialista brigád tagjainak, az önzetlen munkáért, a sok-sok fáradozásért.

Fazekas Gyuláné
vezető óvónő

HOL SZILVESZTEREZZÜNK?

Vidám sztárparádé a Törekvésben

A *Törekvés Művelődési Központban* (Budapest X., Könyves Kálmán krt 25.) december 31-én este fél 10 órai kezdettel másnap reggelig tartó szilveszteri sztárparádét rendeznek *BUÉK — 1972* címmel.

Hogy valóban sztárparádé lesz, azt bizonyítja a közreműködők névsora. Felléplegyanis *Zentai Anna, Kibédi Ervin, Harangozó Teréz, Kabos László, Béres Ferenc, Bilicsi Tivadar, Lóránt Lenke, Csala Zsuzsa, Páger András, Karis Béla, Tátrai Mariann, Totik Ilona, Fólya Judit, Bíró Attila.* Konferál: *Rózsahegyi Marika.*

A táncteremben reggelig tart a mulatság, közben az étteremben neves szalonzenekar szolgáltat szórakoztató muzsikát. A zenekari szünetek alatt a színházteremben *Gusztáv* filmparádét láthat a közönség és a szilveszteri házi lottó sok-sok nyereménnyel kecsegtet majd.

Belépődíj: *30 forint.* A vasutasok 25 százalékos kedvezményt kapnak.. Belépőjegy igényelhető december 20-ig a 138—211-es telefonszámon. (A helyszínen jegyet nem árusítanak.) Éttermi asztalfoglalás a 136—145-ön lehetséges.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

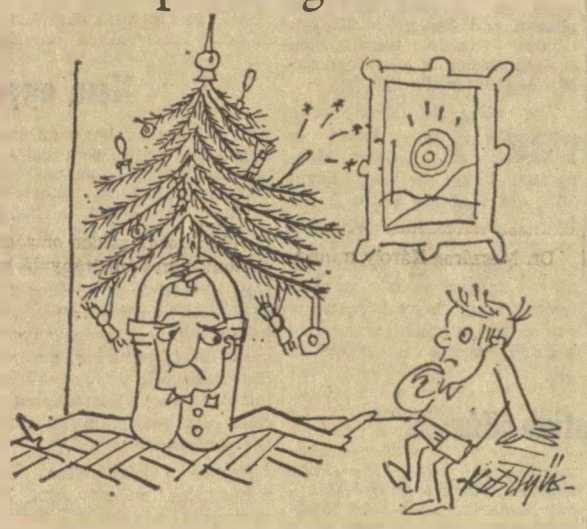
46. számból: 118984/1971. 4. D. MÁV Jóléti intézmények részére végzett szolgáltatások elszámolása. Helyesbítés a Vasúti Ruházati Utasításhoz.

48. számból: 120379/1971. 3. A. A MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság átszervezése.

120147/1971. 3. A. A MÁV Központi Nyomtatványtár Főnökség megszüntetése.

119998/1971. AEI. D. Háztartási tüzelőanyag táblázat helyesbítése.

Kép szöveg nélkül



(Kesztyüs Ferenc rajza)

Rudi karácsonyi meglepetése

A dicséről szónak nagy ereje van kicsinyre-nagyra egyaránt. Szárnyakat ad, megkönnyíti, megszépíti, eredményesebbé teszi a munkát, Kiszámíthatatlanul bő erkölcsi forrásokat fakaszt az emberekben.

Ezt az erőt felhasználom én is a rám bízott gyermekek nevelésénél, tanulmányi és magatartási eredményei javításánál. A gyerekek tantárgyanként megtervezik a *„Becsületes ember megtartja szavát!"* című egyéni tervlapjukon, hogy a következő negyedévben miként érhetik el a kívánt jegyeket. Ehhez az egyénenkénti képességre szabott — s a közösség által jóváhagyott — tervhez kapcsolódik a dicséről levél, melyet a szülőknek juttatunk el.

Nagy dolog az örömszerzés öröme. Sok akaraterő, tudatos munka, kitartó hozzáállás, nemes érzelem gyümölcse.

Szép példa erre Rudi dicséről levele...

★

Karácsony előtti hét volt. Másnap kezdődött a téli szünet. *Nagy volt az izgalom, hiszen azt terveztük, hogy kimegyünk a városba, ahol minden gyermek megveheti a szüleinek szánt ajándékot.* Ebéd után — zsebben az összegyűjtött forintokkal — izgatottan vonultunk a város felé vezető úton.

Nagy pelyhekben hullott a hó. Miként a fehér hópelyhek, úgy táncoltak, hullámzottak a gondolatok a harminckét kamaszodó gyermeki fejben: *mit is kellene venni anyunak, apunak, a testvéreknek...*

Karácsony varázsa — mint valami nagy mágnes — melegséget, szeretetet, fényt indukál kicsiben-nagyban egyaránt. Töprengő felnőtteket és gyermekeket látni a fényes kirakatok előtt. Látszik rajtuk, hogy nemcsak nyitott szemmel, hanem nyitott szívvel is figyelnek, válogatnak. Az öröm, s a meglepetésszerzés heve egy fokkal emeli ilyenkor a szeretet és barátság érzését. Ez teremt ilyen békés légkört.

E légkör vette körül gyermekeinket is. Miről is beszélhettek útközben, mint az ajándékozásról. *Jó tanácsokat, s ötleteket adtak egymásnak a vásárláshoz.* Voltak olyanok is, akik némán, magukban elmélyülve tervezgettek, mérlegeltek. Jó volt nézi ezt a boldog kis csoportot.

Talán ez a melegség adta meg a végső lökést a nyurga *Fejes Rudinak*, hogy mellém jöjjön és előadja felejthetetlenül szép kérését:

— *Karcsi bácsi, az volna a kérésem, hogy azt a dicséről levelet, amit kapok, ne postán tessék elküldeni szüleimnek. Az a tervem, hogy szépen kiszínezem, s majd a karácsonyfa alá teszem. Amikor édesanyámék már mindent előkészítettek én még visszalopakodom és a dicséről levelet ráteszem a szüleimnek szánt ajándékokra. Azt hiszem, nagyon megörülnek ennek a meglepetésnek..*

Oly lelkesen magyarázta és olyan élénken festette le — a talán már százszor megálmodott — képet, hogy varázsától nem jutottam azonnal szóhoz. Magamhoz szorítottam, s bólintottam. Nehezen tudtam volna szólni. *Ezt a történetet minden évben elbeszélem azóta is karácsonykor, s téli szünet előtt.* Nehéz időszak ez már: a félévzárás a teljesítmény csúcsát követeli, de sok a csábítás. A téli sport kellemes élményei, no meg a kirakatok hangulata is nagyon próbára teszi a gyermekek erejét.

Ellensúlyozásul — az utolsó tíz napon — megjelennek a tábla szélén a zöld kartonból kivágott színes fenyőfácska, mely a *„Kellemes karácsonyt!"* műszak kezdetét jelenti. De naponta buzgón számolgatjuk az egyéni tervlapocskákon a feleleteket, hogy kinek-kinek hány jó osztályzat kellene még a dicséről levél eléréséhez.

Rudi példája is sok-sok gyermeknek vált erőforrásává azóta...

Amikor az idei csoportommal a *Kellemes karácsonyt!* műszak bevezetéséről, lényegéről beszélgettünk, egy üdvözlőlapot hozott az otthon gyermek-postása. *Rudi küldte el jókívánságait. Azóta már családapa lett.* Úgy látszik ő sem felejtette el az akkori emlékeket...

Nekem pedig ismét felnyílott a gyermeki lélek elzárt tájainak egy sorompója.

Lehel Károly nevelőtanár
Kőszeg

AZ ÜNNEPEKRE
PÁLYAUDVARI
PAVILONJAINKBAN
VÁSÁROLHAT
ÉDESSÉGET,
AJÁNDÉKOT,
TRAFIKÁRUT.

UTASELLÁTÓ

SÍNEK

Párban futnak a végtelenbe.
Futnak, enyésznek keskenyedve.
Fényes fémüket napfény vonja
s tekereg számtalant kígyózva
az élet útja.
Azt hiszed, nincsen vége — hossza
örökké tart, önmagát húzza.
Láttad-e már, hogy ki vezérli?
Tudod-e azt, hogy ki intézi
az életed?
A sín s az élet együtt futnak.
Egyszer völgyekbe majd domboknak.
A megkívánt jó mind tiéd lesz,
mert munkával — amit akarsz —
elérhetsz.

Gáll György

Utazás előtt...

Már alkonyult...
Ajkamon nem nyíltak
gondolat-közlő szavak virágai,
az érzelem erősebb volt minden gondolatnál.

Égett a vágy szivemben,
hogy mellettem tartsalak,
s tudtam: néhány perc csupán,
s a távolság tőlem elragad.

Égett a vágy,
s én szó helyett a távolt kutattam,
s közben egy mozdulattal
magamhoz húztalak...
Néztem a távol-felködlő hegyek szürkeségét,
a már hámló-falú, s az épülő házakat,
építkezések mellett a torony-daru szivarját,
s míg a messzeségből
fülemnek egy mozdony síp-hangja szólt:
egy mozdonyé, mely talán sokfele
árut szállító szerelvényt vontatott,
hogy a gyárak gépei meg ne álljanak; —
vagy néhány személy-kocsit, melyek
két szerelmest szakítnak el százkilométerekre,
akárcsak minket egy következő, —
kezem tested formáit követte,
hogy a tapintás által tartson meg nekem
az éber emlékezet...

Sógor Béla

Megtart e föld

Micsoda erők tartanak engem! —
mint föld a fát, melyet
teremni, hűsöt adni kertjében
a gazda ültetett:
E föld a hazám; — most körülöttem
ősz van, az éjszakák
deret terítenek az avarra,
s majd a tél havát.

Micsoda erők tartanak engem! —
meg tudnak tartani,
midőn törni s dönteni akarnak
az ég viharai.
A fűvekkel sóhajtok az őszben,
s török a tavaszba.
Megfáradva útamon, pihenek
fejem rögre hajtva.

Micsoda erők tartanak engem! —
értő s értett szavak
— csalódva, szeretve, gonddal, hittel —
a csillagok alatt.
Rángató láz, dermesztő fagy, kín s baj
bilincsébe foghat,
szállok vagy zuhanok, megtart e föld
a rokon csillagoknak.

Fazekas Lajos

Tisztelet és megbecsülés az öregek iránt

A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút szakszervezeti bizottsága és igazgatósága nemrég vendégül látta a GySEV *70 éven felüli nyugdíjasait és feleségeiket, illetve a nyugdíjas özvegyeket.* Az igazgatóság klubjában lezajlott vendéglátást széleskörű társadalmi munka, szakszervezeti tevékenység előzte meg. A nőbizottság tagjai személyesen keresték fel a nyugdíjasokat, elsősorban a betegeket. Ajándékcsomagot vittek nekik, és elbeszélgettek velük. Ahol rendkívül nagy szükség volt rá: *pénzbeli segítséget is adtak.* Valamennyi 70 éven felüli nyugdíjasnak, illetve özvegynek levelet írtak, és megkérdezték, hogy részt tudnak-e venni a tiszteletükre rendezett ünnepségen.

A beszélgetés és a levelek nyomán több mint hetven idős ember gyűlt össze a GySEV klubjában. *Akiknek az utazás fárasztó lett volna, vállalati gépkocsit bocsátottak a rendelkezésükre.*

Az idős, munkában megfáradt emberek iránti szeretet és megbecsülés jeleként sok helyen rendeztek a közelmúlt napokban nyugdíjastalálkozót, vagy éppen búcsúztatót. Ezekről ismét számos levél, tudósítás érkezett szerkesztőségünkbe. Szakszervezetünk szegedi területi bizottsága — *Szüdi Sándor* beszámolója szerint — több mint 280 nyugdíjast látott vendégül, és *Elek György* igazgatóhelyettes köszöntő szavai után megjutalmaztak 33 szakszervezeti bizalmit és nyolc 90 éven felüli nyugdíjast.

Budapest-Keleti pályaudvar vezetősége is találkozóra hívta meg mindazokat, akik az utóbbi tíz évben mentek nyugdíjba — írta *Szücs Ferenc.* — Az egész estét betöltő műsort az állomás dolgozói állították össze, és estétől másnap reggel 5 óráig tartott a jó hangulat. A szervezésből a KISZ tagjai is kivették részüket.

A miskolci járműjavítóban *Varga Zoltán,* az üzem igazgatója mondott ünnepi beszédet a nyugdíjba vonult dolgozók búcsúztatásánál, s méltatta érdemeiket a párt-, a szakszervezet és a KISZ-szervezet egy-egy képviselője is — tudósított *Pál István.*

A szombathelyi járműjavítóból *Boros Zoltán* írt levelet, s eszerint 43 nyugdíjba vonult dolgozót látott vendégül az üzem vezetősége. A jutalomként kifizetett csaknem húszezer forintot úgy osztották szét közöttük, hogy a 30 éven felüli szolgálati idővel rendelkezők 500—500, a húsz és harminc év közöttiek 400—400, a tíz év felettiek 300—300, a többiek 200—200 forintot kaptak.



Hetven éven felüli nyugdíjasok Sopronban, a tiszteletükre rendezett ünnepségen.

Több szolgálati helyen külön méltatják azoknak a nyugdíjba vonulóknak az érdemeit, akik kiemelkedő helytállást tanúsítottak hosszú szolgálatuk és a vasút háború utáni újjáépítése során. Sátoraljaújhelyen *Dobos István* állomásfőnök külön-külön köszönetet mondott a 18 nyugdíjba vonuló közül *Szabados Istvánnak, Bodák Józsefnek, Margitán Gézának, Béres Andrásnak, Timkó Istvánnak* és *Bocsi Ilonának,* akik annak idején kezdeményezői voltak az állomáson kibontakozott munkaversenynek — olvashattuk ezt is Szücs Ferenc tudósításában.

Barátságos felmondás

Az egyik reggel hat dolgozónak kellett Szeged állomásfőnöki irodájában jelentkeznie. Tudták hogy miért, hiszen könnyen kiszámíthatták: *ma kapják kézhez a december 31-én érvénybe lépő szolgálati felmondást.* Elérték ugyanis a nyugdíjkorhatárt.

Ennek ellenére, kissé meglepődtek azon, hogy a hivatalos aktus tulajdonképpen baráti beszélgetés formájában zajlott le. *Budai Sándor* állomásfőnök-helyettes meleg szavakkal megköszönte a hat szorgalmas vasutas sok évtizedes, példamutató munkáját, közben *Joszt Katalin,* a KISZ-szervezet megbízott háziasszonya feketével kínálta meg őket, néhány üveg sör is került az asztalra. Jelen volt a beszélgetésen *Séner András* pártitkár és *Bodor Ferenc,* a szakszervezeti bizottság titkára, valamint *Farkas Imréné* személyzeti vezető.

Dr. Bánkfalvy Gyula

A vasutas munka rangja magasra emelhető

Ifjúsági ankét a MÁV Vezérigazgatóságon

November 27-én ankéton találkoztak a MÁV vezérigazgatóság kultúrtermében a vasútnál dolgozó fiatalok legjobbjai. Az ankéton megjelent *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Pethes Imre,* a vasúti főosztály pártbizottságának titkára, *Fehér László,* a vasúti főosztály KISZ-titkára és *Bálint Gyula,* a személyzeti és oktatási szakosztály vezetője.

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója meleg szavakkal üdvözölte az ankét részvevőit. Kijelentette, hogy az összejövetel célja: *beszélgetni a fiatalok helyzetéről és arról, hogy az ifjú vasutasok miként tudják elősegíteni a MÁV-ra háruló feladatok megoldását.*

A miniszterhelyettes a továbbiakban elmondotta, hogy sajnos a vasút dolgozói kezdenek kiöregedni. *A 20 éven aluli fiatalok száma alig több mint 5 százalék, a 30 éven aluliaké 18,5 százalék.* A társadalmi-gazdasági fejlődés nélkülözhetetlen eleme a vasút, amely a termelés negyedik ága. Az országban végbemenő ipari, mezőgazdasági decentralizáció olyan körzeteket hozott létre, amelyben megnőtt a vasút feladatai. A vasút fejlődését politikai tényezők is meghatározzák. Mindenek előtt a szocialista országok munkamegosztása, a gazdasági integráció törekvése, a [illegible] szomszédos országok rajtuk keresztül irányuló hatalmas tranzitszállítása. *A vasút a népgazdaság termelő alapjainak 25 százalékát tartja kezében, ennek értéke 105 milliárd forint.*

Feladataink megoldásához egyre több iskolázott, jól kvalifikált szakemberre van szükség. A mai fiatalokon, a vasút későbbi vezetőin múlik, hogy a MÁV évek, évtizedek múltán is megfeleljen a népgazdasági ágazatok speciális igényeinek.

Szólt a miniszterhelyettes arról is, hogy mennyire fontos a munkahely derűs, optimista légköre. Ennek megteremtése nagyrészt tőlünk függ. *Jó légkörről, megfelelő munkakörülményekről csak akkor lehet beszélni, ha az emberek otszonya egymáshoz, vezetőikhez, a vasúthoz és a munkához — korrekt. Nem szabad szégyellni a vasutas egyenruhát, hanem meg kell becsülni azt;* mert csak akkor számíthatunk társadalmi megbecsülésre, ha elsősorban mi, magunk tartjuk tiszteletben vasutas mivoltunkat. A MÁV eddigi munkája, a dolgozók teljesítménye, erkölcsi és anyagi megbecsülése alapján nyugodtan mondhatjuk, hogy a követelmények értékrendjében a vasutas munka rangja magasra emelhető.

Dr. Mészáros Károly beszéde után a részvevők kötetlen beszélgetés keretében számoltak be a vasútnál dolgozó fiatalok helyzetéről.

Ezután a miniszterhelyettes 55 fiatalt vezérigazgatói dicséretben részesített.

B. I.

TÍZ ÉVES

a Törekvés táncegyüttes

Egy évtized telt el azóta, hogy az Északi Járműjavító művelődési központjában megalakult a néptánc együttes. A jubileumi évforduló alkalmából az együttes december 12-én, vasárnap délelőtt ünnepi műsort adott a *József Attila Színházban.* Ez a kétórás önálló műsor is bizonyította, hogy a napokban megérdemelten kapták meg a Kiváló együttes címet, a zsúfolásig megtelt nézőtéren ugyanis gyakran zúgott a taps.

A műsort *Takács Mari* a tv ismert bemondója vezette. Közreműködött a táncegyüttes és a népi zenekar, *Manninger Miklós* tánckarvezető, *Végvári Rezső* zenei vezető és *Berki László* vezető prímás vezetésével. A műsorban felépett még *Budai Ilona* és *Ferenczi Éva,* akik balladákat adtak elő.

EMLÉK GÖCSEJBŐL

Harmath Ede hires fafaragó. Miután a vasúttól nyugdíjba ment, a Göcsej Falumúzeumnak ajánlotta fel szolgálatait.

Amikor Kádár János, a párt Központi Bizottságának első titkára november közepén Zala megyébe látogatott, felkereste a falumúzeumot is. Dr. Reményi K. András, a múzeum igazgatója szíves szóval mutatta be a neves faragóművészt Kádár elvtársnak.

— A mi nyugdíjas vasutasunk — hangsúlyozta az igazgató, majd elmondta, hogy Ede bácsi népi művészete, fafaragó tudománya milyen értékekkel gyarapította a múzeum kincsét.

S ekkor megszólalt Ede bácsi:

— Kérem, Kádár elvtárs! Fogadja el tőlem szeretettel ezt a szerény ajándékot, ami Zala megyei látogatását még emlékezetesebbé teheti...

Ezzel átnyújtott egy saját faragású, népi motívumokkal díszített botot. A párt első titkára pedig meghatódva, a szakszerű munkát dicsérve nyújtotta oda a kezét...

Markos József

A gőzös, szinte cibálva rövid szerelvényét, már ellihegett *Kisbér, Pápa* irányába. A helyszínen csupán a dermedt, didergő sötét maradt és az a négy vagy öt utas, aki itt, a bokodi megállóban szállt le a vonatról.

Tétován állok a metsző hidegben.

— *Keres valakit?* — mély, meleg basszus kérdezi.

— A dadi ötös őrházat.

— *Jöjjön velem.*

Magasra termett, vasutas egyenruhás ember körvonalai derengenek. Sehol egy lámpa, a holdat és a csillagokat felhők fedik. Olyan sűrű az est, hogy orromig alig látok. Alacsony épület. Ajtót nyit, otthonosan teszi:

— *Tessék belépni, beljebb kerülni.*

Arcán nagy nevetés, hogyne, hisz éppen hozzá igyekeztem, *Nagy Sándor* tartalékos pályaőrhöz.

★

Kerek tíz éve teljesít szolgálatot itt, s a tíz esztendő alatt egy karácsonyon s egyetlen szilveszteren lehetett együtt a családdal.

— Ilyen a vasutas karácsony?

— *Ünnep az mindenképpen.*

Kicsit később hozzáteszi:

— *Az ember felnőtt korában már a családnak, meg a munkának él. Dolgozik, hogy a gyerekeinek ünnep legyen a karácsony.*

A lányuk Ilonka, 17 éves.

ŐRHÁZ a Szárnyvonalon

Olyanok a körülmények, hogy sem ő, sem pedig az anya nem járhat dolgozni sehová: közbeszól a menetrend. A nagyobb fiú harmadéves ipari tanuló. A kicsi hetedik osztályos.

Bokod, a legközelebbi falu, három kilométer a távolság. A kis ember télen, fagyban és hóban napi hat kilométert gyalogol iskolába menet és jövet. Jó időben más: kerékpárra kap olyankor.

— Nehéz a vasutas sors?

— *Nehéz* — bólint koravén komolysággal.

— Milyen pályára lépsz majd?

— *Vasutas leszek. Szolgálattevő.*

Apja most vételezte új köpenyét. A régit a kisfiú kapja, szabó alakítja majd át az ő méretére, ez volt a karácsonyi óhaja.

★

Nagy Sándor a családi pótlékkal együtt kétezer-háromszáz körül keres, s ennél bizony több is elkelne. A körülmények rákényszerítették őket, hogy kis háztájit alakítsanak ki. Most már borjas tehén van az istállóban és két hízó az ólban. A baromfiudvar is meghozza a maga hasznát.

— *Kell a jószág, mert enni aztán tudunk* — dicsekszik fénylő mosollyal az anya.

— *Szeretnék egy szép télikabátot* — sóhajt Ilonka. A tekintete most vágyódó, messzenéző.

— És nem telik?

Nehéz csend a szobában. Kicsit rekedt a válasz:

— *Sajnos, nem.*

★

Legboldogabbak akkor voltak, amikor idekerültek. Embertelen körülmények közt laktak ennek előtte. A szekszárdi Állami Gazdaságnak egy öreg, kopott épületét juttatta nekik a rossz sors. Előbb a kettes őrházat kapták otthonul: ott még fürdőszoba is volt. A család 1963 végén költözhetett a férfi után...

Az asszony összecsapja két kezét:

— *De hiszen éppen karácsonykor...* December 24-én délután érkeztünk meg, azonnal bepakoltunk, estére már rend volt és meleg, s finom, ünnepi vacsora...

— Fenyő?

— *Akkor nem volt rá idő.*

— A többi karácsony?

— *A két év előttit megszenvedtük, olyan hófúvás volt, hogy elakadtak a vonatok.* Ilonka éppen Pestről jött, s az elágazástól gyalogolt. Cipője bennmaradt a magas hóban. Minden lépés után keresnie kellett. Végül mezítláb tört előre, hazafelé.

Az őrházat néha két méter magasan fújja be hóval a szél. Előbb magukat ássák ki, s aztán az állatokat.

★

— Mit kérnének karácsonyra?

— *Mit kérnénk?*

Összenéznek, tünődnek: tényleg, mi is kellene leginkább?

— *Hogy intéznék el már végre a kisajátítással kapcsolatos eljárást...*

— Micsodát?

Kesernyésen nevetnek:

— *Ezt mi sem értjük...* A MÁV kisajátított egy másfél holdnyi csíkot, s ezt a területet használatba vehetnénk, ha kárpótolnák végre a volt tulajdonosokat. Akkor lenne egy kis kukorica, meg más egyéb is. Feleségem és a kislány gazdálkodhatna...

— *Lenne szép télikabátom* — mondja csendesen a kislány.

— De miért húzódik?

— *Talán lusta valaki?* — kérdi vissza a kisebb fiú.

— Tehát ezt kérnék?

— *Minden rendbe jönne, abban a földben sok megteremne...*

Az arcokon boldog révület úszik át: *óh, be szép lennel*

Most egy pillanatra fényt kapnak a kopott bútorok, nem látni a falak magasra kapaszkodó vízcsíkját, nem érződik az ócska szén bűze...

Szántó István

A FEJLŐDÉS ÖRÖMEI ÉS GONDJAI

a vasutas sportegyesületekben

Nem a vezetőségválasztó küldöttközgyűlésekről akarunk írni. Azok országszerte — a vasutas sportegyesületekben is — lezajlottak és most már a magyar sporttársadalom új feladatokra készülődik. De a küldöttközgyűléseknek volt olyan mondanivalója, amely „örökzöld". Alapvetően fontos megállapítások, jelzések, eredményeket szülő és hibákat okozó események, amelyeket hasznos, szükséges újra és újra felidézni.

A vezetés felelőssége

Teljes elégedettséggel talán csak *Pécsett*, a PVSK közgyűlésén beszéltek a vezetés munkájáról. Ha csak az elnökségi beszámolóban, a vezetőségi tagok hozzászólásaiban merült volna ki ez a jó alaphang, úgy — bocsánat — kételkednénk. De Baranya megye és Pécs városának politikai és társadalmi vezetői, *a felsőbb sporthatóságok képviseletében felszólalók is elismerték a vezetés jó munkáját.* Ezt a jó munkát néhány számadat is érzékelteti. A PVSK 608 sportolóját 26 edző irányítja. Ez a magyar sport egészét nézve is nagyon jó arány.

Debrecenben, a DVSC közgyűlésén sem kongatták meg a vészharangot, de néhány hasznos észrevétel elhangzott, a vezetők munkájáról. Az elnökség és egyik-másik — kézilabda, vízilabda, kosárlabda — szakosztály kapcsolata sokkal jobb is lehetne. *Főként a szakosztályokhoz irányított elnökségi patronáló tagok szorosabb kapcsolatát igénylik.* Példának hozták fel a hozzászólók a birkózószakosztály és az elnökség egészséges együttműködését.

Az értékelés során igen sok megállapítás refrénszerűen tért vissza szakszervezetünk és a sportegyesületek elnökségeinek kapcsolatára. Gondosan átvizsgáltuk a közgyűlési jegyzőkönyveket és sehol nem találtuk nyomát annak, hogy a vasutas-szakszervezet sportszerető, a dolgozók testnevelését támogató tevékenységét ne említették, ne köszönték volna.

A *Székesfehérvári MÁV Előre* és a *Hatvani MÁV HAC* labdarúgó-szakosztályainak gyenge eredményeit kifejezetten a szakosztályokban fellelhető vezetési hibáknak tulajdonították a beszámolók, illetve a hozzászólások.

A létesítményhelyzet

A vezetés kritikus és önkritikus vizsgálata mellett *leggyakrabban a létesítményhelyzet került felszínre.* Ezen a téren is csak Pécsett tapasztalható elégedettség, ahol — egyéb, hasonló jellegű megállapításokkal egyetértésben a legilletékesebb, a PVSK létesítmények gondnoka is örömmel számolt be a fejlődésről. Csak a legfiatalabb hazai sportág, a tollaslabda képviselője panaszkodott teremhiányra.

A teremhiány azonban úgyszólván minden vasutas sportegyesületnél gondot jelent. *Szombathelyen a vívók, az asztaliteniszező, sőt még a sportiskola munkáját is gátolja ez az „objektív" helyzet.* Fokozza a szombathelyi gondokat, hogy a szabadtéri sportok sem mentesek a rossz létesítményhelyzettől. A labdarúgók, az atléták és a teniszezők jogosan panaszkodnak, sőt az atlétikai és a labdarúgó-szakosztályok között „belviszály" is kitört pálya ügyben.

Miskolcon, az MVSC házatáján nem annyira a sportlétesítmények mennyiségével, inkább minőségével vannak bajok. Ezért ebben az egyesületben mindenekelőtt a sportlétesítményeket kell a követelményeknek megfelelő színvonalra emelni.

Az egyik vidéki közgyűlésen hangzott el az a megállapítás, hogy a nehéz létesítményhelyzet a fejlődés gondjai közé tartozik. Ez a többi között, Székesfehérvárott igazolódott be leginkább. A fehérváriak a Takarodó úton és a Lenin úton korszerű sportkombinátokkal rendelkeznek, most viszont uszoda ügyben sürgették a vezetőség és más illetékes szervek intézkedését. *Ugyanott jogosan emeltek szót a tornatermek magas használati díjai miatt.* Ilyen észrevétel több közgyűlésen is elhangzott.

Tömegsport

Visszatekintve a vezetőségválasztó küldöttközgyűlések legfőbb megállapításaira, úgy érezzük, hogy a tanácskozásokon *sem az elnökségi beszámolók, sem a hozzászólások nem foglalkoztak jelentőségéhez mérten, elegendő súllyal és mennyiségében, a tömegsport eredményeivel, hiányosságaival, helyzetével.* Pedig — örömmel szögezhetjük le — a tömegsportban is jelentkeznek jó eredmények, amelyek a vasutas sportegyesületek és a vasutas munkahelyek szakszervezeti szerveinek egészséges együttműködését dicsérik.

Aligha lehet véletlennek tekinteni, hogy a gazdag munkásmozgalmi hagyományokat ápoló *Törekvés SE* vezetőségválasztó közgyűlésén foglalkozott az elnökségi beszámoló talán a leghosszabban és legrészletesebben az üzemi dolgozók sportjával. Ebben az évben 75 esetben bocsátotta a tömegsport bizottság rendelkezésére a *Bihari úti* sporttelepet az egyesület. A tömegsport-bázist biztosító *Északi Járműjavítóban* kapcsolódott a sporthoz a szocialista brigádmozgalom. *Szegeden* az SZVSE elnöksége, de az egyesület vezetői is sokat köszönhetnek a tömegsport révén nyert támogatásnak.

Vedres József

MHSZ-lövészbajnokság



Jól szerepeltek a *szombathelyi igazgatóság* MHSZ lövészklubjának versenyzői Szombathely város 1971. évi felnőtt légfegyveres lövészbajnokságán. A 3 fordulóban november 27-én lebonyolított versenyen a férfiak jó eredménye mellett említésre méltó *Katovics Éva* szereplése, aki 378 köregységgel az előkelő ötödik helyen végzett.

Képünkön Katovics Évát és versenyzőtársait örökítettük meg a MÜM szombathelyi tornatermében rendezett bajnokságon.

Kép és szöveg:

Varga Csaba

A haza védelméért

A vasutas dolgozók munkája, munkában való helytállásuk, párosulva a haza iránti mélységes szeretettel, a haza és annak határai védelmét biztosító feladatok teljesítésével, rendkívül nagy jelentőséggel bír a békés építő munka megőrzése szempontjából. A vasutasok és a honvédség kapcsolata az elmúlt években példaadóan szoros és baráti volt, s ez egyben biztosítéka annak is, hogy e kapcsolat a jövőben sem fog meglazulni.

A párt és a kormány 1967. évi határozata alapján a *Magyar Honvédelmi Szövetség* megbízást kapott a haderőnkívüli honvédelmi tevékenység szervezésére és annak gyakorlatban való végrehajtására. Ez indokolta, hogy a MÁV és a vasutasszakszervezet is kapcsolatot teremtsen e szervezettel, s e kapcsolatot — hasonlóan a honvédséghez — szorosabbá fűzze, gyakorlatban is konkréttá fejlessze. Ennek eredményeképpen *a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Főosztály együttműködési megállapodást kötött a Magyar Honvédelmi Szövetséggel.* A megállapodást az elnökség 1971. november 12-i ülésén jóváhagyta. Ez a megállapodás tulajdonképpen egy régóta folyó együttműködés írásba foglalása. Ennek ékes bizonyítékai a különböző kategóriájú lövészklubok, a tartalékos tisztiklubok, modellező klubok, repülő klubok, stb., amelyek az elmúlt években is aktivitásra serkentették a vasutas dolgozókat.

A megállapodás tartalmazza azokat a kölcsönös előnyöket, amelyek segítik a közös munka megvalósulását, amelyek alapján az anyagi erőforrások céltudatosabb felhasználása válik lehetővé céljaink megvalósítása érdekében.

Miért volt szükség az együttműködés szervezettebbé tételére?

Egyrészt azért, mert a vasúton dolgozó fiatalok közül azok, *akik végrehajtó forgalmi szolgálatot teljesítenek, mentesítve vannak a sorkatonai szolgálat alól.* Ezért az ő számukra a haderőnkívüli kiképzés keretében kell biztosítani azokat az alapvető tudnivalókat, amelyek elsajátítása szükséges ahhoz, hogy minden időben helyt tudjanak állni őrhelyeiken és teljesíteni tudják a haza, a vasút által elvárt honvédelmi követelményeket. *Biztosítani kell tehát részükre az elő- és utóképzést.* Másrészt a korunkban végbemenő tudományos és technikai forradalom, az új, korszerű berendezések és eszközök belépése, az elektronikai, távközlési, rádiózási és műszaki tudnivalók elsajátítását megkönnyítik az MHSZ különböző klubjai, amelyek élén szakképzett vezetők állnak és megadják a segítséget azok megismeréséhez, kezelésük, javításuk megtanulásához. *Ez egyaránt érdeke a dolgozónak, a vasútnak, de egybecsik a honvédelmi érdekkel is.*

Harmadsorban nagy jelentősége van az együttműködésnek, mert az MHSZ rendelkezik olyan személyi és tárgyi feltételekkel, amelyekkel bármilyen elméleti, gyakorlati oktatásnak eleget tud tenni. Rengeteg ilyen lehetőséget tudnak teremteni: *a legkisebb korosztály részére játékos formában tartott honvédelmi napok, az aktivisták oktatása keretében honvédelmi előadások tartásával, stb.* A vasútmodellezést is közelebb kell hozni a fiatalsághoz. Hobby-jellegének megtartásával jobban a vasúti oktatás szolgálatába kell állítani. De sorolhatnánk tovább a különböző formákat, módszereket, amelyek kiaknázása ebben az együttműködésben rejlik, s amelynek megvalósítása nem jár különösebb anyagi igénnyel sem.

A három szerv összefogásának írásos dokumentuma a megállapodás. Feladatként jelentkezik a benne foglaltak következetes végrehajtása. *Közös összefogással tehetünk eleget az ország belső védelmi ereje növelésének, a szocialista országokkal kötött szerződésből ránk háruló feladatoknak, proletárinternacionalista kötelezettségeinknek.* Ebben a szellemben kötötte meg a három szerv az együttműködést, a továbbiakban pedig figyelemmel kíséri a vállalt kötelezettségek végrehajtását.

A területi és szakszervezeti bizottságaink a megállapodást megkapják és annak tanulmányozása után hasonló megállapodást kötnek majd a megyei MHSZ-szervekkel. Így válik az ügy országos méretűvé, s hálózzák be a közösen fenntartott MHSZ-klubok a vasút egész területét.

T. B.

Sátor alatt a BVSC versenyuszodája

December 11-én, szombat délután a BVSC Szőnyi úti uszodája körül sok kíváncsiskodó ember gyűlt össze. A kerítés és a medence körül állók sűrűn kérdezgették egymástól: *vajon sikerül-e a magasba emelkednie az 1767 négyzetméter területű „műanyaglepedőnek"?* Sikerült!

15.30 órakor felzúgtak a levegőt fúvó ventillátorok, és a 10,5 méter magas óriássátor lassan felemelkedett. Ezzel elsőként Budapesten műanyagtető alá került a BVSC versenyuszodája.

Érdekességként megemlíthető, hogy a 17 ezer légköbméter űrtartalmú sátor súlya több mint 40 mázsa, s fenntartásához négy levegőszivattyú szükséges. Az NDK gyártmányú *műanyagsátort 4 millió forintért vásárolták, a felszerelését pedig a BVSC szakemberei vállalták el.*

A sportkör vezetői elmondották, hogy az uszoda műanyag tető alá hozatala nagyban elősegíti a BVSC úszógárdájának felkészítését a müncheni olimpiára. Nagy előnye még, hogy a téli hónapokban is lehetővé válik az úszóiskolások folyamatos tanítása.

Betyár vasutas

Nyári időben kis unokámmal az óviból jövet, mindig az állomásra mentünk először, mert annyira rajongott a vonatért, mozdonyért. Ebben az időben mindig kisvasutat akart.

A *Rózsa Sándor* tévéfilm óta megcsappant az érdeklődés a vasút iránt. Most lovat szeretne kapni. Úgy döntöttem, veszek neki egy hintalovat, legalább engem is helyettesít valami. Az örökös lovaglástól kezdett fájni a derekam.

Mivel születésnapja közeleg, gondoltam, ravaszul megkérdem: *mit szeretne, lovat vagy kisvasutat.* Ezért így tettem fel a kérdést.

— *Mondd Sanyikám, mi szeretnél lenni? Betyár vagy vasutas?*

A válasz tömör volt.

— *Betyár vasutas!*

— dai —

HALÁLOZÁSOK

Hosszú szenvedés után, december 9-én 51 éves korában elhunyt **Szenes Ottó,** a vasutasszakszervezet központi vezetőségének tagja, Szolnok állomás vezetőmérnöke, az üzemi párt-végrehajtó bizottság tagja, aki sokáig Szolnok megye országgyűlési képviselője volt.

Mély megrendülést okozott az a hír is, hogy váratlanul, 58 éves korában elhunyt **Szabó István** főfelügyelő, az Utasellátó személyzeti osztályvezetője, a vállalati szakszervezeti tanács elnöke. Azoknak az érdemeknek az elismerését, amelyeket pályafutása, fáradhatatlan munkássága során Szabó István szerzett, tükrözte többek között, hogy az Utasellátó Vállalat saját halottjaként helyezte örök nyugalomra december 10-én a Rákoskeresztúri Újköztemetőben.

December 9-én 65 éves korában elhunyt **dr. Rottenbiller Alajos,** aki nyugdíjaztatásáig, 1970. június 30-ig, mint ellenőrző főorvos közel két évtizeden át tevékenykedett a vasutasszakszervezetben embertársai egészsége, gyógyítása érdekében.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc, Hatvan; Halmai János, Pécs; Rapi József, Bp. Józsefváros; Czeglédi Sándor, Kecskés Gábor, Nagy László, Kiss János, Debrecen; Boros Zoltán, Déri Lajos, Szombathely; Kiss Lajos, Alsóőrs; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor, Szeged; Nyeső Imre, Sopron; Kisvárdai János, Timár István, Kovács Gyula, Miskolc Tiszai pu.; Havrán József, Kevermes; Szép Ferenc, Szolnok; Pál István, Kőszegi Gáborne, Miskolc; Tóth János, Nagykanizsa: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Cs. Nagy Sándor, Soroksár; Bognár Károly, Tapolca; Lukács József, Magyarszerdahely; Papp Mihály, Mezőkövesd; Földi József, Szolnok; Pintér Antal, Szentes; Lendvai László Sárand: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

HÍREK

— **Gödöllőn tanácskoztak** a józsefvárosi pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai. A részvevők 42 brigád 480 tagját képviselték, s kiemelkedően jónak értékelték az **V.*gépesített** mozgó pályamesteri szakasz Lendület, Kossuth és Petőfi, valamint a XVII-es szakasz Vadvirág szocialista brigádjának mozgalmi tevékenységét. Küldötté Csiba Józsefet, a Lendület brigád vezetőjét választották a tanácskozáson.

— **Orvos-íróval találkoztak a MÁV Építési Géptelep Főnökség női dolgozói.** A helyi szakszervezeti bizottság kezdeményezésére meghívták körükbe dr. Kovács Lajos nőorvost, az orvostudományok kandidátusát, a Honvéd Tiszti Kórház osztályvezető főorvosát, akit eddig Szerelem, házasság, gyermek és a Nőorvosnál című könyvei, valamint a Nők Lapjában közölt Négyszemközt a nőorvossal c. írásai alapján ismertek. A neves főorvos érdekes, színvonalas előadást tartott a főnökségen dolgozó asszonyoknak, és válaszolt kérdéseikre.

— **Háromszor adtak vért az idén** a szombathelyi járműjavító dolgozói. Tiszteletükre ünnepséget rendeztek, s századik véradása alkalmából arany jelvénnyel tüntették ki Lőrincz László, az üzem dolgozóját. A járműjavító 241 véradója közül a kiváló véradók bronz fokozatú kitüntetését kapta meg, ezen kívül Horváth Károly tűzikovács.

— **Több mint félmillió forintot** fizetett vissza a KST Szeged állomáson, 258 tagjának. Az év közben kifizetett kölcsönök összege 392 000 forint volt. Az állomás dolgozóinak 34 százaléka KST-tag.

Lakáscsere

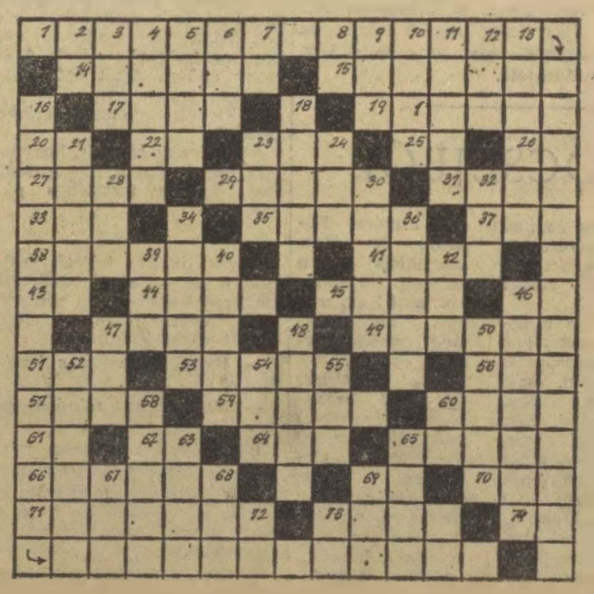
— **Elcserélném Püspökmolnári** állomáson levő, szépfekvésű, 3 szobás, komfortos szolgálati lakásomat budapestiért. Lehet kisebb, nem szolgálati lakás is, esetleg költségtérítéssel. Cím: Poór József tartalékos tiszt. Püspökmolnári, illetve Szombathely állomás.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70 Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Idézet az MSZMP Központi Bizottságának december 1-i üléséről kiadott közleményből. (Folytatása a függőleges 16-ban.) 14. Mértani fogalom. 15. Másodpéldány (francia). 17. Gyümölcs, névelővel. 19. O-val déloiasz város. 20. Kutya. 22. Azonos betűk. 23. Dunántúli megye. 25. Német elöljáró. 26. Papírmérték. 27. Helyet foglal. 29. Labdájáról híres feltaláló. 31. Személygyűjtő (ék. fel.). 33. Félig szelíd! 35. Kis-Szunda szigetek egyike. 37. Tejszínből is készülhet. 38. Pénzszekrény, páncélszoba. 41. Magyarországot végigdúló tatár kán. 43. Arat a szélein. 44. Ázsiai ország. 45. Viszsza: mindenre figyelő. 46. Vigyázó. 47. A népvándorlás korában élt szarmata nép. 49. Hógörgeteg. 51. Nógrád megyei község. 53. Fekete bőrű. 56. Nyitás kezdet. 57. Határozószó. 59. Nulla, semmi. 60. Viszsza: francia író (1740—1814), róla kapta nevét a szadizmus. 61. Tiltószó. 62. Mint 25. vízszintes. 64. A mai napot. 65. Görög mitológiai madár. 66. Növényi szénhidrátfajta. 69. Azonos magánhangzók. 70. Lahore páros betűi. 71. Diplomáciai hivatalnokok. 73. Zeneművek címe alatt olvasható. 74. Hangtalan gin.

Függőleges: 2. Kimondott betű. 3. Erveke. 4. Erős hatású gyógyszer. 5. Egyesülés, szövetség. 6. Győri sportegyesület. 7. Fegyvert használ. 8. Juttat. 9. . . . aj, vízi alkalmatosság. 10. Rajz. 11. Karcsú, vékony. 12. Arab férfinév. 13. Közép-Görögország keleti félszigete. 18. Tenger Kuba mellett. 21. Feljegyezte a nevem. 23. Magot szór. 24. Erdei gyümölcs. 28. Friss. 30. Világhírű svéd fizikus. 32. Éjjeli bagoly. 34. A mohamedánok szent könyve. 36. Afrikai főváros. 39. Szovjet gépkocsi márka. 40. Rátekint. 42. Ilyen hit is van. 46. Nem én nyüglődöm. 47. Becézett női név. 48. Északolasz város. 50. A világ második legnépesebb állama. 52. Kellemes illatú növény, névelővel. 54. Gázló madár. 55. Csúnya. 58. Vissza: pántlika (első kockába kettős betű). 60. Német személyes névmás. 63. Egy jugoszláv város lakója. 65. . . . August (1869—1921) német szobrász. 67. Utcai. 68. N. E. N. 69. Az egyik szülő. 72. Központi vezetőség. 73. Fémes elem.



Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 16. Beküldési határidő: 1972. január 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Pest—kőbányai lebegővasút. Pozsony—nagyszombati lóvasút.

Egy-egy könyvet nyertek az 1971. évi 22. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Beke Róbert, Szeged, Klauzál tér 7. Czibolya Mária, Hatvan, Traktor u. 6. Szalma Baksi Ferenc, Szeged, Nagyállomás, II. em. Kiss József, Bpest, VII., Landler Jenő u. 6. I. 4. Szandi Tibor, Lövő, vasútállomás.